

Ruimtelijke onderbouwing
“Parkeren en ontsluiting Saksen Weimar fase 1”

gemeente Arnhem

Maart 2017

Inhoud

1. Inleiding	2
Aanleiding	2
Leeswijzer	2
2. Beschrijving van het plangebied.....	3
3. Geldende planologische situatie	7
4. Beleidskaders	9
Mobiliteit	9
Geluid.....	9
5. Milieu- en omgevingsaspecten.....	10
Mobiliteit & parkeren	10
Geluid.....	10
6. Beleidsmatige/Ruimtelijke afweging	12
7. Economische uitvoerbaarheid	13
8. Vooroverleg	14
9. Bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing	15
Bijlage 1: Akoestisch onderzoek.....	16

1. Inleiding

Aanleiding

Na het vertrek van Defensie is het gebied Saksen Weimar vrijgekomen voor een nieuwe invulling, waarbij voor fase 1 gekozen is voor woningbouw en bedrijvigheid. Na het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure en het verkrijgen van de benodigde vergunningen zijn de (ver)bouwactiviteiten van de eerste fase opgestart. Inmiddels is het gebied nagenoeg volledig ontwikkeld, met uitzondering van een nog te realiseren woontoren.

Bij de herontwikkeling van het gebied zijn twee verkeerskundige maatregelen uitgevoerd:

1. Het realiseren van een aansluiting met rijloper van de Infanteriestraat op de Laan van Saksen Weimar;
2. Het aanleggen van veertien openbare parkeerplaatsen aan de Infanteriestraat, ten westen van voormalig logiesgebouw P (Compagnieplaats 158 t/m 178).

Deze maatregelen zijn uitgevoerd teneinde de bewoners van de Infanteriestraat en Compagniestraat een goede aansluiting op de Laan van Saksen Weimar te bieden alsmede in de buurt over voldoende openbare parkeergelegenheid te beschikken.

Geconstateerd is dat de hiervoor genoemde verkeerskundige maatregelen abusievelijk niet op een juiste wijze in het bestemmingsplan 'Saksen Weimar' zijn opgenomen. Inhoudende dat de reeds uitgevoerde maatregelen planologisch niet geregeld zijn.

Teneinde de planologische situatie in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie is op 1 april 2016 een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden in strijd met het bestemmingsplan aangevraagd. Deze vergunning is verleend. Met deze vergunning werd afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Tegen deze vergunning is bezwaar gemaakt en op 6 december 2016 heeft de Algemene Bezwaarschriftencommissie geadviseerd om de vergunning te herroepen. Dit vanwege het feit dat de gekozen (korte) procedure, gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling, niet gevolgd had mogen worden. Het college van burgemeester en wethouders heeft het advies van de commissie overgenomen en de vergunning herroepen, hetgeen met zich mee brengt dat nog steeds sprake is van een discrepantie.

Wettelijk zijn er twee mogelijkheden om de op dit moment aanwezige strijdigheden te doorbreken c.q. op te lossen, te weten i) het bestemmingsplan herzien of ii) het verlenen van een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden in strijd met het bestemmingsplan ex artikel 2.1, aanhef en eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3° van de Wabo (uitgebreide omgevingsvergunningprocedure).

In voorliggend geval wordt middels een uitgebreide omgevingsvergunning afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Deze afwijking moet gemotiveerd worden met een goede ruimtelijke onderbouwing waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Deze onderbouwing voorziet daarin.

Leeswijzer

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

2. Beschrijving van het plangebied

Het plangebied is gelegen op het voormalig kazernecomplex Saksen Weimar (gemeentelijk monument) en maakt onderdeel uit van fase 1 van het herontwikkelingsproject. Na het vertrek van Defensie is het gebied Saksen Weimar vrijgekomen voor een nieuwe invulling, waarbij voor fase 1 gekozen is voor woningbouw en bedrijvigheid. Na het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure en het verkrijgen van de benodigde vergunningen zijn de (ver)bouwactiviteiten van de eerste fase opgestart. Inmiddels is het gebied (fase 1) nagenoeg volledig ontwikkeld, met uitzondering van een nog te realiseren woontoren.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de reeds aangelegde aansluiting met rijloper van de Infanteriestraat op de Laan van Saksen Weimar en de parkeervoorzieningen aan de Infanteriestraat ten westen van voormalig logiesgebouw P (Compagnieplaats 158 t/m 178). In onderstaande afbeelding is een luchtfoto opgenomen waarin de huidige situatie ter plaatse van de betreffende gronden is weergegeven. De aansluiting/ontsluitingsweg en parkeervoorzieningen zijn met respectievelijk de rode en oranje omlijnning aangegeven.



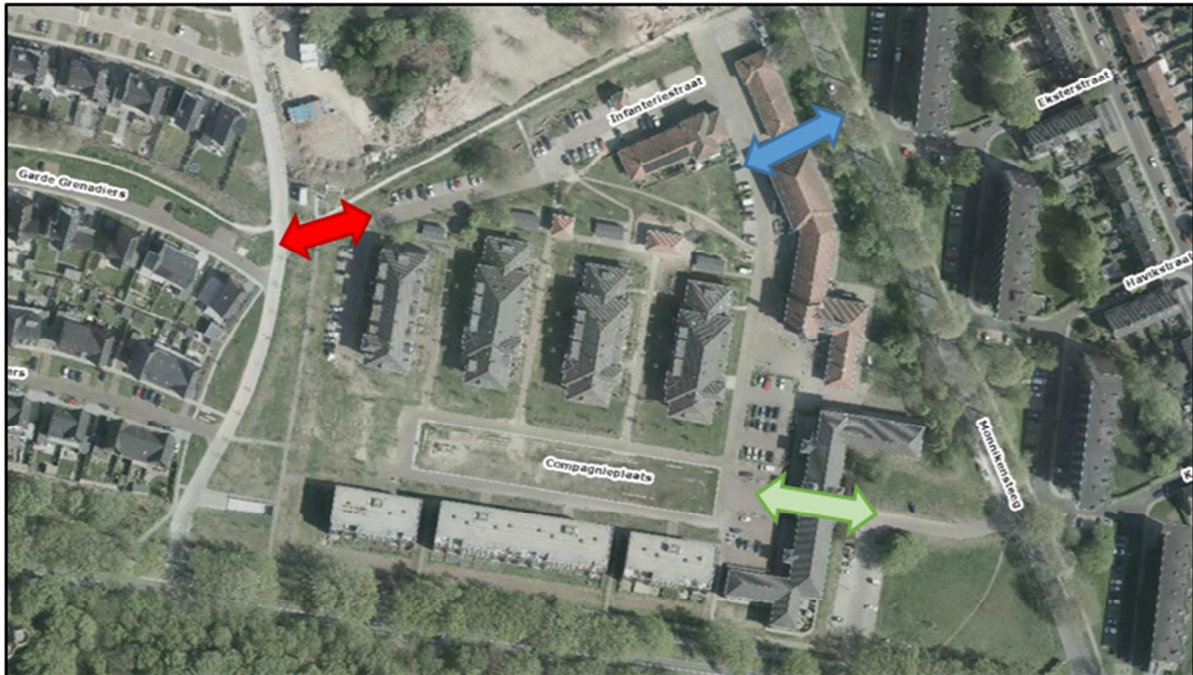
Afbeelding 1: Luchtfoto huidige situatie aansluiting (rood) en parkeervoorzieningen (oranje)

Hierna wordt op elk onderdeel nader ingegaan.

Aansluiting Infanteriestraat op Laan van Saksen Weimar

In de voorbereidingsfase van het herontwikkelingsproject is voor het gehele gebied een inrichtingsplan opgesteld. Voor fase 1 werd in de beginfase uitgegaan van een tweetal ontsluitingen op de Monnikensteeg. Het ging om de aansluiting bij het poortgebouw en een extra aansluiting ten noorden hiervan. Bij de nadere uitwerking van het plan is geconstateerd dat het zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig onwenselijk was om, naast de aansluiting door het poortgebouw, een extra aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Monnikensteeg te realiseren. Een tweede ontsluiting werd echter, mede gelet op de beperkte breedte van de aansluiting door het poortgebouw, verkeerskundig wel noodzakelijk geacht. Destijds is gekozen om de tweede ontsluiting op de Laan van Saksen Weimar te realiseren door de Infanteriestraat aan te laten sluiten op de Laan van Saksen Weimar. Dit vanwege het feit dat de Laan van Saksen Weimar de nieuwe hoofdontsluiting (noord-zuid verbinding) van de wijk zou worden en elke buurt (fasen 1 t/m 4) een aansluiting op deze hoofdontsluitingsweg zou krijgen. Nadat de planologische procedures waren afgerond is de aansluiting met rijloper aangelegd, waarbij gebruik is gemaakt van oude bestratingsmaterialen passend binnen het gemeentelijk monumentale karakter van het gebied. De noodzaak voor de extra haakse ontsluiting op de Monnikensteeg is als gevolg van de voorgenoemde maatregel komen te vervallen en de bestaande groene inrichting langs de Monnikensteeg kon worden gehandhaafd.

In onderstaande afbeelding is het vorenstaande weergegeven. Met de groene pijl is de aansluiting door het poortgebouw op de Monnikensteeg aangegeven, met de blauwe pijl de vervallen ontsluiting op de Monnikensteeg en met de rode lijn de gerealiseerde aansluiting van de Infanteriestraat op de Laan van Saksen Weimar.



Afbeelding 2: Luchtfoto met daarop aangegeven de bestaande en vervallen aansluitingen

In onderstaande afbeeldingen zijn foto's opgenomen van de huidige situatie ter plaatse.



Afbeelding 3: Luchtfoto huidige situatie aansluiting Infanteriestraat - Laan van Saksen Weimar



Afbeelding 4: Foto huidige situatie aansluiting Infanteriestraat - Laan van Saksen Weimar

Parkeerplaatsen naast voormalig logiesgebouw P (Compagnieplaats 158 t/m 178).

In het kader van de herontwikkeling van het voormalig kazerneterrein zijn stedenbouwkundige verkenningen uitgevoerd op basis waarvan randvoorwaarden zijn opgesteld. Ten aanzien van parkeren is opgenomen dat het exercitieterrein, het voorterrein en de groenelementen van het oorspronkelijke complex gehandhaafd moeten blijven en niet gebruikt mogen worden voor permanent parkeren (bovengronds). Bij nieuwbouw is gekozen voor parkeerkelders en bij bestaande bebouwing is gekozen om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te realiseren langs de aansluitingswegen (o.a. aansluiting Infanteriestraat - Laan van Saksen Weimar), buiten de hiervoor genoemde terreinen en oorspronkelijke groenelementen. Door het realiseren van 14 parkeerplaatsen aan deze ontsluitingsweg kon aan de parkeernormen worden voldaan en voldeden de loopafstanden van de voordeur van woningen naar de parkeerplaatsen aan de daaraan gestelde voorwaarden. Na de start van het bouwproject zijn de betreffende gronden direct omgevormd tot parkeervoorziening. De parkeerplaatsen zijn op dezelfde wijze als de ontsluitingsweg uitgevoerd, met oude bestratingsmaterialen passend bij de inrichting en het monumentale karakter van het voormalig kazerne terrein.

In onderstaande afbeelding is de huidige situatie weergegeven.



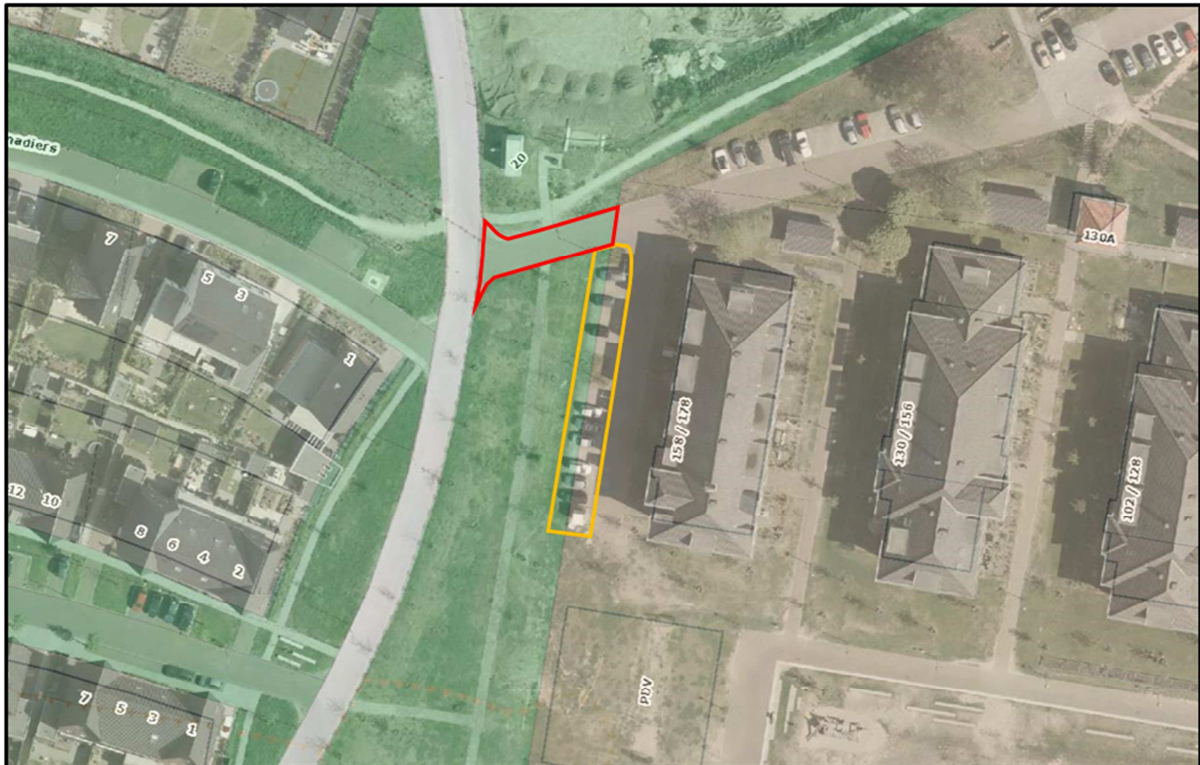
Afbeelding 5: Foto huidige situatie parkeervoorzieningen

3. Geldende planologische situatie

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan 'Saksen Weimar' (vastgesteld: 21 januari 2010). De gronden waar voorliggende onderbouwing betrekking op heeft zijn bestemd tot:

- 'Groen' (ontsluitingsweg en een deel van de parkeerplaatsen);
- 'Gemengd' met aanduiding 'verblijfsgebied' (parkeerplaatsen).

In onderstaande afbeelding is een uitsnede van de verbeelding (voorheen plankaart) behorend bij het geldend bestemmingsplan opgenomen. De aansluiting/ontsluitingsweg en de parkeervoorzieningen zijn respectievelijk met de rode en oranje omlijnningen aangegeven.



Afbeelding 6: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan

Hierna zijn de geldende bestemmingen nader toegelicht.

Bestemming Groen (artikel 5 van de planregels)

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, watergangen, waterpartijen, waterinfiltratievoorzieningen en andere voorzieningen voor de waterhuishouding, fiets- en wandelpaden, straatmeubilair en speelvoorzieningen.

Het aanleggen van parkeervoorzieningen en een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer is binnen deze bestemming niet toegestaan.

Bestemming Gemengd (artikel 4 van de planregels)

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het wonen, zoals bedoeld in artikel 9;*
- b. buurtontsluitingswegen, woonstraten, verblijfsgebieden en fiets- en wandelpaden;*
- c. groen- en speelvoorzieningen, kunstobjecten, parkeervoorzieningen voor gemotoriseerd en rijwielverkeer en straatmeubilair;*
- d. keermuren en trappartijen;*
- e. maatschappelijk;*
- f. dienstverlenende bedrijven;*
- g. horeca in de categorieën A, B en C.*
- h. kantoren*

Parkeervoorzieningen zijn in overeenstemming met de bestemmingsomschrijving, echter is in de specifieke gebruiksregels van de bestemming (artikel 4.3, onder a van de planregels) opgenomen *dat 'ter*

plaats van de aanduiding "verblijfsgebied" op de plankaart is parkeren niet toegestaan'. Vanwege de aanwezigheid van deze aanduiding is het gebruik ter plaatse van de bestaande parkeervoorzieningen niet in overeenstemming met de bestemming.

Constatering strijdigheid en omgevingsvergunningprocedures

Zoals hiervoor reeds geconstateerd zijn de reeds gerealiseerde ontsluitingsweg en 14 parkeerplaatsen niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan.

Teneinde de planologische situatie in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie is op 1 april 2016 een omgevingsvergunning aangevraagd teneinde af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Deze vergunning is verleend. Tegen de vergunning is bezwaar gemaakt en op 6 december 2016 heeft de Algemene Bezwaarschriftencommissie geadviseerd om de vergunning te herroepen. Dit vanwege het feit dat de gekozen (korte) procedure, gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling, niet gevolgd had mogen worden. Het college van burgemeester en wethouders heeft het advies van de commissie overgenomen en de vergunning herroepen, hetgeen met zich mee brengt dat nog steeds sprake is van een discrepantie.

Om de planologische en feitelijke situatie met elkaar in overeenstemming te brengen wordt nu afgeweken van het geldende bestemmingsplan middels het doorlopen van een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure ex artikel 2.1, aanhef en eerste lid, onder c van de Wabo in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3° van de Wabo). Specifiek betekend dit dat afgeweken wordt van de bestemmingsomschrijving (artikel 5.1) opgenomen in de bestemming 'Groen' en de specifieke gebruiksregel (artikel 4.3. onder a) opgenomen in de bestemming 'Gemengd'.

4. Beleidskaders

Gelet op de aard en omvang van de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten onderdelen is in voorliggend geval sprake van een lokale ontwikkeling. Van een rijks-, provinciaal- of regionaal belang is geen sprake. Toetsing aan het rijks-, provinciaal- en regionaal ruimtelijk beleid kan dan ook achterwege blijven. Gezien de aard van de planologische inpassing is wel getoetst aan relevante wetgeving en beleid ten aanzien van de aspecten mobiliteit en geluid. Overige aspecten zijn niet aan de orde en kunnen buiten beschouwing worden gelaten.

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 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 5.

Geluid

Wet geluidhinder

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

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

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

Beleidsplan Geluid

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

Toetsing van het initiatief

Voor de toetsing van dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

5. 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 4).

In voorliggend geval zijn de thema's bodemkwaliteit, externe veiligheid, hinder, groen en ecologie, archeologie, cultuurhistorie, stadsklimaat en waterhuishouding niet van belang. Dit vanwege het feit dat:

- er geen gebouwen of terreinen zijn gerealiseerd waarin langdurig wordt verbleven (bodem);
- er geen sprake is van een toevoeging van een (beperkt) kwetsbaar object en in de omgeving geen gevaarlijke leidingen/inrichtingen aanwezig zijn (externe veiligheid);
- er geen nieuwe milieugevoelige of milieubelastende inrichtingen mogelijk worden gemaakt (hinder);
- er vanwege het vervallen van de extra ontsluiting op de Monnikensteeg van een toename van verharding niet tot nauwelijks sprake is en er geen nieuwe ingrepen worden verricht (groen & ecologie);
- het gehele plangebied is onderzocht en vrijgegeven en er geen nieuwe bodemingrepen worden verricht (archeologie);
- de aansluiting en parkeervoorzieningen qua inrichting en uitvoering (oude bestratingsmaterialen) identiek zijn aan het overige monumentale terrein van Saksen Weimar en daardoor geen monumentale waarden in het geding zijn (cultuurhistorie);
- er geen bebouwing wordt mogelijk gemaakt en van een toename aan verharding niet tot nauwelijks sprake is (i.v.m. vervallen 2^e ontsluiting Monnikensteeg), compenserende maatregelen in het kader van het stadsklimaat of de waterhuishouding zijn dan ook niet noodzakelijk (stadsklimaat & waterhuishouding).

De thema's mobiliteit & parkeren, geluid en luchtkwaliteit zijn in voorliggend geval wel van belang. Hierna wordt op de desbetreffende thema's nader ingegaan.

Mobiliteit & parkeren

De in deze ruimtelijke onderbouwing genoemde maatregelen (lees: het aanleggen van een ontsluitingsweg en het realiseren van 14 parkeerplaatsen) zijn uitgevoerd teneinde de bewoners van de Infanteriestraat en Compagniestraat een goede aansluiting op de Laan van Saksen Weimar te bieden alsmede in de buurt over voldoende openbare parkeergelegenheid te beschikken. Deze maatregelen waren reeds uitgewerkt in het inrichtingsplan voor het voormalig kazernecomplex, maar zijn abusievelijk niet goed in het geldende bestemmingsplan verwerkt. Gelet op het feit dat de maatregelen reeds zijn uitgevoerd en het handhaven van deze maatregelen vanuit verkeerskundig, parkeerkundig en stedenbouwkundig oogpunt zeer gewenst is, is het van belang dat de planologische situatie in overeenstemming wordt gebracht met de feitelijke situatie.

Geluid

Algemeen

Ten behoeve van de voorgenomen planologische afwijking heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek is opgesteld d.d. 28 maart 2017 en heeft als kenmerk M.2017.0333.00.B001. Het akoestisch onderzoek is opgenomen in bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Rekenresultaten

De geluidsbelasting bij de woningen is in de situatie zonder het extra verkeer vanuit de Infanteriestraat maximaal 52 dB en met het extra verkeer maximaal 54 dB. De toename van geluidsbelasting op de woningen vanwege de doortrekking van de Infanteriestraat bedraagt maximaal 2 dB.

Als de geluidsbelasting getoetst zou worden aan de Wet geluidhinder, vindt eerst een aftrek van 5 dB plaats. Deze aftrek is beschreven in artikel 110g van de Wet geluidhinder. De waarde van 49 dB (54 dB met een aftrek van 5 dB) bij de woningen Grenadiers 1 en Garde Jagers 1 is hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting ter plaatse van de woning Garde Jagers 2 (53 dB met

een aftrek van 5 dB is 48 dB) en Compagnieplaats 158 t/m 178 (51 dB met een aftrek van 5 dB is 46 dB) voldoet na aftrek wel aan de voorkeurswaarde.

Toets aan Beleidsplan geluid

Het gebied valt conform binnen het gebiedstype 'Stadswijk'. Hierbij horen de volgende ambitie-, incidentele en plafondwaarden:

- - Ambitie: rustig tot redelijk rustig (maximaal 48 dB).
- - Incidenteel: onrustig tot zeer onrustig (maximaal 58 dB).
- - Plafond: lawaaiig (maximaal 63 dB).

Bij de toetsing aan het geluidbeleid vindt eerst de aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder plaats:

- De geluidbelasting op de oostgevel van de woningen Grenadiers 1 en Garde Jagers 1 past 49 dB ruim binnen de incidenteel toegestane waarde van 58 dB uit het geluidbeleid van de gemeente. Op de overige gevels van deze woningen wordt voldaan aan de ambitiewaarde.
- Aan de ambitiewaarde van 48 dB wordt bij de andere onderzochte woningen voldaan. Deze geluidbelasting is ook representatief voor de overige woningen nabij de Laan van Saksen Weimar.

Gesteld wordt dat:

- Een toename van 2 dB voor het menselijk oor waarneembaar is.
- De geluidbelasting inclusief de doortrekking van de Infanteriestraat binnen het geluidbeleid van de gemeente Arnhem past. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Het aspect geluid vormt dan ook geen belemmering voor de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling.

Overigens wordt opgemerkt dat bij het uitvoeren van het onderzoek is uitgegaan van worst-case uitgangspunten. Naar verwachting zal de daadwerkelijke geluidsbelasting op de gevels van de woningen beperkter zijn. Tot slot wordt opgemerkt dat sinds de oplevering van de woningen geen klachten zijn binnengekomen bij de gemeente.

Conclusie

Vanuit milieu- en omgevingsaspecten zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

6. Beleidsmatige/Ruimtelijke afweging

Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet in het in overeenstemming brengen van de planologische situatie met de feitelijke situatie. In deze paragraaf wordt een beleidsmatige/ruimtelijke afweging gemaakt.

Het handhaven en planologisch regelen van de reeds uitgevoerde verkeersmaatregelen is van belang, vanwege het feit dat deze maatregelen vanuit verkeerskundig oogpunt noodzakelijk zijn te komen tot een goede verkeersdoorstroming in de buurt en voldoende parkeergelegenheid. Daarnaast is de huidige situatie stedenbouwkundig gezien ook het meest wenselijk gelet op het feit dat elke buurt van het zuidelijk deel van de nieuwbouwwijk (fase 2, 3 en 4) een aansluiting op de hoofdontsluitingsweg (Laan van Saksen Weimar) heeft.

De in deze ruimtelijke onderbouwing besloten planologische afwijking is getoetst aan rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid (zie hoofdstuk 4). Uit deze toetsing zijn geen belemmeringen naar voren gekomen die ervan weerhouden om af te wijken van het geldend bestemmingsplan.

Uit hoofdstuk 5 blijkt dat de planologische afwijking 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.

7. 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 gronden binnen het plangebied. Gelet op het feit dat de maatregelen reeds zijn uitgevoerd beperken de kosten zich tot deze planologische procedure. Hiermee zijn de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten aanpassingen van het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

8. 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.

Gelet op de aard en omvang van de in deze ruimtelijke onderbouwing besloten planologische afwijkingen is het voeren van vooroverleg met het Rijk, de provincie Gelderland en waterschap Rijn en IJssel niet noodzakelijk.

9. *Bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing*

Bijlage 1: Akoestisch onderzoek