

Ruimtelijke onderbouwing

“Sint Jansbeek”

gemeente Arnhem

Oktober 2016

Inhoud

1. Inleiding	2
Aanleiding	2
Leeswijzer	3
2. Beschrijving van het plangebied.....	4
3. Beschrijving van het project.....	5
4. Geldende planologische situatie	7
Bestemmingsplannen	7
Resumerend.....	8
5. Beleidskaders	9
De Arnhemse Binnenstad 2015 (vastgesteld door raad).....	9
'Projectbeschrijving zuidelijke binnenstad' (vastgesteld door college)	9
Mobiliteit.....	10
Groen en ecologie.....	10
Bodem.....	11
Archeologie	11
Water.....	11
Stadsklimaat.....	12
6. Ruimtelijke effecten als gevolg van het realiseren van het voornemen.	14
Algemeen/Stedenbouwkundig	14
Water.....	14
Mobiliteit/Bereikbaarheid.....	14
Cultuurhistorie	15
7. Milieu- en omgevingsaspecten	16
Externe veiligheid.....	16
Geluid.....	16
Luchtkwaliteit.....	16
Bodemkwaliteit	16
Groen en ecologie.....	17
Water en waterkering.....	17
Cultuurhistorie	18
Archeologie	18
Stadsklimaat.....	18
Conclusie	18
8. Beleidsmatige/Ruimtelijke afweging	19
9. Economische uitvoerbaarheid	20
10. Vooroverleg	21
Het Rijk.....	21
Provincie Gelderland.....	21
Waterschap Rijn en IJssel	21
11. Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing	22
Bijlage 1: ontwerp tracé Sint-Jansbeek	23
Bijlage 2: Bodemonderzoek.....	23

1. Inleiding

Aanleiding

De Sint Jansbeek (of Sonsbeek) is een beek, die van de heuvels van Zijpendaal door Sonsbeek en de Arnhemse binnenstad naar de rivier de Rijn stroomt. De Sint Jansbeek is altijd een open stroom geweest. Vanaf de 18^e eeuw is de beek geleidelijk uit het centrumgebied verdwenen. De beek is om hygiënische redenen aan het einde van de 19^e eeuw gedempt en om het centrum heen geleid. Tegenwoordig herinneren alleen straatnamen in het centrum, Bovenbeekstraat en Beekstraat, nog aan de oude loop van de beek.

De gemeente Arnhem wil de Sint Jansbeek terugbrengen en opnieuw zichtbaar maken in de binnenstad van Arnhem. Het terugbrengen van de beek is concreet opgenomen in de ontwikkelingsstrategie voor de komende jaren zoals vastgelegd in de beleidsdocumenten 'Projectbeschrijving zuidelijke binnenstad' (oktober 2014) en 'De Arnhemse Binnenstad 2015' (maart 2015). De beek zal worden uitgevoerd in de vorm van een bouwwerk (een soort van goot).

De beek wordt gerealiseerd in 2 fasen;

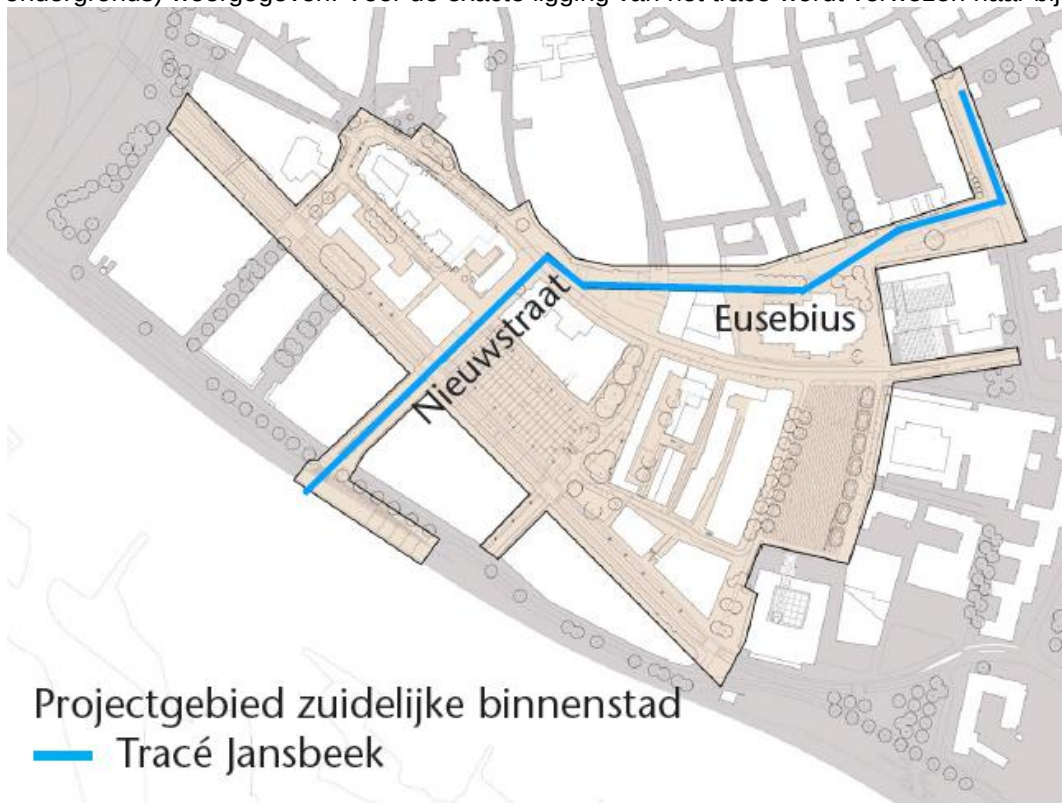
- fase 1: kruispunt Beekstraat - St. Catharinaplaats tot aan de Rijn; en
- fase 2: Gelerijdersplein tot aan het kruispunt Beekstraat - St. Catharinaplaats.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op fase 1.

Fase 1 van het tracé van de gebouwde bovengrondse beek vangt aan op het kruispunt Beekstraat - St. Catharinaplaats en eindigt ter plaatse van de Rijn. De beek krijgt een lengte van circa 750 meter en een breedte variërend tussen de circa 1,1 en 6 meter. Opgemerkt wordt dat delen van de beek ondergronds via duikers zal lopen in verband met mobiliteit en bereikbaarheid (wegen en pleinen).

Met het voornemen wordt de samenhang tussen de historische en zuidelijke binnenstad vergroot, de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verhoogd en wordt er bijgedragen aan de beleidsambities ten aanzien van klimaatadaptie en stadshite.

In onderstaande afbeelding is de globale ligging van het schematisch tracé (fase 1, zowel boven- en ondergronds) weergegeven. Voor de exacte ligging van het tracé wordt verwezen naar bijlage 1.



Afbeelding 1: Globale ligging tracé Sint Jansbeek

Het definitieve ontwerp van het tracé is bekend (bijlage 1). Teneinde over enige flexibiliteit te beschikken is aan weerszijden van het tracé gemiddeld 1 meter ontwerpruimte aangehouden, met uitzondering van het tracé ter plaatse van de Nieuwstraat tussen de Weerdjesstraat en de Rijn. Voor dit gedeelte is maatwerk geleverd, waarbij aan de noordwestzijde van het tracé gedeeltelijk geen/minder ontwerpruimte aanwezig is. Binnen de zone (tracé + ontwerpruimte) dient de beek te worden gerealiseerd.

De aanleg van de beek met bijbehorende voorzieningen (hekken, bruggen e.d.) past niet geheel binnen de geldende planologische kaders. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op welke wijze het voornemen in strijd is met de geldende bestemmingsplannen. Omdat de in de bestemmingsplannen opgenomen afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden ontoereikend zijn, kan slechts medewerking worden verleend middels een bestemmingsplanherziening of middels het verlenen van een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid, onder a, sub 3°. In voorliggend geval wordt middels een omgevingsvergunning afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. Deze afwijking moet gemotiveerd worden met een ruimtelijke onderbouwing waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Deze onderbouwing voorziet daarin.

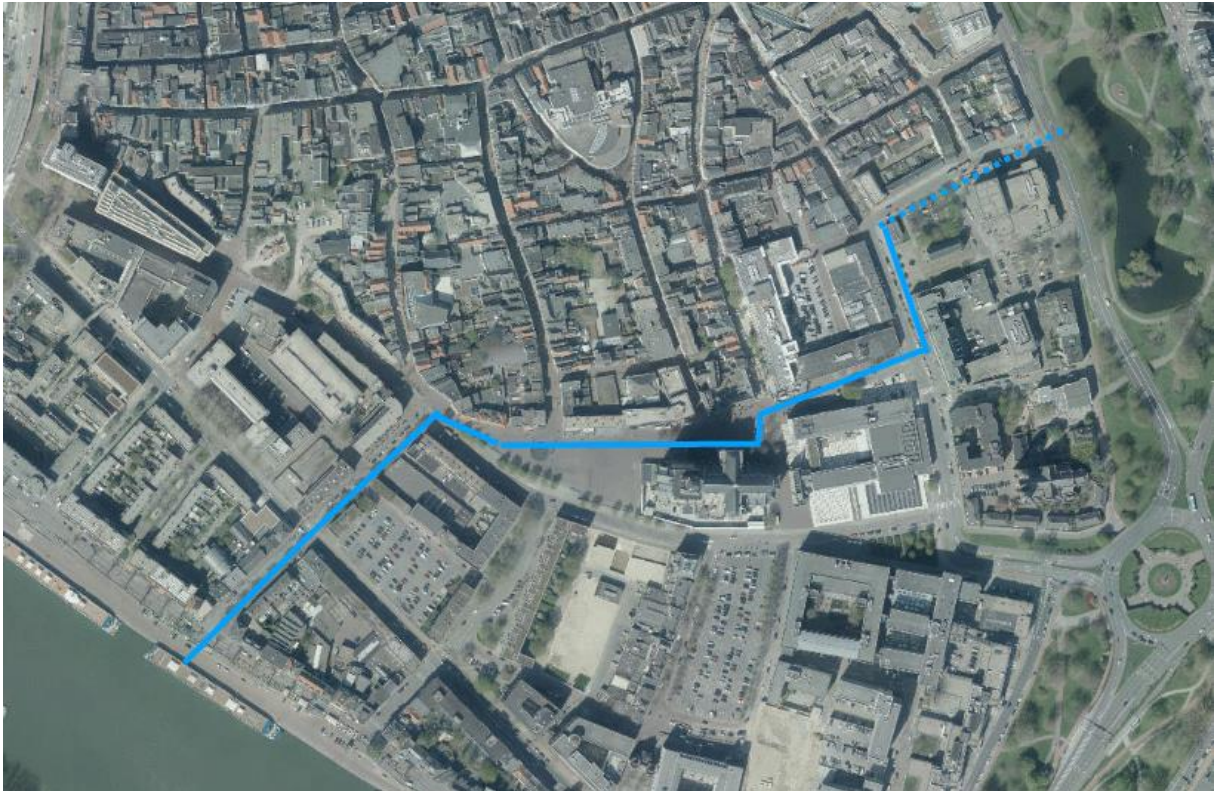
Opgemerkt wordt dat met deze ruimtelijke onderbouwing uitsluitend wordt afgeweken ten aanzien van gebruik van de gronden als water en de bouwregels ten aanzien van de bijbehorende voorzieningen (hekken, bruggen, trappen e.d.). Voor het onderdeel bouwen zal een separate omgevingsvergunning-procedure worden doorlopen.

Leeswijzer

- Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie in het plangebied.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de gewenste situatie.
- In hoofdstuk 4 wordt de geldende planologische situatie beschreven en op welke onderdelen wordt afgeweken;
- In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeente Arnhem beschreven.
- In hoofdstuk 6 en 7 passeren respectievelijk de ruimtelijke effecten en de relevante milieu- en omgevingsthema's de revue.
- Hoofdstuk 8 omvat een ruimtelijke- / beleidsmatige afweging.
- Tot slot wordt in de hoofdstukken 9 en 10 respectievelijk ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en het vooroverleg.

2. Beschrijving van het plangebied

Het bovengrondse tracé is gelegen in de historische en zuidelijke deel van de binnenstad van Arnhem. Het tracé heeft een lengte van circa 750 meter en vangt aan op het kruispunt Beekstraat - St. Catharinaplaats en eindigt ter plaatse van de Nieuwstraat in de Rijn. In afbeelding 2 is een luchtfoto opgenomen waarin de globale ligging van het tracé in de stad en ten opzichte van de directe omgeving wordt weergegeven. Opgemerkt wordt dat met de stippellijn de ondergrondse buisleiding tussen het tracé en het Lauwersgracht is aangegeven.



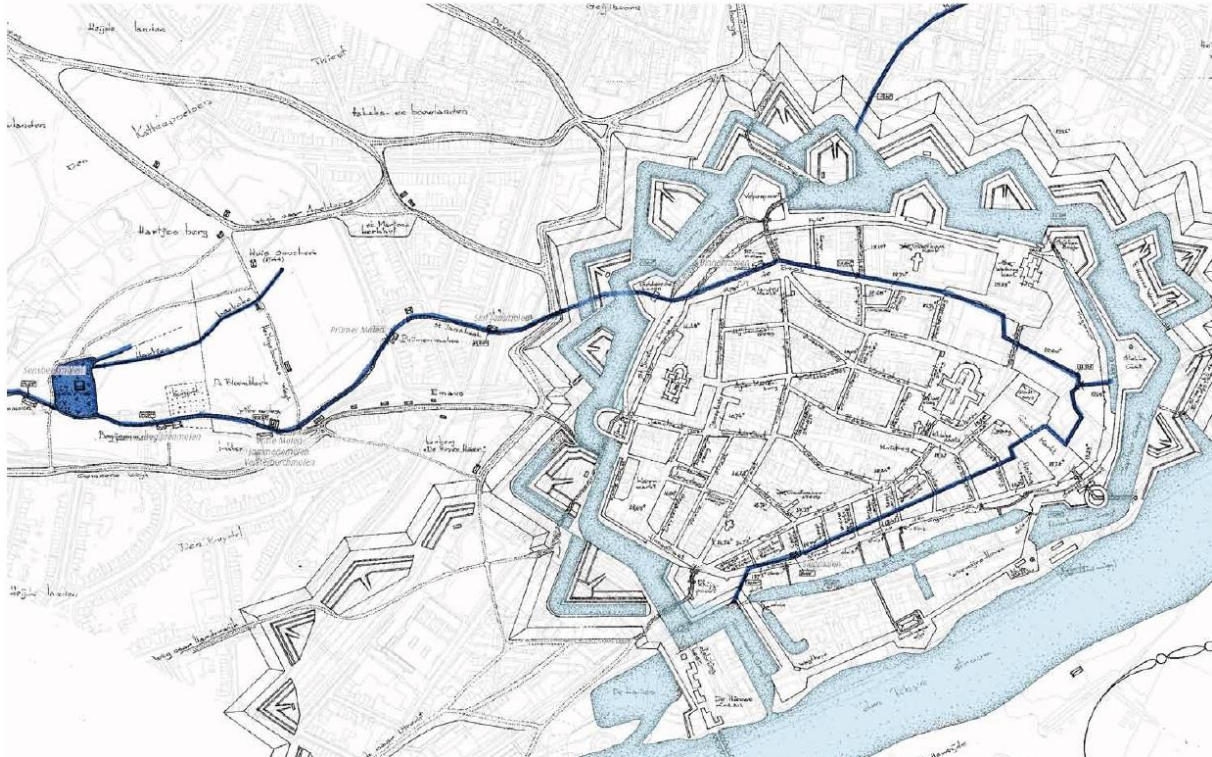
Afbeelding 2: Luchtfoto huidige situatie met het globale beektracé als blauwe lijn weergegeven

De onbebouwde gronden binnen het plangebied, waar de beek aangelegd kan worden, zijn in de huidige situatie ingericht als openbare ruimte en bestaat veelal uit infrastructuur en verblijfsgebied.

3. Beschrijving van het project

De Sint Jansbeek is het symbool van de oorsprong van Arnhem en de verbintenis met het landschap. Het zichtbaar maken van de Sint Jansbeek draagt bij aan de relatie tussen stad en landschap: de beek, komend uit park Sonsbeek, stroomt door de stad en mondt uit in de Rijn. In onderstaande afbeelding is de historische ligging van de beek aangegeven.

Historisch tracé in de binnenstad



Afbeelding 3: Historische tracé Sint Jansbeek

Door de Sint Jansbeek zichtbaar te maken in de stad wordt een laag toegevoegd aan de stad. De beek verbindt ook de twee delen van de binnenstad, de oude stad en de wederopbouwstad en draagt daarmee bij aan de samenhang van de binnenstad. Ook wordt als gevolg van de ontwikkeling de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verhoogd en een bijdrage geleverd aan de klimaatadaptatie door een betere waterberging en afvoer en vermindering van de stadshitte. Opgemerkt wordt dat de beek grotendeels op een andere locatie komt te liggen dan het historische tracé. Dit vanwege het feit dat de beek op de gekozen locatie de meerwaarde het grootst is, beter wordt aangesloten bij de beleidsambities (o.a. vergroten kwaliteit openbare ruimte Kerkplein) en er geen belemmeringen zijn.

De beek wordt gerealiseerd in 2 fasen;

- fase 1: kruispunt Beekstraat - St. Catharinaplaats tot aan de Rijn; en
- fase 2: Gelerijdersplein tot aan het kruispunt Beekstraat - St. Catharinaplaats.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op fase 1. Voor fase 1 is een indicatief ontwerp van het tracé opgesteld. Hierna is een uitsnede van het tracé opgenomen. Voor de definitieve ligging van het tracé wordt verwezen naar bijlage 1.



Afbeelding 4: Indicatief ontwerp Jansbeek

Het water voor de beek is afkomstig uit de Lauwersgracht. Tussen de Lauwersgracht en de locatie waar de beek bovengronds komt wordt een ondergrondse leiding aangelegd. De bovengrondse delen van de beek zijn zichtbaar en enkele zichtbare beekgedeelten worden afgeschermd met een rooster. Om de passeerbaarheid te bevorderen worden op enkele locaties (loop)bruggen gerealiseerd.

De beek zal in verband met mobiliteit en bereikbaarheid niet over het volledige tracé bovengronds aanwezig zijn. Ter plaatse van belangrijke verbindingen (o.a. Broerenstraat-Turfstraat, Weerdjesstraat en gedeeltelijk het Kerkplein) zal sprake zijn van ondergrondse verbindingen (leidingen) die de bovengrondse delen van de beken met elkaar verbindt. Ook tussen de Lauwersgracht en de Beekstraat (beginpunt bovengronds tracé) zal een ondergrondse verbinding worden gerealiseerd.

In het kader van veiligheid worden hekken geplaatst, daar waar het water in de bovengrondse beek meer dan 1 meter onder het maaiveld staat.

Het aanleggen van de Sint Jansbeek hangt nauw samen met andere ontwikkelingen in het kader van het project Zuidelijke Binnenstad, zoals het bebouwen van het Kerkplein, herontwikkelen van de Trans en het aanpassen van de verkeersstructuur (Broerenstraat-Turfstraat, Rodenburgstraat en Nieuwstraat). De Broerenstraat en de Nieuwstraat krijgen het kenmerk van een binnenstadstraatje, waarbij de beek zorgt voor een aantrekkelijke inrichting/intermediair tussen bebouwing en openbare ruimte.

4. Geldende planologische situatie

Het tracé is gelegen binnen de bestemmingsplannen 'Bartok', 'Nieuwe Weerdjes', 'Bebouwing Kerkplein', 'Rijnkade - Paradijs', 'Rivierzone' en 'Binnenstad en singels'. Hierna wordt de ontwikkeling nader getoetst aan de bestemmingsplannen.

Bestemmingsplannen

In het bestemmingsplan 'Bartok' is in de van toepassing zijnde verkeersbestemming opgenomen dat watervoorzieningen zijn toegestaan. Op basis van de bouwregels zijn bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen toegestaan, waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 5 meter. Het bovengronds brengen van de beek ter plaatse met bijbehorende voorzieningen is dan ook in overeenstemming met de bestemmingsregels.

Het tracé heeft op basis van het bestemmingsplan 'Nieuwe Weerdjes' de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Het realiseren van watervoorzieningen of soortgelijke functies een en ander met bijbehorende bouwwerken is op basis van deze bestemming en de algemene bepalingen (artikel 1) niet toegestaan.

Het bestemmingsplan 'Bebouwing Kerkplein' biedt zowel in de centrum- als verkeersbestemming mogelijkheden voor watervoorzieningen. Het realiseren van de beek met bijbehorende bouwwerken ter plaatse is op basis van deze bestemmingen dan ook toegestaan.

In het geval van bestemmingsplan 'Rivierzone' is het realiseren van de beek met bijbehorende voorzieningen op basis van de bestemmings- en bouwregels toegestaan. Ter plaatse is echter ook de dubbelbestemming 'Waterstaat' aanwezig. Binnen deze dubbelbestemming is het realiseren van bouwwerken slechts onder bepaalde voorwaarden toegestaan.

Het tracé heeft op basis van de bestemmingsplannen 'Rijnkade - Paradijs' en 'Binnenstad en singels' de verkeersbestemming. Binnen deze bestemming is het realiseren van watervoorzieningen of soortgelijke functies niet toegestaan. Daarnaast mag op basis van de bouwregels uitsluitend bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemming worden gebouwd. Het realiseren van de bijbehorende voorzieningen (hekken, loopbruggetjes etc.) is dan ook niet toegestaan.

Omdat de in de bestemmingsplannen opgenomen afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden ontoereikend zijn, kan slechts medewerking worden verleend middels een bestemmingsplanherziening of middels het verlenen van een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid, onder a, sub 3°.

In voorliggend geval is ervoor gekozen om middels een omgevingsvergunning af te wijken van de bestemmingsplannen op onderstaande onderdelen:

Bestemmingsplan	Artikel	Afwijken ten behoeve van
		Het aanleggen van de boven- en ondergrondse beek met bijbehorende voorzieningen (o.a. bruggen, hekken, trappen, roosters e.d.)
Nieuwe Weerdjes	Artikel 1; Artikel 2;	Beek maximale breedte: conform def. ontwerp (bijlage 1) Beek maximale diepte*: 3 meter Voorzieningen maximale hoogte**: 2 meter
Rivierzone	Lid 19.2	Beek maximale breedte: conform def. ontwerp (bijlage 1)) Beek maximale diepte*: 3 meter Voorzieningen maximale hoogte**: 2 meter
Rijnkade - Paradijs	Artikel 3.5	Beek maximale breedte: conform def. ontwerp (bijlage 1) Beek maximale diepte*: 3 meter Voorzieningen maximale hoogte**: 2 meter
Binnenstad en singels	Artikel 2.9; artikel 2.10	Beek maximale breedte: conform def. ontwerp (bijlage 1) Beek maximale diepte*: 3 meter Voorzieningen maximale hoogte**: 2 meter

*: binnenwerks tussen de bodem en de bovenzijde van de goot, exclusief constructiediepte;

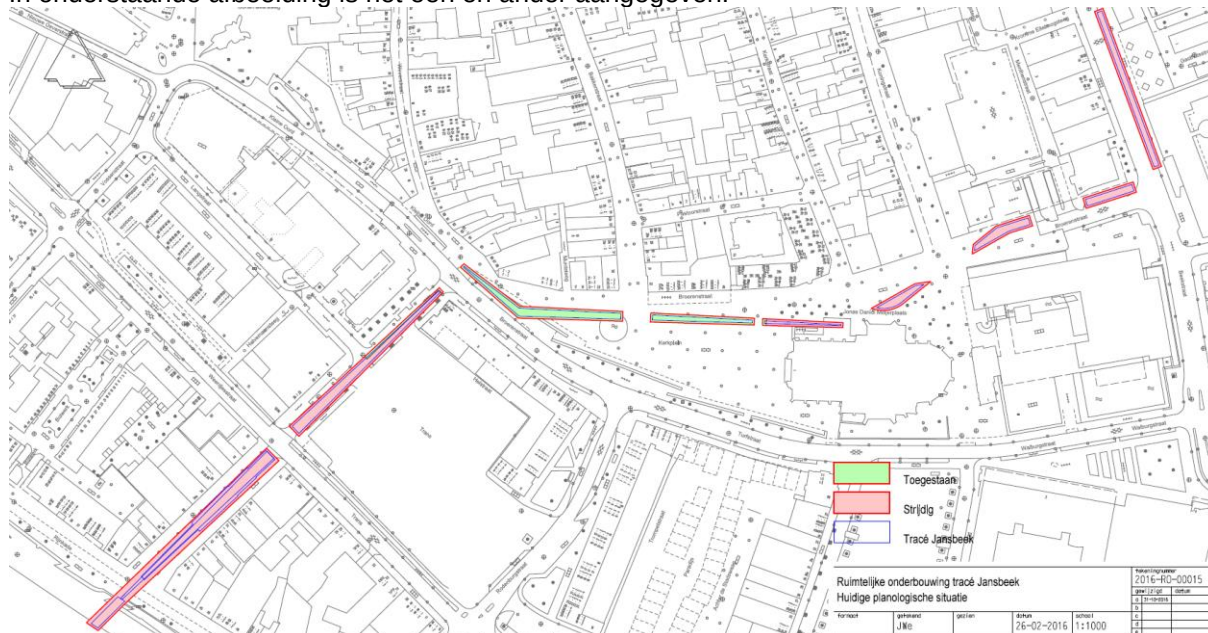
**: vanaf het peil (aangrenzend gebied)

Resumerend

Het voornemen:

1. past binnen het bestemmingsplan 'Bartok' en 'Bebouwing Kerkplein' (groen);
2. past niet in de bestemmingsplannen 'Nieuwe Weerdjes', 'Rijnkade - Paradijs', 'Binnenstad en singels' en 'Rivierzone' (rood).

In onderstaande afbeelding is het een en ander aangegeven.



Afbeelding 5: Planologische strijdigheid

Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken dient een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure te worden doorlopen waarmee wordt afgeweken van de bestemmingsplannen genoemd onder 2. Onder het kopje bestemmingsplannen is reeds aangegeven van welke bepalingen exact wordt afgeweken.

Opgemerkt wordt dat in beginsel uitsluitend afgeweken wordt ten aanzien van de bouw- en gebruiksregels. Voor het onderdeel bouwen zal een separate omgevingsvergunningprocedure worden doorlopen.

5. Beleidskaders

In voorliggend geval is er geen sprake van strijdigheid met de beleidsuitgangspunten opgenomen in rijks- en provinciaal beleid. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling alsmede de locatie in de binnenstad van Arnhem wordt hier niet nader op ingegaan. Hierna wordt het initiatief getoetst aan relevante gemeentelijke beleidsdocumenten.

De Arnhemse Binnenstad 2015 (vastgesteld door raad)

Algemeen

De stad verandert en de samenleving verandert mee. De gemeente, ondernemers en bewoners zien dit en zoeken elkaar in steeds wisselende samenstellingen steeds meer op. Deze nieuwe wijze van samenwerken is nodig omdat een enkele oplossing niet te vinden is behalve dat de oplossing voor vandaag niet gevonden kan worden met de antwoorden van gisteren.

Het doel van de nota is om de richting aan te geven waarin dit college denkt dat de Arnhemse binnenstad zich moet begeven. Zij heeft zich daarin laten inspireren door Arnhemmers, maar beseft ook dat dit nooit volledig en af is. Naast een richting op basis waarvan het college haar eigen rol als overheid wil baseren is het dus tevens een agenda waarmee zij verdere gesprekken en samenwerkingsverbanden aan wil gaan met de stad.

Rode en blauwe lopers

Een hoofdrol is weggelegd voor de 'rode lopers', de belangrijkste corridors die de middeleeuwse binnenstad verbinden met de binnenstadsschil en - verder weg - naar de stedelijke en landschappelijke omgeving rond de binnenstad.

Deze corridors zijn van grote betekenis:

- de rode lopers verbinden de historische kern met zijn omgeving; de dreiging van een 'eiland in de leegte' moet worden geweerd;
- de rode lopers bieden kansen voor versterking van de zwakke delen in de schil door betere aanhechting van deze zwakke delen.

Het gaat daarbij om:

- De Nieuwstraatcorridor naar de Rijnkade met horeca-strip, uitmonding van de Sint Jansbeek en de stap over de Rijn (de 'blauwe loper')
- De Marktcorridor naar Rijnkade met groen balkon, witte vloot en 'Wo II-strip'
- De corridor met de verbinding naar de Steenstraat, Spijkerkwartier en Modekwartier
- De corridor met de verbinding naar Arnhem-Centraal
- De Groene Loper: het gaat daarbij om Park Sonsbeekcorridor, met de verbinding naar park Sonsbeek.

De gemeente zet in op versterking van deze corridors en ziet deze versterking als haar belangrijkste opgave. Hier wordt de kwaliteit van de openbare ruimte op orde gebracht en waar mogelijk gezorgd voor een creatieve en aantrekkelijke programmering of gefaciliteerd dat die er komt.

Toetsing van het initiatief

Met het terugbrengen van de beek wordt bijgedragen aan het versterken van de relatie tussen de historische binnenstad en de zuidelijke binnenstad en de Rijn. Daarnaast brengt het voornemen een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte met zich mee en wordt een cultuurhistorisch element teruggebracht in de binnenstad van Arnhem. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling bijdraagt aan de beleidsambities zoals genoemd in de nota.

'Projectbeschrijving zuidelijke binnenstad' (vastgesteld door college)

Algemeen

In het beleidsdocument 'Projectbeschrijving zuidelijke binnenstad' wordt concreet ingegaan op ambities en ruimtelijke doelstellingen die leidend zijn voor de vernieuwing van de zuidelijke binnenstad. Dit beleidsdocument is in oktober 2014 door het college vastgesteld. Het terugbrengen van de beek is hierin expliciet opgenomen als ontwikkeling. Hierna zijn onderdelen van het document opgenomen.

In 2011 is door de gemeenteraad als wijziging van het Masterplan voor het deelgebied Nieuwstraat en omgeving een bijgesteld ruimtelijke kader vastgesteld, het Schetsontwerp Nieuwstraat d.d. 28 maart 2011. Naast de verbinding van Arnhem Centraal naar de Rijn is daarbij het naar boven halen van de Sint Jansbeek als ruimtelijke drager voor de zuidelijke binnenstad vastgelegd.

Nieuwstraatcorridor en de Sint Jansbeek

De Nieuwstraat vormt naast de Markt een tweede belangrijke corridor tussen binnenstad en de Rijn. Deze verbinding krijgt extra betekenis en verblijfskwaliteit door het weer bovengronds halen van de Sint-Jansbeek. De Sint Jansbeek is het symbool van de oorsprong van Arnhem en de verbintenis met het landschap. Het zichtbaar maken van de Sint Jansbeek draagt bij aan de relatie tussen stad en landschap: de beek, komend uit park Sonsbeek, stroomt door de stad en mondt uit in de Rijn. Door de Sint Jansbeek zichtbaar te maken in de stad wordt een laag toegevoegd aan de stad. De beek verbindt ook de twee delen van de binnenstad, de oude stad en de wederopbouwstad en draagt daarmee bij aan de samenhang van de binnenstad. Met de Sint Jansbeek wordt tevens de klimaatadaptatie gediend door een betere waterberging en afvoer. Ook vanaf de Beekstraat en op het Kerkplein wordt de beek bovengronds gehaald met dezelfde doelstellingen. Op een deel van het Kerkplein kan extra ruimte voor waterberging gevonden worden in de vorm van bijvoorbeeld een waterplein.

Toetsing van het initiatief

Het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling wordt expliciet genoemd in de 'Projectbeschrijving zuidelijke binnenstad'. Door het terugbrengen van de beek wordt de relatie tussen stad en landschap versterkt. Daarnaast verbindt het de historische en zuidelijke binnenstad met elkaar. Tot slot biedt de beek mogelijkheden ten aanzien van klimaatadaptatie door een betere waterhuishouding en het zorgen voor verkoeling (terugdringen stadshitte). Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met het gemeentelijk beleidsdocument.

Mobiliteit

Algemeen

De gemeente Arnhem heeft haar verkeersbeleid op hoofdlijnen verwoord in de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (vastgesteld 2012). De Structuurvisie biedt een strategisch kader voor ruimtelijke planning op stedelijk niveau. Voor mobiliteit biedt het structuurplan een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Arnhem streeft naar een duurzame bereikbaarheid in een aantrekkelijke en veilige stad. Beleid is niet (meer) gericht op het tegengaan van de groei van de automobiliteit, maar gericht op handige manieren om met deze groei om te gaan.

Vooraf in de bestaande stad geldt daarbij het principe: eerst de bestaande verkeersruimte beter benutten en pas daarna zoeken naar mogelijkheden tot uitbreiding van de (auto)verkeersruimte. De inzet van slim ruimtegebruik, voor versterking van fiets en openbaar vervoer, aangevuld met spitsmijdende maatregelen moet Arnhem de komende jaren bereikbaar houden. Denkbare maatregelen zijn dynamisch verkeersmanagement, het faciliteren van de parkeervraag en mobiliteitsmanagement. Ook de leefbaarheid van de stad wordt een steeds belangrijker uitgangspunt van verkeersbeleid.

Toetsing van het initiatief

Voor de toetsing van dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

Groen en ecologie

Algemeen

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

De uitgangspunten uit het Groenplan dienen als randvoorwaarde voor herontwikkeling. Dit betekent dat het bestaande groen zoveel mogelijk behouden blijft, zo zuinig mogelijk wordt omgegaan met bestaande en potentiële kwaliteiten, op kansrijke plekken groen wordt aangeplant, en versnippering wordt voorkomen.

Toetsing van het initiatief

Voor de toetsing van dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

Bodem

Algemeen

Voor deze ontwikkeling is getoetst of de bodemkwaliteit (inclusief grondwater) de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen toelaat. Ook is getoetst of een eventuele bodemverontreiniging gevolgen heeft voor de financiële uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

Als toetsingskader wordt gebruik gemaakt van onderstaande bodemregelgeving:

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

Toetsing van het initiatief

Voor de toetsing van dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

Archeologie

Algemeen

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

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

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

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

Toetsing van het initiatief

De hiervoor opgenomen archeologische verwachtingswaarde zijn doorvertaald in de recentere bestemmingsplan. Voor de toetsing van het voornemen aan het aspect archeologie wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

Water

Algemeen

Relevant beleid voor de gemeente Arnhem is de Waterwet, het vastgestelde Waterbeheerplan (2010-2015) en de Keur en legger van het Waterschap Rijn & IJssel.

Het gemeentelijke waterbeleid is vastgelegd in het Gemeentelijk RioleringsPlan 2009-2013 (vastgesteld 26 mei 2008) en het Waterplan Arnhem 2009-2015 (vastgesteld 26 februari 2010).

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

- negatieve verstoring van de grondwaterstanden en –stromingen niet toegestaan zijn om grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven- en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen.
- maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van (grond)watervervuiling.
- bij nieuwbouw het regenwater binnen het plangebied afgekoppeld moet worden van de riolering en worden verwerkt op eigen terrein.
- voldoende oppervlaktewater aanwezig is en op de juiste locatie.
- het verhard oppervlak zoveel mogelijk beperkt wordt.
- het gebruik van uitloogbare materialen en chemische bestrijdingsmiddelen niet is toegestaan.

Toetsing van het initiatief

Voor de toetsing van dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

Stadsklimaat

Algemeen

In de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (december 2012) is de gemeentelijke ambitie verwoord om Arnhem klimaatbestendig te maken onder alle weersomstandigheden. Gestreefd wordt naar 'prettig toeven' binnen- en buitenshuis en in elk geval het vermijden van ongewenste gezondheidsrisico's. Dit laatste vooral voor de kwetsbare groepen in onze stad als ouderen. In de Structuurvisie ligt de nadruk op hitte door de toename in de toekomst van het aantal zomerse en zelfs tropische dagen als gevolg van de klimaatverandering. In het realiseren van een prettig stadsklimaat wil de gemeente optimaal gebruik maken van de (huidige) gunstige geografische Ausgangssituatie van natuurlijke luchtstromen die van de hoger gelegen stadsranden en vanuit de rivierzone (Nederrijn) de stad in stromen en zorgen voor koeling en tevens een goede luchtkwaliteit. Ook het groene karakter van de stad met de grote parken maar ook het wijkgroen draagt daaraan in hoge mate bij.

Opwarming van de stad tijdens warme dagen doet zich voor in de dichtbebouwde stenige gebieden met veel gebouwwolume, verharding en weinig groen. Op de Hittekaart van Arnhem is de gevoeligheid van de stad voor opwarming weergegeven (zie afbeelding 6 en 7). Bepaalde delen van de stad hebben een verhoogde kans op opwarming; de stedelijke hitte-eilanden, wat ongewenste gevolgen voor het woon- en leefmilieu en het functioneren van deze gebieden kan hebben en in het geval van de binnenstad ook het functioneren als winkelhart. Op de Hittekaart zijn deze gebieden met rood aangegeven: gebieden met een hoog risico tot opwarming. De Arnhemse binnenstad en daarmee het plangebied is zo'n een rood gebied.

De gemeente Arnhem streeft bij gebiedsontwikkelingen in de rode gebieden minimaal naar anticiperende maatregelen om het stadsklimaat ter plekke te verbeteren. Het stadsbestuur heeft deze ambitie aangescherpt (coalitieakkoord 2014-2019) door te bepalen dat hitteplekken moeten worden bestreden door een effectieve inzet van groen op daken en gevels van gebouwen maar ook op de grond als (bv) bomen. De binnenstad is één van die plekken. Daarmee draagt deze opgave ook bij aan het aantrekkelijk en leefbaardere maken van de binnenstad van Arnhem.



Afbeelding 6 Hittekaart van Arnhem (groen is koel, rood is warm)



Afbeelding 7 Detailkaart hitte (2012)

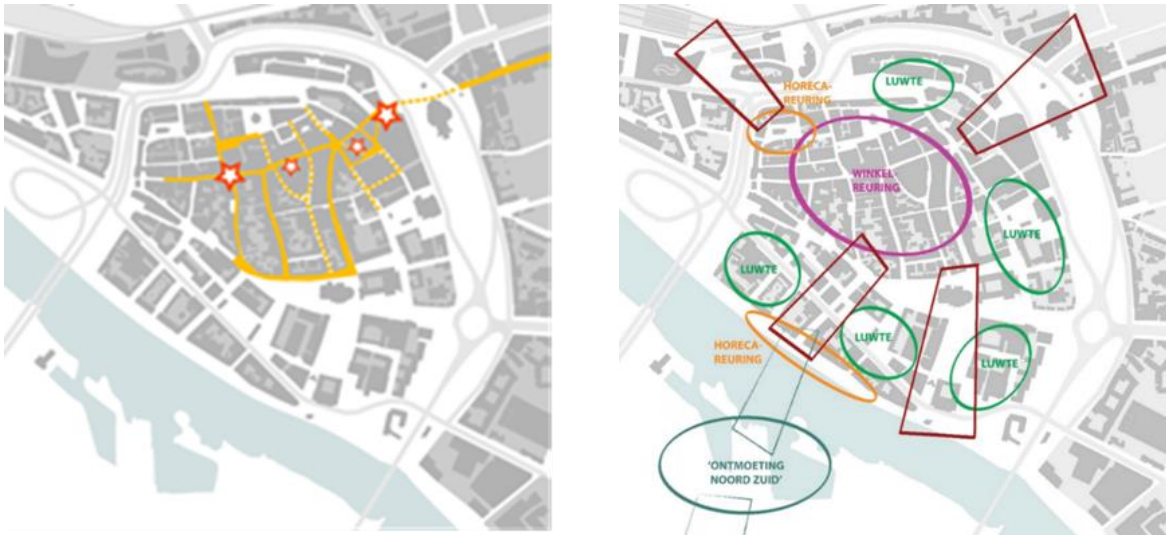
Toetsing van het initiatief

Voor de toetsing van dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

6. Ruimtelijke effecten als gevolg van het realiseren van het voornemen.

Algemeen/Stedenbouwkundig

In het verleden werd er rekening mee gehouden dat de binnenstad met winkels en soortgelijke voorzieningen tot aan de Rijn zou gaan lopen. Dat idee is echter verlaten en de nieuwe binnenstadsvisie uit 2015 laat zien dat een compact winkelhart de toekomst heeft. In het zuidelijk deel van de binnenstad zal dan meer gewoond kunnen gaan worden. Om het zuidelijk deel en het winkelhart goed bereikbaar te houden komt de bus meer aan de rand van het compacte winkelhart lopen (Turfstraat). Om meer ruimte in de Turfstraat te houden voor bus auto en fiets is er in de visie besloten de beek, die in eerste instantie aan de zuidzijde van de kerk liep naar het noorden van de kerk te verplaatsen. Dit zodat de beek een meerwaarde kan zijn voor het verblijven in het winkelhart.



Afbeelding 8 en 9: Kernwinkelgebied en kaart Luwte & Reuring

Het kwaliteitsteam Binnenstad Zuid Arnhem heeft in voorliggend geval het voorlopige ontwerp (afbeelding 4) beoordeeld. Het team is op hoofdlijnen akkoord met de voorgenomen inrichting van de beek. Nadien zijn enkele detailopmerkingen verwerkt en is het ontwerp van het tracé definitief gemaakt (bijlage 1). Deze aanpassingen zijn ondergeschikt en behoeven geen nadere toelichting in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing.

Water

De inpassing en het zichtbaar maken van de Sint Jansbeek in de zuidelijke binnenstad is een belangrijk middel in de ambitie om een ruimtelijke verbinding te leggen tussen binnenstad en rivier. De plannen zijn een belangrijk onderdeel in het toekennen van de subsidie door de provincie. De Sint Jansbeek zal via meerdere smalle, lineaire waterelementen met een natuurlijk (hoogte)verloop via Beekstraat, Broerenstraat, noordelijk langs de kerk en nieuwe ontwikkeling op Kerkplein via de Nieuwstraat naar de Rijn stromen. De wanden worden in metselwerk uitgevoerd waarmee de waterbak zich voegt in het bestratingsvlak. Op onderdelen zal uiterlijke verschijningsvorm verschillen door het al dan niet aanwezig zijn van bruggetjes, hekwerken, afdekroosters, eindblokken, traptreden etc.

Mobiliteit/Bereikbaarheid

Het aanleggen van de Sint Jansbeek door de binnenstad is niet zonder effecten op de mobiliteit. Het is vooral van invloed op de inrichting van de openbare ruimte. De Sint Jansbeek kan goed ingepast worden in het voorgestelde tracé omdat in het bredere kader van het project Zuidelijke binnenstad de keuzes zijn gemaakt op het gebied van verkeer en mobiliteit. De Nieuwstraat is één van de corridors die meer als binnenstedelijk wordt ingericht om de verbinding met de omgeving van de binnenstad te verbeteren. De aanleg van de Sint Jansbeek is vooral een passend element de vrijkomende openbare ruimte aantrekkelijk in te richten. Door de Sint Jansbeek wijzigt de inrichting van de Beekstraat en Broerenstraat, wijzigt de beschikbare ruimte voor bijvoorbeeld expeditie in de binnenstad en veranderen looproutes.

In de Beekstraat vervallen ter hoogte van Sint Catharijneplaats een aantal parkeerplaatsen ter plekke van de Sint Jansbeek. De beek wordt op een enkele plekken passeerbaar voor voetgangers. De parkeergarage Broerenstraat blijft bereikbaar in ongewijzigde vorm. De gehandicaptenparkeerplaatsen in

de Broerenstraat worden naar een gelijkwaardige locatie in de Beekstraat verplaatst. In de Broerenstraat en op het Kerkplein wordt de Sint Jansbeek zodanig aangelegd dat er voldoende manoeuvreerruimte blijft voor het verkeer dat de winkels in het kernwinkelgebied bevoorraadt. Ook grotere voertuigen kunnen binnen de venstertijden voor expeditie het kernwinkelgebied nog prima bereiken. Voetgangers en fietsers in de Broerenstraat en op het Kerkplein behouden, naast de bestaande terrassen, voldoende ruimte om met elkaar gebruik te maken van de beschikbare ruimte. Fietsers blijven hier overigens te gast in het voetgangersgebied. De hoofdroute voor het fietsverkeer ligt immers in de Walburgstraat-Turfstraat-Kleine Oord. De Nieuwstraat wordt qua inrichting en qua regime vergelijkbaar met het kernwinkelgebied van de binnenstad. Daar waar de Sint Jansbeek wordt gekruist door wegen (Kleine-Oord-Turfstraat, Langstraat-Trans, Weerdjesstraat-Trans en Rijnkade) worden bruggen/duikers aangelegd als passeermogelijkheid.

De bereikbaarheid blijft via de centrumring in zuidelijke binnenstad met twee rijstroken in Weerdjesstraat, Trans, Eusebiusplein en Oranjewachtstraat gelijk. Daarnaast wordt ingezet op versterking van fiets en openbaar vervoer. Voor fietsverkeer wordt een deels nieuwe, betere fietsroute langs de centrumring geboden, aanvullend op de fietsroute door de zuidelijke binnenstad (Kleine Oord-Turfstraat-Walburgstraat). Ook worden voor fietsers extra fietsparkeervoorzieningen in de gehele binnenstad gerealiseerd. De busroute wordt centraler gelegd van Rodenburgstraat-Oranjewachtstraat naar de Walburgstraat (met halte nabij het Stadhuis).

Voor het parkeren wordt de bestaande parkeerruimte beter benut. Er is op verschillende plaatsen parkeergelegenheid die nauwelijks wordt gebruikt. Dit geldt vooral voor de Lage Kade van de Rijnkade en op de zaterdag bijvoorbeeld voor parkeergarage Prinsenhof. De parkeerplekken die vervallen (Nieuwstraat, Turfstraat en Markt) zijn, met inachtneming van de onbenutte parkeercapaciteit op piekdagen, misbaar. De leefbaarheid van de stad wordt een steeds belangrijker uitgangspunt van verkeersbeleid. Daarom is het mogelijk om voor een aantrekkelijker binnenstad een aantal parkeerplaatsen op te heffen.

Op een hoger schaalniveau werkt Arnhem aan bereikbaarheid door slim ruimtegebruik, aangevuld met spitsmijdende maatregelen. Denkbare maatregelen zijn dynamisch verkeersmanagement, het faciliteren van de parkeervraag en mobiliteitsmanagement.

Cultuurhistorie

De ontwikkeling heeft tot gevolg dat de Sint Jansbeek terug wordt gebracht in het centrumgebied van Arnhem. Hiermee wordt de cultuurhistorische beleving verbeterd en is de geschiedenis meer afleesbaar.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan het vergroten van de (cultuurhistorische) beleving in de binnenstad en het opwaarderen van de openbare ruimte. Daarnaast zijn er positieve effecten ten aanzien van het hemelwaterbeleid en het stadsklimaat. Tot slot zijn er vanuit het oogpunt van mobiliteit en bereikbaarheid op voorhand geen negatieve effecten te verwachten.

7. Milieu- en omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in een ruimtelijke onderbouwing een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieu- en omgevingsaspecten bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders (zie hoofdstuk 5).

Externe veiligheid

Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor deze ontwikkeling te verwachten.

Fysieke veiligheid

Daar waar de beek bovengronds is en het water dieper is dan 1 meter onder het maaiveld worden, in het kader van fysieke veiligheid, hekken geplaatst.

Geluid

Aangezien er geen geluidsgevoelige of -belastende functies worden gerealiseerd, zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van het aspect geluid (wegverkeerslawaaï).

Als gevolg van het stromende water door de beek zal er sprake zijn van enig geluid op de omgeving. Gelet op de wijze van uitvoeren van de beek (geen groot verval van water en beperkte doorstroomsnelheid) zal dit echter zeer beperkt zijn en opgaan in het achtergrondgeluid van de omgeving.

Hinder

Vanuit hinder (door bedrijven) zijn er geen belemmeringen voor deze ontwikkeling te verwachten. Er is sprake van stromend water, inhoudende dat stank (bijv. bij stilstaand water) niet te verwachten is.

Luchtkwaliteit

Vanuit luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor deze ontwikkeling te verwachten.

Bodemkwaliteit

In opdracht van het cluster Openbare Ruimte is een historisch onderzoek uitgevoerd;

- Historisch onderzoek projectgebied Sint Jansbeek te Arnhem, MOS Milieu BV, kenmerk R1502844-AL_1, 19 oktober 2015.

In dit onderzoek is een overzicht gegeven van alle reeds uitgevoerde bodemonderzoeken en van de (potentieel) verontreinigde locaties.

Er is op het geplande tracé een aantal gevallen van bodemverontreiniging bekend:

- Trans 31, bisnummer 0053, minerale olie en VAK in grond en grondwater
- Kerkplein, bisnummer 4503, lood in ondergrond
- Kerkplein 1, bisnummer 4412, calamiteit (lekkage hydroliekolie), afbraak door biologisch middel, nu licht verontreinigd.

Voor de aanleg van de beek (betonnen goot) wordt grond ontgraven en afgevoerd. Het uitgevoerde historisch onderzoek van MOS Milieu heeft mede tot doel om als basis te dienen voor een nog uit te voeren bodemonderzoek. Met dit bodemonderzoek kan bepaald worden wat de hergebruiksmogelijkheden zijn van de vrijkomende grond.

De kwaliteit van de bodem (inclusief grondwater) vormt geen belemmering voor de herinrichting van de planlocatie en voor de financiële uitvoerbaarheid daarvan, mits er voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- voor graafwerkzaamheden binnen een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn sanerende maatregelen nodig die gemeld moeten worden middels een BUS-melding of (deel-) saneringsplan;
- overig grondverzet, voor zover niet geregeld in een BUS-melding of (deel-)saneringsplan, moet voldoen aan het Besluit bodemkwaliteit en het hergebruiksbeleid van de gemeente Arnhem. Voor meer informatie over grondverzet wordt verwezen naar de website <http://www.arnhem.nl/bodem>.

Groen en ecologie

Bronnen:

- Groenstructuur binnenstad Arnhem. Buro Poelmans Reesink. 7 december 2015
- Nationale Database Flora en Fauna

Beschrijving groenstructuur

Binnen het plangebied Jansbeek staan 50 bomen. Eén boom staat op de waardevolle bomenlijst 2013", te weten de paardenkastanje ten noorden van het stadhuis.

Beschrijving natuurwaarden

De NDFF (d.d. 10 december 2015) geeft enkele waarnemingen van vogels (vink, merel) die in bomen broeden. Verder foerageren er gewone dwergvleermuizen.

Beschrijving ontwikkeling

Er worden geen gebouwen gesloopt of gerenoveerd. Er worden wel bomen gekapt. De groenbalans voor de totale Zuidelijke Binnenstad is positief. Er worden meer bomen aangeplant dan er worden verwijderd. Hoeveel bomen dit uiteindelijk zullen zijn, hangt af van de verder uitwerking van de ontwerpen. De groenstructuur van 7 december 2015 geeft in ieder geval een positieve balans van (171 - 76 =) 95 bomen. Als bomen buiten het broedseizoen worden gekapt, wordt voldaan aan de zorgplicht (Flora- en faunawet).

Door de aanleg van de Sint Jansbeek zullen 17 bomen moeten verdwijnen. Er zullen meer bomen terug komen in de zuidelijke binnenstad. De verwachting is dat dit er ongeveer 30 zijn (zie afbeelding 4). Er is een positieve groen-balans.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor het voornemen:

- De groenbalans is positief. Er wordt voldaan aan het uitgangspunt uit het Groenplan 2004 en de regels Groencompensatie. In de verdere planuitwerking moet de groenbalans worden bewaakt.
- Als bomen buiten het broedseizoen worden gekapt, wordt voldaan aan de zorgplicht (Flora- en faunawet).

Water en waterkering

Oppervlaktewater

Door de aanleg van de beek wordt oppervlaktewater het gebied ingehaald. Op dit moment is geen open water aanwezig dat onderdeel uitmaakt van een watersysteem. Zichtbaar water is wel aanwezig in de vorm van een fontein, de watertafel, op de kop van het kerkplein. Bij de transformatie zal deze vermoedelijk verdwijnen.

Het water dat door de nieuwe stadsbeek gaat stromen is afkomstig uit de Lauwersgracht die op haar beurt, via een beekriool weer wordt gevoed door de Sint-Jansbeek. De aanvoer naar het begin van de nieuwe beek vindt ondergronds plaats.

In het plangebied zal de beek verschillen uitstralingen krijgen, zij het dat een natuurlijke beek niet mogelijk is vanwege de beschikbare ruimte. Na de Nieuwstraat zal de beek uiteindelijk de waterkering kruisen en via de Lage kade in de Rijn stromen.

Grondwater

Het grondwater in dit gebied bevindt zich gemiddeld tussen de 8,5 en 9,5 m. + N.A.P. Het laagste deel van het plangebied is de Weerdjesstraat en dat ligt op ca. 12.6 m. + N.A.P. De bodem van de beek zal zelf rond de 11,5 m. + N.A.P. komen te liggen. De nieuwe beek heeft dan ook geen effect op het grondwater. Door de beek in een betonnen constructie aan te leggen zal geen water naar de ondergrond infiltreren.

Aandachtspunt is de gevoeligheid van het grondwater in het laatste deel van het gebied voor fluctuaties van rivierwaterstanden. Hierdoor kan tijdelijk een sterke afwijking plaatsvinden ten opzichte van het gemiddelde grondwaterstand.

Riolering

Ten aanzien van het gemengde rioolstelsel in de binnenstad zal de aanleg van de beek geen gevolgen hebben. Onderzocht wordt nog of de beek een deel van het afstromende hemelwater uit de directe omgeving kan afvangen. In dat geval heeft de aanleg zelfs een positief effect op het rioolstelsel. Omdat het riool een gemengd stelsel is, is het niet toegestaan om een overstort of koppeling te maken vanuit de beek op het riool.

De beek zal grotendeels evenwijdig langs de bestaande riolering komen te liggen. Daarmee zijn de risico's voor het rioolstelsel klein. Alleen op kruisingen en in het tracédeel Weerdjesstraat-Rijnkade zou de hoogteliggingen van de beek en het riool tot een mogelijke knelpunt kunnen leiden. In die gevallen is maatwerk noodzakelijk.

Waterkering

In de Nieuwstraat, ter hoogte van de Rijnkade, kruist het tracé van de Sint Jansbeek de primaire waterkering. Theoretisch vermindert de sterkte van een waterkering met elke doorkruising. Om de betrouwbaarheid van de waterkering te garanderen is een haalbare en onderhoudbare ontwerpoplossing noodzakelijk. De ontwerpoplossing dient te voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen zoals die vanaf 2017 zullen gelden. (De procedure tot wijziging van de benodigde artikelen en bijlagen in de Waterwet is medio 2015 gestart.)

Voor de kruising van de waterkering is ontheffing nodig op de Keur van het Waterschap Rijn en IJssel. Het waterschap zal in die ontheffing de uiteindelijke ontwerpvoorwaarden vaststellen.

Cultuurhistorie

Het plangebied maakt deel uit van het (gemeentelijk) beschermd stadsgezicht Binnenstad en Singels. De Sint Jansbeek vormde hierbinnen tot aan zijn demping een markant en structurerend element. Vanaf de 14^e/15^e eeuw werd de beek aan weerszijden voorzien van bakstenen kademuren en gedeeltelijke overkluizingen. Breed was de beek niet; op veel plekken lag liep hij langs de voorgevels van huizen die via eenvoudige vonders (smalle bruggen) over de beek bereikbaar waren. Het gekozen tracé van de beek wijkt grotendeels af van het oorspronkelijke tracé, met uitzondering van het deel ter hoogte van de Beekstraat. Vanwege het nieuwe tracé kan de beek een eigentijdse uitstraling krijgen, waarbij de verleden situatie (afmetingen, materialisering, vormgeving brug, positie t.o.v. gevels) als inspiratie dient.

Archeologie

De geplande werkzaamheden vinden plaats ter hoogte van een archeologisch waardevol gebied, i.e. de binnenstad van Arnhem. De oudste sporen in de binnenstad dateren uit de ijzertijd, maar de meeste houden verband met de stadsontwikkeling vanaf de 8^e eeuw en dan met name de late middeleeuwen (na 1500). De verwachting is dat de werkzaamheden archeologische waarden gaan roeren. Nader detaillering van de uitvoering moet uitwijzen of welke vorm van onderzoek nodig is. In het kader van deze omgevingsvergunning (afwijken van de bestemmingsplannen) is een dergelijk onderzoek niet noodzakelijk.

Stadsklimaat

Door het aanleggen van de beek en het ruim compenseren (13 extra) van de te kappen bomen wordt er een positieve bijdrage geleverd aan het verbeteren van het stadsklimaat.

Conclusie

Vanuit milieu- en omgevingsaspecten zijn er geen belemmeringen ten aanzien van het aanleggen van de Sint Jansbeek. Het voornemen is in overeenstemming met het beschermd stadsgezicht Binnenstad en Singels.

8. Beleidsmatige/Ruimtelijke afweging

Deze ruimtelijke onderbouwing maakt het aanleggen van de boven- en ondergrondse beek met bijbehorende voorzieningen (hekken, bruggen, roosters, trappen etc.) mogelijk. In deze paragraaf wordt een beleidsmatige/ruimtelijke afweging gemaakt.

De in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling is getoetst aan rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid (zie hoofdstuk 5). Uit deze toetsing zijn geen belemmeringen naar voren gekomen die ervan weerhouden om de Sint Jansbeek aan te leggen.

Met het realiseren van het voornemen wordt bijgedragen aan diverse (ruimtelijke) beleidsambities opgenomen in de beleidsdocumenten 'De Arnhemse Binnenstad 2015' en 'Projectbeschrijving zuidelijke binnenstad', waaronder:

- het zichtbaar maken van de Sint Jansbeek in de stad;
- het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- het vergroten van de beleving van de binnenstad;
- het verbinden van twee delen van de binnenstad, de oude stad en de wederopbouwstad;
- het bijdragen aan de klimaatadaptie door een betere waterberging en -afvoer;
- het bijdragen aan het vergroenen/verduurzamen (stadsklimaat) van de binnenstad.

Uit hoofdstuk 7 blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de gestelde voorwaarden/eisen voortkomend uit de milieu- en omgevingsaspecten.

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met wet- en regelgeving en de van toepassing zijnde beleidsdocumenten. In voorliggend geval is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

9. Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat er inzicht verkregen dient te worden in de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling.

De gemeente is eigenaar van de onbebouwde gronden binnen het plangebied waar de beek kan worden aangelegd. Voor het project 'Zuidelijke Binnenstad' is een grondexploitatieplan vastgesteld. Voorliggend plan maakt onderdeel uit van de totale financiële kaderstelling, waarbij de kosten zijn gedekt door eigen middelen en subsidie vanuit provincie Gelderland. Hiermee is de aanleg van de beek financieel uitvoerbaar.

10. Vooroverleg

Bij ruimtelijke plannen is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. Geoordeeld wordt dat de voorgenomen ontwikkeling geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

Provincie Gelderland

Bij brief van 22 oktober 2009 heeft de Provincie Gelderland aangegeven op welke wijze waarop en de mate waarin de Provincie betrokken willen worden bij het vooroverleg ex. artikel 3.1.1. Bro. In deze brief is gesteld dat voor plannen met provinciale belangen waarvoor op grond van de Wro-agenda provinciale verantwoordelijkheid geldt vooroverleg nodig is. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling en er geen sprake is van provinciale belangen, is vooroverleg met de provincie niet noodzakelijk.

Waterschap Rijn en IJssel

Het waterschap is nadrukkelijk bij de planvorming betrokken. Het voeren van vooroverleg is niet noodzakelijk.

11. Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

Bijlage 1: ontwerp tracé Sint-Jansbeek

Bijlage 2: Bodemonderzoek