

# **Bestemmingsplan Arnhem Centraal I**

# TOELICHTING BIJ HET BESTEMMINGSPLAN

3 maart 1997

# Hoofdstuk 1 INLEIDING

Het uitwerkingsplan 'Arnhem Centraal I' is bedoeld om uitvoering van fase 1 van het project Arnhem Centraal mogelijk te maken. Fase 1 omvat de deelgebieden Willemsplein en Nieuwe Plein, Stationsplein-West, en Stationsplein met plannen voor infrastructuur en bebouwing. De planuitvoering beslaat volgens planning de periode 1997-2001. Voor het ontwikkelen van plannen hiervoor moet de kwaliteit inspelen op de betekenis van het Stationsgebied. Arnhem als halteplaats van de Hogesnelheidstrein is van groot belang voor de economische ontwikkeling. Na het gereedkomen van het project Arnhem Centraal zal de ruimte voor verdere economische ontwikkeling vooral geboden worden in het aansluitende gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat. Een goede samenhang tussen de twee gebieden en de inpassing in het centraal stedelijk gebied van Arnhem is daarbij belangrijk.

## 1.1 Kader

Het plangebied ligt in het stadscentrum van Arnhem. Voor dit gebied geldt het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal', vastgesteld door de Raad van de Gemeente Arnhem bij besluit van 4 december 1995, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 25 juni 1996 en formeel in werking sinds 8 november 1996 (uitspraak afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State).

Het plan betreft een door Burgemeester en Wethouders vast te stellen uitwerkingsplan ex art. 11 WRO. Binnen de plangrenzen van het uitwerkingsplan zijn de globale, nader uit te werken bestemmingen uit het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' uitgewerkt. Het uitwerkingsplan 'Arnhem Centraal I' is nodig als formele basis voor eventuele onteigeningen en voor de verdere planontwikkeling. In dit plan liggen de hoofduitgangspunten vast en wordt ruimte geboden voor de uitwerking van bouw- en inrichtingsplannen inclusief te bouwen infrastructuur.

## 1.2 Planaanpassing

In het voorjaar van 1996 heeft het eerste concept van dit uitwerkingsplan de formele inspraakprocedure doorlopen. De reacties van insprekers, overleg met belanghebbenden en zich wijzigende inzichten in het project zelf, hebben geleid tot aanpassingen van het uitwerkingsplan. De aard daarvan komt uitdrukkelijk ter sprake in de rest van deze toelichting.

## 1.3 Begrenzing

Het uitwerkingsplan omvat het gebied ten zuiden van de bestemming Spoorwegdoeleinden uit het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal'. Uitgezonderd zijn de Utrechtsestraat, waar reeds een verkeersdoeleinden-bestemming geldt en het gebied Oude Stationsstraat, waarvoor de planuitvoering is voorzien in fase 2 van het project. Het grensvlak met dit laatste gebied, de oostwand van het Stationsplein, is overigens gedeeltelijk binnen de begrenzing opgenomen in verband met de directe relatie met fase 1. Hetzelfde geldt voor de zone langs het spoor tot aan het NS-verkeersleidingsgebouw. Dit gebied is voor de planvorming onlosmakelijk verbonden met de plannen voor het deelgebied Stationsplein.

In dit uitwerkingsplan 'Arnhem Centraal I' worden de volgende globale bestemmingen uit het

bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' uitgewerkt:

- Verkeersdoeleinden (nader uit te werken), tussen Zijpse Poort en Willemsplein;
- Verkeersdoeleinden (nader uit te werken), singelzone, voor het Nieuwe Plein, Willemsplein en de aansluiting met de Janssingels;
- Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden (nader uit te werken):
  - voor de deelgebieden Stationsplein-West en Stationsplein;
  - voor de zone langs het spoor ten westen van het NS-verkeersleidingsgebouw;
  - voor het grensvlak met gebied Oude Stationsstraat.

# Hoofdstuk 2      **PROGRAMMA VAN EISEN EN RANDVOORWAARDEN**

In de toelichting bij het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' is beschreven hoe de ontwikkeling van het stationsgebied van Arnhem wordt beoogd. De basis voor het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' werd gevormd door de in de Workshop Stationsgebied Arnhem ontwikkelde planvisie. Tevens leverde het workshopmodel een indicatief functioneel programma dat werd verwerkt in het financieel plan voor het totale plangebied. Voor een beschrijving van het plangebied en het stedenbouwkundig plan voor het project Arnhem Centraal als geheel wordt verwezen naar de desbetreffende toelichting van het globale bestemmingsplan. Eveneens daarin beschreven zijn het programma van eisen en de randvoorwaarden voor het project (hoofdstuk IV en V). Dit programma en de randvoorwaarden zijn daarmee tevens de basis voor uitwerkingen van de verschillende deelgebieden. Voor de verschillende aspecten zijn de randvoorwaarden voor het plan uitvoerig beschreven.

Volgens het bovenstaande is het plan Workshop Stationsgebied Arnhem 1994 onder meer voor de Stationspleinen verder uitgewerkt. Overleg met belanghebbenden en insprekers (voorjaar 1996), over het in het eerste concept-uitwerkingsplan vastgelegde planconcept leverde een aantal kritiekpunten op, die aanleiding gaven het plan daarop aan te passen.

De belangrijkste punten betroffen:

- onvoldoende herkenbaarheid van het Stationsplein en station in het stadsbeeld vanwege de omsluitende bebouwing;
- het te overheersende karakter van het busplein dat geen condities biedt voor een aantrekkelijke kantooromgeving;
- het ontbreken van een centraal, aantrekkelijk openbaar gebied met voldoende uitstraling als verblijfs- en uitwisselingsplein voor zowel station, kantoren en stedelijke voorzieningen.

In een modellenstudie is vervolgens onderzocht of en hoe aan de bezwaren tegemoet gekomen kan worden. Bovenstaande kritiekpunten zijn daarbij randvoorwaardelijk geworden voor de beoordeling van modellen. Het accent van de ontwerpogave voor dit gebied ligt in het creëren van een samenhangend en overzichtelijk openbaar gebied waaraan de veelheid aan functies ieder op vanzelfsprekende en sociaal veilige wijze zijn gerelateerd.

Het uitwerkingsplan omvat twee delen met een verschillend karakter. Het deelgebied Willemsplein/ Nieuwe Plein omvat een vernieuwingsplan voor infrastructuur en groen. Voor de huidige Stationspleinen en de omliggende bebouwing houden de plannen een volledige reconstructie van de stedenbouwkundige situatie in. In dit deelgebied is sprake van een geventueerd plan van infrastructuur en nieuwe bebouwing.

## **2.1 Stationspleinen**

Voor de Stationspleinen is het plan Workshop Stationsgebied Arnhem 1994 verder uitgewerkt. Aan de opdracht voor uitwerking zijn eisen en randvoorwaarden verbonden; er dient te worden voldaan aan de relevante beleidskaders en aan bovenvermelde, nader gespecificeerde eisen van programmatische, ruimtelijke en kwalitatieve aard.

Het uitgewerkte plan is binnen de plangrenzen van de uitwerking gebaseerd op sloop van alle aanwezige bebouwing. Het plan is zodanig uitgewerkt dat de zonering en samenhang van bebouwing, busplein, parkeervoorziening en openbare ruimte is bepaald. Voor de bebouwing zijn de hoofdmassa's bepaald. Binnen de aldus verkregen bouwzones en openbare

ruimte zullen de definitieve ontwerpen van bouw- en inrichtingsplannen worden ontwikkeld.

## **2.2 Infrastructuur**

In het gehele plangebied neemt de vernieuwing van de infrastructuur een centrale plaats in. Ofschoon sprake is van een geïntegreerde planontwikkeling met bebouwing en inrichting van de openbare ruimte (en groen), is het plan voor de infrastructuur, met inachtneming van randvoorwaarden, als afzonderlijk planonderdeel ontwikkeld. Dit mede ten behoeve van de subsidie-aanvraag bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Op basis van de relevante beleidskaders en een tevoren opgesteld programma van eisen (zie bijlage 1) is het ontwerpplan ontwikkeld voor de herinrichting van het Stationsplein, de Utrechtsestraat, het Willemsplein en Nieuwe Plein en de aansluitingen op de hoofdverkeersinfrastructuur.

Een uitvoerige toelichting bij en onderbouwing van het ontwerpplan is weergegeven in de Subsidie-aanvraag Project Arnhem Centraal, 7 oktober en 7 november 1994.

Voor de deelgebieden Stationsplein en Stationsplein West is de hoofdopzet van de infratructuur naar aanleiding van de gewijzigde inzichten aangepast. De aanpassingen hebben geen betrekking op het programma, maar op de inpassing van de infrastructuur in dit deelgebied en de relaties met de overige functies en bebouwing.

## **2.3 Milieu**

Door het ingenieursbureau DGMR is in samenwerking met de sector Milieuhygiëne en Energie van de Dienst Milieu en Openbare Werken (MOW) een Milieu-aspectenstudie (rapporten J.94.081.A, J.94.081.B) opgesteld ten behoeve van de planontwikkeling in het stationsgebied.

Voor het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal I' is een aanvullende milieu-aspectenstudie uitgevoerd (rapport DGMR; rapportnummer J.94.0081.C d.d. 9 juli 1996, zie bijlage 3). In deze studie zijn enerzijds de wettelijke onderzoeken, zoals wegverkeerslawaaï en anderzijds overige hinderaspecten (luchtverontreiniging wegverkeer en windhinder) onderzocht.

Bij het wegverkeer is er sprake van twee varianten, namelijk alleen autonome groei van het wegverkeer en de 'rechtsaf-hypothese'. Ter voorkoming van hinder zijn de meest milieubelastende varianten van belang. Bij wegverkeer betreft het de variant 'autonome groei'.

Ten gevolge van de herinrichting van het Willemsplein en het Nieuwe Plein neemt de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan het Nieuwe Plein met 2 dB(A) of meer toe. Er is hier dus sprake van een reconstructie. Ten behoeve van deze reconstructie is door de Dienst MOW een bouwakoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het rapport 'Sanering d.m.v. gevelmaatregelen Willemsplein en Nieuwe Plein; rapportnummer 12.410.212.83; 13 februari 1997'.

## **2.4 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. Nader 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.

## 2.5 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).
- Financiële consequenties van de bodemverontreiniging in het bestemmingsplangebied Arnhem Centraal (rapportnummer TAUW Milieu 3367207; projectnummer gemeente Arnhem 6102059/118135.303; augustus 1994).
- Verkennend bodemonderzoek Willemsplein/Nieuwe Plein (conform NVN 5740) uit juli 1995, verricht door het adviesbureau TAUW Milieu (rapportnummer TAUW Milieu 3410323; projectnummer gemeente Arnhem 15207/118135.304).
- Verkennend bodemonderzoek Stationspleinen (conform NVN 5740) uit april 1996, verricht door het adviesbureau TAUW Milieu (rapportnummer TAUW Milieu 3468194; projectnummer gemeente Arnhem 15228/118135.305).

De rapportages van de bovenstaande onderzoeken zijn in te zien bij de sector Milieuhygiene en Energie van de dienst MOW..

Ter plaatse van het spoorwegemplacement zijn de volgende bodemonderzoeken verricht:

- Historisch onderzoek, Bakker Straathof te Heemstede, november 1993;
- Verkennend bodemonderzoek NS-emplacement, Taw te Deventer, mei 1995.

## 2.6 Stationspleinen

De uitwerking van dit deelplan is een verdere uitwerking van het Workshopplan 1994. Een belangrijk ontwerpuitgangspunt is het creëren van een samenhangend stelsel van openbare ruimten, met ieder een duidelijke afbakening, functie en sfeer. De openbare ruimte is zodanig ingericht en afgestemd op de omgeving en de infrastructuur dat goede condities worden geschapen voor het realiseren van gebouwen en functies en de in dit gebied specifieke verkeerspatronen. Het nieuwe Stationsplein is vooral een doorgangs- en overstapruimte, een knooppunt voor diverse verkeerssoorten. Tegelijkertijd zijn de te realiseren stedelijke functies op het Stationsplein georiënteerd en is er een verblijfsfunctie gecreëerd.

Het samenhangend stedenbouwkundig plan voor de openbare ruimte, de bouwvolumes en de infrastructuur zijn in het ontwerpproces tegelijkertijd vanuit twee benaderingswijzen onderzocht en bepaald.

Uit het eerste ontwerpplan van begin 1996 is gebleken dat een open ligging van het geïntegreerde busstation bepalend is voor de ligging en kwaliteit van de overige openbare ruimte en van negatieve invloed is op de -omgeving van- overige functies: het NS-station, kantoren en andere stedelijke functies.

Dit inzicht heeft geresulteerd in een verdergaande modellenstudie. In deze studie is vanuit een

integrale visie de meest optimale ligging van het Stationsplein, de inpassing van bouwvolumes in het gebied, de mogelijkheden van inpassing van infrastructuur, en een herkenbare ligging van het station bepaald. Een en ander steeds in relatie met het stadsbeeld (maat, schaal, hoogteverschillen, zichtlijnen e.d) en het bestaand stedelijk patroon van de omgeving (wijken, straten, singels, pleinen, sporen, park, rivier e.d.).

Op basis hiervan is gekozen tot verdere uitwerking van een model waarin het busprogramma wordt verdeeld over twee terminals. In dit model wordt verder ter plaatse van het huidige Stationsplein de open plein situatie gehandhaafd en boven het resterende deel in westelijke richting de mogelijkheid geboden bebouwing, binnentuinen of pleinen en openbaar gebied te maken. Hierdoor kan voor de kantoorbebouwing een aantrekkelijker omgeving worden gemaakt.

In de verdere uitwerking is met name gewerkt vanuit de analyse van verkeerspatronen in dit gebied en de integrale vormgeving van de gebouwde infrastructuur (de ondergrondse infrastructuur en de daarboven gelegen busterminals). De ligging van de -gebouwde-infrastructuur is namelijk sterk bepalend voor de ligging van de openbare ruimte en de constructieve mogelijkheden van overbouwingen, en daarmee voor de mogelijkheden en kwaliteiten van het stedenbouwkundig plan als geheel.

In het plangebied zijn de nieuwe busterminals aan de westzijde gesitueerd en het nieuwe Stationsplein aan de oostzijde, ongeveer op de plaats van het huidige plein voor de stadsbussen. Onder het plein bevindt zich een parkeergarage met een omvang van circa 1.000 parkeerplaatsen in drie lagen. Tevens is in het ontwerp voorzien in een ondergrondse stationsfiensenstalling.

In de bebouwing aan de noordzijde van het plein wordt, in de doorloop van het station naar de nieuw te vormen Stationsstraat, ruimte geboden aan publieksfuncties die bijdragen aan het verblijfskarakter. De nadruk ligt hierbij op horeca-functies, als in de huidige situatie. Bij de specifieke inrichting van de openbare ruimte worden de onder het maaiveld gelegen onderdelen van het project (parkeren, voorrijden en stallen van fietsen) bij het openbare gebied betrokken.

Op het niveau van het spoorwegemplacement, ongeveer 7 meter hoger dan het bussenplein is een kantorenzone gesitueerd aan de zijde van het spoor. Deze bouwzone, met een hoogte tot maximaal 90 m+ N.A.P., wordt bereikt via een verhoogde straat in het verlengde van de Renssenstraat. Deze straat sluit aan op het deelgebied Oude Stationsstraat en is aan de westzijde van het plangebied door een hellingbaan verbonden met de Utrechtsestraat. Deze ontsluit bovengenoemde kantoren en voorts de toekomstige functies in gebied Oude Stationsstraat. Daarnaast voorziet de straat in de mogelijkheid tot het afzetten en ophalen van reizigers.

Het nieuwe station is een schakel tussen de verschillende niveaus in het plangebied. Het stationsgebouw heeft een centrale ligging aan zowel de busterminals als het Stationsplein in het centrum van het vervoersknooppunt.

De westzijde van het plein wordt vanuit het Stationsplein gezien, op maaiveld begrensd door de bij de busterminals behorende bufferruimte voor bussen. Boven de busterminals en busbuffer is een bebouwingmogelijkheid voor kantoren en publiekgerichte voorzieningen. De ruimtelijke werking van deze bebouwing is tweeledig: enerzijds vormt het vanuit de stad gezien de gevelwand van het Stationsplein. Daarnaast wordt het profiel en karakter van de Utrechtsestraat, zoals die aan de westzijde van het plangebied aanwezig is, hersteld.

Afhankelijk van ontwikkelaar en gebruiker, kunnen voor deze "bebouwingsplaat" grote en kleine kantoren met eigen identiteit worden ontworpen.

## 2.7 Infrastructuur

Het ontwerpplan voor de infrastructuur is opgenomen in de bijlagen bij dit bestemmingsplan. De belangrijkste kenmerken van het plan zijn:

Op het Stationsplein is sprake van vrijliggende businfrastructuur en een geïntegreerd busstation voor stads- en streekvervoer (capaciteit 18 vertrekperrons, vier uitstaphaltes en een zgn. busbuffer). Daarnaast afzonderlijke voet- en fietspaden die de bereikbaarheid van het Stationsplein voor langzaam verkeer waarborgen. Het deelgebied Stationsplein en omliggende bebouwing wordt ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer op zodanige wijze dat deze de vrije busbanen niet kruist. Dit betekent tevens een verbetering voor doorstroming en bereikbaarheid voor het autoverkeer over de singels. Via de geprojecteerde autotunnel is het verdiepte deel van het Stationsplein bereikbaar. Dit verdiepte deel fungeert als voorrijdmogelijkheid voor het station en als toegang tot de parkeergarage. De parkeergarage voldoet op deze wijze voldoende aan de eisen die aan de bereikbaarheid van een HSL-station worden gesteld. Tevens is het station voor auto's bereikbaar vanuit de Utrechtsestraat via een opgang naar de hoger gelegen verlengde Renssenstraat.

Op het Willemsplein en Nieuwe Plein ligt een belangrijke opgave in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en versterking van het groene singelkarakter, het voorzien in een goede verkeersinfrastructuur met een belangrijke plaats voor vrijliggende busbanen en de koppeling van het project Arnhem Centraal met het stadscentrum.

Terwille van optimale bereikbaarheid van het Stationsplein voor het stads- en streekvervoer is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising van de vrijliggende busbanen met het autoverkeer richting Willemsplein-Roermondsplein, door de aanleg van een (merendeels open) autotunnel.

Ten behoeve van de bereikbaarheid van het Stationsplein en de koppeling van het Stationsgebied met de binnenstad zullen vrij gelegen voet- en fietspaden en -oversteken aangelegd worden. De oversteek voor voetgangers en fietsers over het Willemsplein wordt zodanig gesitueerd dat deze een directe verbinding tot stand brengt tussen de binnenstad (Jansstraat, Gele Rijdersplein) en de Oude Stationsstraat; in fase 2 van het project te ontwikkelen als verbinding tussen station en de binnenstad als uitbreiding van het kernwinkelapparaat. De trottoirs zijn van zo royaal mogelijke breedte, passend bij de singelruimte, evenals de fietspaden die in twee richtingen berijdbaar zijn. De langzaam verkeerszones worden omzoomd door een doorgaande groenstrook ter versterking van het groene karakter. In het verkeersontwerp zijn zoveel als mogelijk de monumentale bomen ingepast.

Op het Willemsplein wordt in een gewijzigde vorm een groen middengebied teruggebracht. Het parkeerterrein aan het begin van de Janssingel wordt als schakel met het groene park omgezet in openbaar groen. Aan de zuidoost-zijde van het Willemsplein is de bushaltevoorziening met in- en uitstaphaltes gesitueerd.

Voor een uitgebreidere toelichting wordt wederom verwezen naar de subsidie-aanvraag van 7 oktober en 7 november 1994. Het infrastructuurplan past in de plannen voor de totale verkeerscirculatie rondom de binnenstad.

## 2.8 Relaties omgeving

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' is verwezen naar de toekomstige ontwikkeling van het zuidelijk aangrenzende gebied Coehoonstraat en omgeving. Dit gebied maakt deel uit van de in het Structuurplan Arnhem 1984 aangewezen centrale zone met stedelijke voorzieningen. Binnen dit gebied zal na de realisatie van Arnhem Centraal ruimte geboden moeten worden voor de verdere ontwikkeling van kantoren en bijbehorende stedelijke voorzieningen, en parkeren. Arnhem als halteplaats voor de Hoge snelheidstrein zal een gunstige invloed op de economische ontwikkeling hebben en daarmee op de behoefte aan kantoorruimte. Voor de lange termijn zal het gehele gebied tussen

Utrechtsestraat, Nieuwe Plein, Oude Kraan en Wolvengang op ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht moeten worden. Het goed inpassen van recente en nieuw te ontwikkelen stedelijk woonbebouwing moet hier deel van uit maken. In de huidige situatie zijn hotel Haarhuis en een cultureel centrum in het gebied gevestigd. In het zuidelijk van de Coehoonstraat gelegen gebied bevindt zich de locatie van de voormalige Kleine Eusebiuskerk en een school voor basisonderwijs.

Het gebied leent zich goed voor intensivering met stedelijke functies. Bestaande, goed functionerende bebouwing kan hierbij in de plannen worden geïntegreerd.

Op illustratie 2 van bijlage 2 is aangegeven binnen welke grenzen de eerste ontwikkeling plaats kan vinden. Het is gewenst een geïntegreerd totaalproject te realiseren met bovengenoemde functies en bijbehorende parkeervoorzieningen.

De bestaande wegenstructuur dient als uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling. Dit geldt niet voor de Coehoonstraat die reeds door de infrastructuurplannen op het Nieuwe Plein haar huidige betekenis voor het stationsgebied verliest. Voor de Bergstraat zal sprake zijn van een nieuwe functie in de verkeerscirculatie in de omgeving van het stationsgebied. In het verlengde van de Vijfzinnenstraat en de Korte Coehoonstraat is een directe langzaam verkeersrelatie met het Nieuwe Plein voorwaarde. Ook dient een goede langzaam verkeersrelatie met het Stationsplein gelegd te worden.

## 2.9 Toelichting op de bestemmingen

Het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal I' betreft het uitwerkingsplan ex art. 11 WRO ten behoeve van uitvoering van de eerste fase van het project Arnhem Centraal. Voor deze fase zijn de stedenbouwkundige plannen zodanig uitgewerkt dat gewenste functies en randvoorwaarden voor bouw- en inrichtingsplannen zijn bepaald. Deze zijn in het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal I' als hoofdlijnen voor de planontwikkeling vastgelegd. De planningstermijn voor de eerste fase maakt het noodzakelijk dat het bestemmingsplan een zodanige marge bezit, dat beperkte aanpassingen mogelijk zijn zonder dat herzieningsprocedures nodig zijn.

Binnen 'Arnhem Centraal I' zullen door verschillende initiatiefnemers/opdrachtgevers bouwplannen worden voorbereid en gerealiseerd. Voorafgaand aan de voorbereiding van deze deelplannen zullen aan de hand van de specifieke programma's, per deelplan richtlijnen worden opgesteld die, onder stedenbouwkundige en architectonische supervisie, een goede onderlinge afstemming en situering in het stedenbouwkundig totaalplan garanderen. In dit verband wordt het openbaar gebied -op de verschillende aanwezige niveaus in het gebied- als verantwoordelijkheid van de gemeente als één samenhangend plan uitgewerkt.

Het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal I' kent de volgende bestemmingen:

### Artikel 3 Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden

De bestemming Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden beslaat een deel van de globale, nader uit te werken bestemming Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden. Aan de hand van het uitgewerkte stedenbouwkundig plan is binnen de plangrenzen van het plan Arnhem Centraal I de globale bestemming Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden verder uitgewerkt in drie bestemmingen: Verkeersdoeleinden (artikel 4), Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (artikel 5) en de dubbelbestemming Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden (artikel 3). De laatste bestemming is ten opzichte van de globale bestemming zodanig begrensd en voorzien van bebouwingsvoorschriften dat concreet is vastgelegd waar en in welke omvang gebouwd kan worden. Reeds in de uitwerkingsregels van de globale bestemming zijn de te realiseren functies aan maxima gebonden. Deze uitwerkingsregels hebben onder meer ten grondslag gelegen aan het stedenbouwkundig plan.

De situering van deze bestemming volgt het stedenbouwkundig plan. Voor zover betrekking hebbend op de wijze van bestemmen van Arnhem Centraal I is aan de uitwerkingsregels van de globale bestemming, zoals bebouwingspercentages in combinatie met maximum bouwhoogten, voldaan.

De bestemming Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden voorziet in de mogelijkheid tot het realiseren van de diverse te bouwen functies uit het stedenbouwkundig plan. Voor een toelichting op het plan wordt verwezen naar het eerste deel van dit hoofdstuk.

In het stedenbouwkundig plan is in dit deelgebied vrijwel overal sprake van een dubbelgebruik met verkeersfuncties. Reden om Centrumdoeleinden overal in het plangebied als dubbelbestemming met Verkeersdoeleinden op te nemen.

### Artikel 4 Verkeersdoeleinden

De bestemming Verkeersdoeleinden komt in dit bestemmingsplan voor als uitwerking van de globale bestemmingen Verkeersdoeleinden respectievelijk Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden.

De globale bestemming Verkeersdoeleinden ten zuiden van het spoor is in dit bestemmingsplan uitgewerkt in drie bestemmingen: Groen, Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied en Verkeersdoeleinden. Verkeersdoeleinden omvat het gebied waar volgens het infrastructuurplan de afwikkeling van zowel het autoverkeer als het busvervoer plaatsvindt. De bestemming Verkeersdoeleinden is toegespitst op het infrastructuurplan en laat derhalve de mogelijkheid toe van het realiseren van de voorgestelde tunnel, de vrije businfrastructuur met de bushaltevoorziening op het Willemsplein, ruime oversteekmogelijkheden voor het langzaam verkeer en dergelijke. Tevens is binnen deze bestemming handhaving en aanleg van groenvoorzieningen mogelijk ter versterking van het groen karakter van de singels.

Aan de op deze planonderdelen betrekking hebbende uitwerkingsregels bij de globale bestemmingen is voldaan.

### Artikel 5 Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied

De bestemming verkeersdoeleinden-verblijfsgebied komt voor als uitwerking van de globale bestemming Verkeersdoeleinden aan het Nieuwe Plein, Willemsplein en het begin van de Janssingels, en als uitwerking van de globale bestemming Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden.

Vanwege het specifieke karakter van de singels als belangrijke openbare ruimte zijn de zones langs de gevelwanden bestemd als verblijfsgebied. In deze zone is de aanleg mogelijk van trottoirs, fietspaden en groen. Het verblijfsgebied is alleen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer voorzover dit dient voor de bereikbaarheid van functies en zijstraten voor het bestemmingsverkeer.

Evenzo geldt dit voor het toekomstige Stationsplein. Voor deze openbare ruimte geldt een vergelijkbaar verkeersregime. Voor het Stationsplein is in de bestemming een bouwmogelijkheid opgenomen voor overkappingsconstructies, straatmeubilair en dergelijke.

Bij deze bestemming is rekening gehouden met de betreffende uitwerkingsregels van de globale bestemming. Het vereiste inrichtingsniveau maakt deel uit van de verdere inrichtingsplannen.

#### Artikel 6 Groen

De bestemming Groen komt in het bestemmingsplan voor als uitwerking van de globale bestemming Verkeersdoeleinden op het Willemsplein en de Janssingels. Voor het Willemsplein is als gevolg van het ontwerp voor de infrastructuur sprake van een wijziging en vergroting van het huidig aanwezige groen. Binnen de bestemming Groen is een aantal te handhaven monumentale bomen aanwezig. Op de Janssingel wordt de nu als parkeerterrein in gebruik zijnde ruimte herbestemd ten behoeve van versterking van de groenstructuur. Met de bestemming Groen wordt voldaan aan de aan openbaar groen gerelateerde uitwerkingsregels van de globale bestemming Verkeersdoeleinden.

## Hoofdstuk 3 EXPLOITATIE

Onderstaande tabellen geven de huidige stand van zaken weer van de hoogte van de plankosten van fase 1 en de wijze waarop in de dekking van deze kosten is voorzien. De gelden van de subsidiegevers zijn eind 1995 definitief toegewezen.

Plankosten gemeente 1e fase (in miljoen gulden)		
	Exclusief BTW	BTW
Verwervingen	24,5	0,1
Infrastructuur gemeente	28,5	5,0
Bodemsanering	11,9	2,1
Voorbereiding en toezicht	12,0	1,1
Kosten eerste fase	89,5	10,5
Totaal eerste fase		FI 100,-

Dekking 1e fase (in miljoen gulden)		
	Exclusief BTW	BTW
Gemeente	27,8	7,9
Ministerie van V en W	46,2	1,2
Ministerie van EZ	6,4	-
Europese Unie	9,1	1,4
Dekking eerste fase	89,5	10,5
Totaal fase 1		FI 100,-

Bij de kosten bodemsanering dient aangetekend te worden dat deze in de praktijk belangrijk lager uit zullen vallen als gevolg van een geleidelijk aangepast beleid van het ministerie van VROM.

## Hoofdstuk 4            INSPRAAK/OVERLEG MET BELANGHEBBENDEN

Omtrent het bestemmingsplan is in april 1996 inspraak verleend als bedoeld in de inspraakverordening en overleg gepleegd met belanghebbenden als bedoeld in artikel 11 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daartoe zijn stukken ter inzage gelegd en heeft er op 24 april 1996 een inspraakavond/overlegbijeenkomst plaatsgevonden. Hieraan voorafgaand zijn belanghebbenden via een informatiebijeenkomst over de plannen geïnformeerd en is met hen overleg gepleegd. Van de inspraakavond/overlegbijeenkomst is een verslag gemaakt dat als bijlage bij het ontwerp-besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is opgenomen.

De inspraak heeft geleid tot in totaal 20 schriftelijke meningen en bedenkingen.

Er is een overzicht gemaakt van de indieners van de meningen en bedenkingen, evenals van de onderwerpen en de gemeentelijke reactie op deze onderwerpen.

Dit overzicht is eveneens als bijlage bij het ontwerp-besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan opgenomen. Het ontwerp-besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan inclusief de genoemde bijlagen is bij wijze van beantwoording van de schriftelijke meningen en bedenkingen ter kennisneming toegezonden aan de indieners hiervan.

De meningen en bedenkingen bevatten kritiekpunten op het bestemmingsplan waarvan de belangrijkste betrekking hadden op de volgende onderwerpen:

- de omsluiting van het Stationsplein met bebouwing waardoor het plein en het station niet zichtbaar zijn en onvoldoende herkenbaar zijn in het stadsbeeld;
- het te overheersende karakter van het busseplein dat geen condities zou bieden voor een aantrekkelijke kantooromgeving;
- het ontbreken van een centraal, aantrekkelijk openbaar gebied met voldoende uitstraling als verblijfs- en uitwisselingsplein voor zowel station, kantoren en stedelijke voorzieningen;
- directe overlast ten gevolge van (aansluitende) nieuwe bebouwing;
- verkeersplan Willemsplein, Nieuwe Plein.

Naar aanleiding van genoemde meningen en bedenkingen is opnieuw met een aantal betrokkenen overleg gevoerd. Vervolgens is onderzocht aan de hand van een modellenstudie, waarbij genoemde kritiekpunten randvoorwaardelijk werden bij de beoordeling,

of en in hoeverre aan de bezwaren tegemoet kon worden gekomen.

De inspraak heeft er uiteindelijk toe geleid dat het bestemmingsplan met name op de volgende punten is aangepast:

- aan de oostzijde van het plangebied is voorzien in een open plein (ter plaatse van het huidige plein voor de stadsbussen);
- boven het busseplein is bebouwing mogelijk gemaakt;
- de zone met hoge bebouwing is verschoven van het westelijk deel (Stationsplein West) naar het noorden en thans gesitueerd langs het spooreplacement;
- het verdwijnen c.q. beperken van aansluitende nieuwe bebouwing

Hoewel diverse inspraakreacties ingaan op de infrastructuur Willemsplein/Nieuwe Plein worden de details van de verkeersontsluiting niet in of via het uitwerkingsplan vastgelegd. Via het uitwerkingsplan worden alleen bestemmingen vastgelegd. Het Willemsplein/Nieuwe Plein heeft overigens zowel in het vigerende bestemmingsplan als in het voorliggende uitwerkingsplan de bestemming 'verkeersdoeleinden'.

Met de aanpassing van het bestemmingsplan Arnhem Centraal I wordt tegemoet gekomen aan de bezwaren dan wel wordt de conditie geboden dat dit in de verdere uitwerkingen van de inrichting van het gebied gebeurt.

Gekozen is voor een zodanige vorm dat het bestemmingsplan de hoofdopzet van het stedenbouwkundige (master-)plan vastlegt en ruimte biedt voor de verdere uitwerking van bouw- en inrichtingsplannen.

De hoofdopzet van het (master-)plan heeft betrekking op de infrastructuur, de inrichting van het busplein, de parkeergarage en het daarbij horende openbaar gebied. Voor deze onderdelen - waarvan de gemeente opdrachtgever is - zijn de programma's van eisen bekend. Bij de realisatie hiervan worden tegelijkertijd de voorzieningen getroffen die nodig zijn voor het kunnen ontwikkelen van de overige bebouwing. Omdat van die bebouwing de programma's van eisen, de gebruikers en opdrachtgevers nog niet bekend zijn, maar wel bepalend zijn voor de bebouwing, bevat het plan voldoende flexibiliteit, c.q. ruimte voor de uitwerking van bouwplannen als station, kantoren en stedelijke voorzieningen.

Wanneer de voorbereiding van die bouwplannen plaatsvindt zal dit gebeuren op basis van uitwerkingsregels die in overleg met betrokken partijen en rekening houdend met de specifieke programma's van te voren worden opgesteld.

# Bijlagen bij de toelichting

1. OVERZICHT BASISDOCUMENTEN EN PROGRAMMA VAN EISEN
2. ILLUSTRATIEVE BIJLAGEN
3. AANVULLENDE MILIEU-ASPECTENSTUDIE  
B I J L A G E 1

## Basisdocumenten

1. Nota van uitgangspunten (besluit van de Raad van 28.02.1994)
2. Nota Stadsbeeld 1994 (besluit van de Raad van 03.05.1993)
3. Plan Workshop Stationsgebied Arnhem van 1994, aangepast in november 1995
4. Bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' van 4 december 1995
5. RVVP van april/mei 1994
6. Werkdocument parkeer- en lokatiebeleid van april 1993
7. Schetsontwerp busseplein model 2 (tekening van MOW d.d. 6-8-1996);
8. Ontwerp parkeergarage d.d. maart 1997 (Berkel en Bos)
9. Raamplan fietsverkeer van april 1992
10. Voortgangsnota Verkeerscirculatieplan (VCP) van november 1989
11. Masterplan Herinrichting Binnenstad 1992
12. Groenstructuurvisie 1992
13. Bomenstructuurplan (in voorbereiding)
14. Rapport 'Onderzoek naar vitaliteit en conditie bomenbestand Stationsplein, Nieuwe Plein, Willemsplein en Gele Riddersplein te Arnhem' 1994
15. De omsingeling doorbroken (Visie op de samenhang tussen singels en binnenstad van Arnhem), oktober 1996
16. Modellenstudie Arnhem Centraal, d.d. najaar 1996, OD 205, ELW

## Programma van eisen

- A. BEBOUWING DEELGEBIEDEN Stationsplein-WEST EN Stationsplein

- a. Kwalitatief en kwantitatief streven naar het hoogste ambitieniveau.
- b. Functies en bestemmingen van de locatie conform bereikbaarheidsprofiel A.
- c. Ontwikkelen stedelijke allure met betrekking tot openbaar gebied en architectuur.
- d. Verbeteren van voetgangersrelaties naar de binnenstad en de stationsomgeving als verblijfsruimten.
- e. Duidelijk ruimtelijk accent in stedelijke structuur.
- f. Gebruik maken van bestaande hoogteverschillen in de deelgebieden en de omgeving.
- g. Samenhangend stelsel van openbare ruimten met daarop uitkomende ontsluiting van de gebouwen.
- h. Variatie in gebouwvormen/typen/architectuur.
- i. Op begane grond en toegangsniveaus publieksgerichte functies/ruimten.
- j. Inpassen (reserveren) stationhalruimte en aansluiten bestaande tunnel.  
Nieuw station op dezelfde locatie als het huidige station.

Rekening houden met:

- k. de ontwikkelde infrastructuur voor de bussen;
- l. de minimale doorrijhoogte van bussen onder gebouwen;
- m. de ontwikkelde ontsluiting voor voetgangers, fietsers en autoverkeer;
- n. de inpassing van de parkeergarage;
- o. een bewaakte stallingsruimte voor ca. 2000 fietsen projecteren en verder ca. 400 stuks fietsenklemmen.
- p. Voorziene capaciteit in de deelgebieden Stationspleinen en Oude Stationsstraat:
  - kantoren 45.000 - 55.000 m<sup>2</sup> bvo (ca 80 % hiervan op de Stationspleinen)
  - horeca 2.500 m<sup>2</sup> bvo (hoofdzakelijk in deelgebied Stationspleinen)
  - winkels 8.400 m<sup>2</sup> bvo (hoofdzakelijk in deelgebied Oude Stationsstraat)
  - stationhal p.m.
  - parkeergarage ca. 1000 parkeerplaatsen.

## B. INFRASTRUCTUUR Stationsplein, NIEUWE PLEIN, WILLEMSPLEIN EN ZIJPSEPLEIN

- a. Nastreven van een kwalitatief hoog ambitieniveau.
- b. Subsidievoorwaarden  
Veel aandacht geven aan de verbetering van het openbaar vervoer en de voorzieningen voor fietsers.
- c. Eisen Openbaar Vervoer
  - Toekomstige busintensiteit = huidige intensiteit x 1,1.
  - Een haltevoorziening bij de Jansstraat, voor beide richtingen, zo dicht mogelijk bij ingang Jansstraat situeren. De omvang van de voorzieningen handhaven en rekening houden met een mogelijk toekomstige uitbreiding.
  - Een busroute via de Jansbinnensingel in plaats van een route via de

Looierstraat; aanpassing haltevoorziening bij V & D.

- Optimale doorstroming van het busverkeer, dat wil zeggen een aaneengesloten net van vrije busbanen; prioriteit bij verkeerslichtinstallaties.

d. Stationsplein-West

Het busplein dient plaats te bieden aan:

- 18 stuks vertrekperons
- 4 stuks uitstaphaltes
- 20 stuks bufferplaatsen.

Bij het ontwerp rekening houden met:

- de technische randvoorwaarden verbonden aan het plaatsen van bovenleidingen voor bussen;
- het beperken van de gevolgen bij een storing aan een bus of bovenleiding.

e. Verkeersstromen

- autoverkeer

Bij het autoverkeer is er rekening mee gehouden dat de verkeerstrom van 1993, de komende 10 jaren, per jaar 2% zal groeien, dat wil zeggen in 2003 zal het autoverkeer 1,2 x zo omvangrijk zijn als in 1993.

Uitgangspunt voor de ontwerpen is de verkeersintensiteit tijdens de avondspits.

- Fietsverkeer (toekomstige intensiteit = huidige intensiteit x 1,3).
- Aan het voetgangersverkeer een aandacht geven die in evenwicht is met de aandacht die aan de andere verkeersstromen wordt besteed.
- Het kruisen van verkeersstromen op één niveau zo veel mogelijk beperken.

f. Parkeervoorzieningen

- Toekomstige parkeergarage ter plaatse van het Stationsplein.  
Capaciteit: ca. 1000 parkeerplaatsen.
- Voor alle functies de voor A-locaties toepasselijke parkeernorm.
- Taxi-standplaatsen
- Aan het Stationsplein: de standplaatsen van de reguliere taxi's en van de treintaxi's zo dicht mogelijk bij de stationshal
- Nabij de Korenmarkt: de standplaatsen zullen in de toekomst zo mogelijk op dezelfde plaats terugkomen.

g. Voetgangerstunnel

Bij voorkeur niet toepassen (in verband met openbare veiligheid).

h. Fietsvoorzieningen

- Ontwikkeling hoogwaardige fietsroutes ter plaatse van de centrumring, Looierstraat, noordzijde spoorlijn, Lawick van Pabststraat, Sweerts de Landasstraat.
- Goed herkenbare fietsroute naar het station.
- Vrijliggende fietspaden ten gevolge van hoge verkeersintensiteit motorrijtuigen (>4000/etmaal).

- Bewaakte fietsenstalling bij het station voor 2000 stuks fietsen, 400 stuks fietsenklemmen bij het station.
  - Fietspaden worden ontworpen voor één- of zoveel mogelijk voor tweerichtingsverkeer.
- i. Gehandicapten  
Voorzieningen voor rolstoelgebruikers en slechtzienden, parkeervoorzieningen.
- j. Ophalen en afzetten van treinpassagiers per auto  
Dit dient te gebeuren op het niveau van de Renssenstraat of op het niveau van de parkeergarage.
- k. Utrechtsestraat  
Tweerichtingsverkeer handhaven.
- l. Ontwerpen voor de infrastructuur baseren op de aanwezige kwaliteiten en mogelijkheden.
- m. De gewenste singelstructuur in het plangebied wordt verkregen als rekening wordt gehouden met de volgende randvoorwaarden:
- continuïteit van de verkeersstructuur (vermijden van 'zwalkende' rijstroken);
  - continuïteit van de bomenrijen;
  - continuïteit in verlichting, trolley masten e.d.;
  - voldoende ruimte voor de voetganger (trottoirbreedte minimaal 4 m), voldoende ruimte voor verblijf aan de randen (o.a. terrasmogelijkheden).
- n. Rekening houden met het plan voor de 'Herinrichting Binnenstad'.  
Voldoen aan de hoofddoelstellingen en het programma voor geplande voorzieningen.  
Met name vormgeven aan de relatie hoofdas Jansstraat - Oude Stationsstraat - oversteek van Willemsplein. Plaats inruimen voor fietsvoorzieningen, taxiplaatsen ten behoeve van de Korenmarkt, parkeerplaatsen gehandicapten, stadsinfo e.d.  
Concentratie van deze voorzieningen, combinatie met busvoorzieningen.  
Materialen van bestrating en straatmeubilair afstemmen op het kwaliteitsniveau van de Herinrichting Binnenstad.
- o. Zijpse Poort niet breder maken dan strikt nodig.
- p. De gewenste ruimtelijke kwaliteit in het plangebied wordt verkregen als rekening wordt gehouden met de volgende randvoorwaarden:
- consequente doorvoering van het te kiezen verkeersmodel rondom de gehele binnenstad van Arnhem, dat wil zeggen:
    - \* een zo helder mogelijk, symmetrisch opgebouwd model in twee richtingen,
- of
- \* een consequent doorgevoerd rechtsafbeleid;
  - bestaande rooilijnen handhaven en groene singelstructuur herstellen;
  - handhaven bestaande monumentale bomen;
  - eenduidige inrichting van elk planonderdeel, zowel in lengteprofiel als in breedteprofiel;
  - zo vanzelfsprekend mogelijke verkeersoplossingen nastreven;
  - geen restruimte of ruimte zonder enige functie. Een louter esthetische ruimte kan overigens wel als functie worden gezien, namelijk indien bewust

toegepast als ondersteuning van de beoogde karakteristiek.

q. Busvoorzieningen

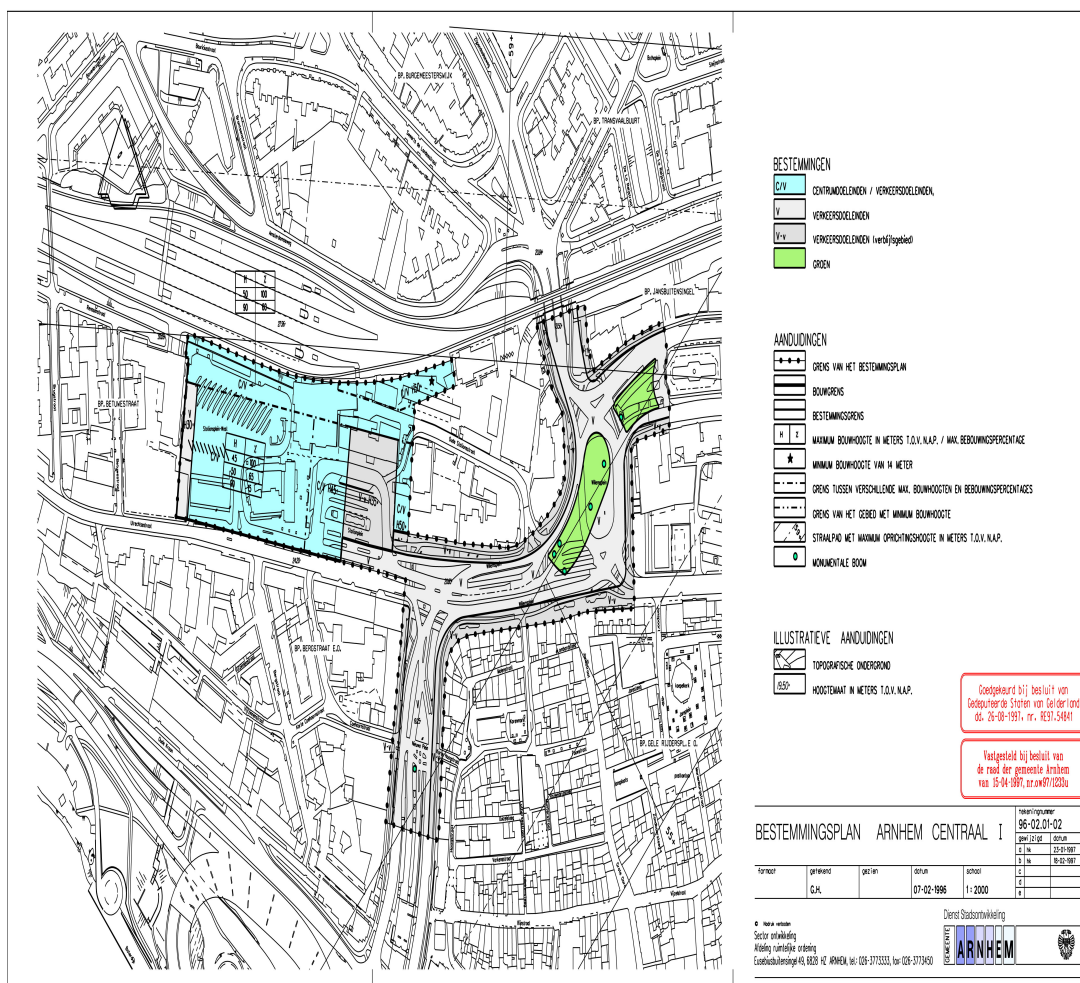
- Het gaat op het Willemsplein/Nieuwe Plein om in- en uitstaphaltes. Geen stationsaccommodatie dus.
- De ligging ervan is op voldoende afstand van het busseplein op Station-West. Echter zoveel mogelijk in directe relatie met de binnenstad (Jansstraat/Gele Rijdersplein).

BIJLAGE 2

Illustratieve bijlagen:

- Bestemmingsplankaart Arnhem Centraal
- Suggestieschets Coehoorgebied
- Schetsontwerp infrastructuur (zuidelijk deel)
- Modellenstudie Arnhem Centraal, d.d. najaar 1996, OD 205, ELW

Suggestieschets uitwerkingsmodel



## Toelichting op het schetsontwerp van het Stationsplein, Willemsplein en Nieuwe Plein

### Stationsplein

Het Stationsplein wordt aan drie zijden omzoomd met gebouwen; de zijde aan de Utrechtsestraat blijft op maaiveld-niveau open. Binnen de zo gevormde carrée wordt een bussenplein aangelegd voor zowel de stadsbussen als de interlokale lijndiensten; het plein wordt gedeeltelijk afgedekt. Dit 'dek' is voorzien van uitsparingen voor licht en lucht en biedt een mogelijkheid voor kantorenbouw in maximaal vier lagen. Het geplande reizigersinformatiesysteem met een perrontoewijzing maakt het mogelijk dat er een uitgekend ruimtebeslag is gelegd op het plein ten behoeve van de bussen.

Onder het plein wordt een parkeergarage aangelegd voor ca. 1000 parkeerplaatsen en een fietsenkelder, met een eigen op- en afrit, voor ca. 2000 fietsen. De parkeergarage is bereikbaar via een tunnel die aansluiting krijgt op de auto-tunnel op het Nieuw Plein.

Via dezelfde tunnel waarmee de parkeergarage ontsloten wordt, wordt een voorrijdmogelijkheid voor het NS station geboden (Kiss and Ride). Voorrijden voor het NS station zal ook kunnen via de verhoogde Renssenstraat. Deze verhoogde Renssenstraat krijgt een twee-rijrichtingen-aansluiting op de Utrechtsestraat en een een-rijrichting-aansluiting op het Willemsplein.

Een goede bereikbaarheid van bus, trein, kantoren, parkeergarage en stad is voor de voetganger gegarandeerd door een verkeersluw stationsplein en door de niveaus van bus, trein en parkeren zo veel mogelijk via begaanbare hellingen beloopbaar te maken.

### Utrechtsestraat

Deze straat wordt een zogenaamde stadsstraat met aan één zijde bebouwing en aan de andere zijde een open verbinding met het Stationsplein waarboven gedeeltelijk kantoren in maximaal vier lagen gerealiseerd kunnen worden. De straat krijgt een straatprofiel bestaande uit twee rijstroken met aanliggende fietspaden.

### Willemsplein/Nieuwe Plein

Hoofdkenmerken van het ontwerp zijn:

- ruime verblijfsgebieden langs de gevels, hoogwaardig ingericht en ongeveer gelijk aan de onlangs gereed gekomen Jansbinnensingel. Deze verblijfsgebieden zijn voorzien van een ruime loopstrook, overal een fietspad dat in twee rijrichtingen bereden kan worden en groenbermen die plaatselijk geschikt zijn voor bevoorradingsverkeer of taxi's;

- vrijliggende busbanen in alle richtingen; voor de hoofdrijrichting (alleen noord-zuid) is de busbaan kruisingsvrij gemaakt voor het autoverkeer door middel van een tunnel. Voor de binnenstad gunstig gelegen bushaltes aan het begin van het Gele Rijdersplein met een oversteek voor de buspassagier die slechts het langzaam verkeer kruist. Door hier de bushaltes te plaatsen, wordt de Looierstraat voor doorgaand autoverkeer afgesloten en wordt de bus verlegd naar de Jansbinnensingel en geeft zo aansluiting op het gedeeltelijk nieuw aan te leggen busstation op het Velperplein;

- daar waar de maat tussen de bestaande gevels er ruimte voor laat, is een middengebied gepland waar de bestaande bomen worden gehandhaafd en waar die ruimten worden aangevuld met bomen die, die rol in de toekomst moeten gaan overnemen. Plaatselijk kan dit een rustpunt zijn voor de overstekende voetganger;

- de voetgangersoversteek Jansstraat naar Oude Stationsstraat wordt breed en overeenkomstig de kwaliteit van het overige voetgangers- en fietsgebied ingericht en krijgt

halverwege een rustpunt in de groene middenstrook. Evenals de oversteekplaats Nieuwe Plein zuidzijde naar het Stationsplein die tevens het voordeel ten opzichte van de huidige situatie heeft dat de grootste stroom auto-verkeer via een tunnel wordt geleid;

-voor het doorgaande auto-verkeer blijft de situatie nagenoeg gelijk. De enige wezenlijke verandering is de eerder genoemde tunnel in de richting noord-zuid. Deze tunnel heeft als functie om de bussen niet langer de drukste auto-rijrichting (noord-zuid) te laten kruisen en tevens het comfort te verhogen voor de overstekende fietser en voetganger.

Het geheel levert met name verbeteringen op voor de bus door middel van geheel vrijliggende busbanen, voor de fietser die overal fietspaden krijgt die in twee richtingen bereden kunnen worden en voor de voetganger die betere oversteken krijgt en een gunstig verblijfsgebied langs de gevels.

De totale verkeersoplossing is gebaseerd op de optimale afweging van eisen voor openbaar vervoer, langzaam verkeer, bereikbaarheid en doorstroming van autoverkeer in dit gebied. De oplossing zal passen in de totale verkeerscirculatieplan voor de binnenstad.

3-03-1997