

Bestemmingsplan Merwedestraat en omgeving

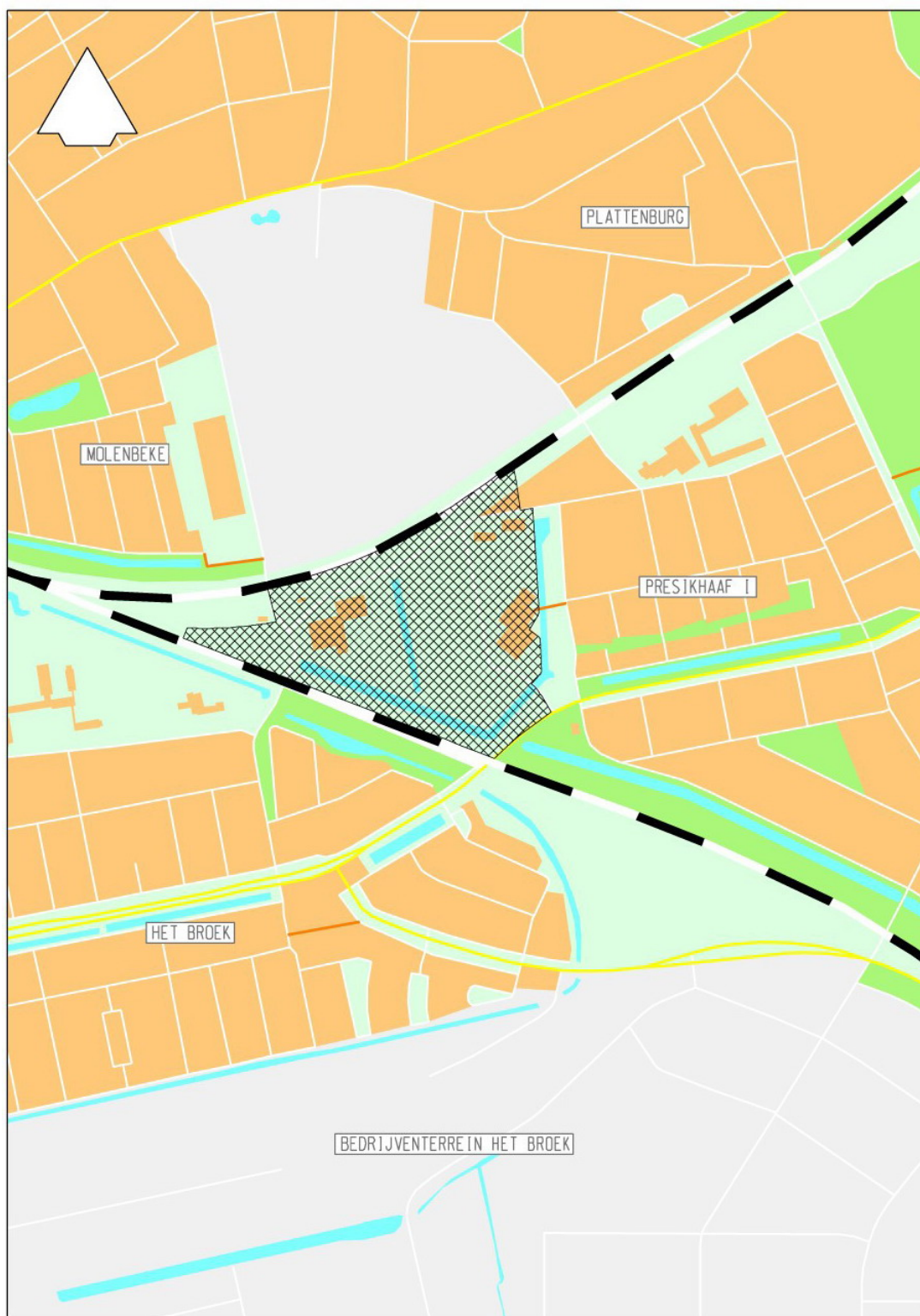
Toelichting
bij het bestemmingsplan
"Merwedestraat en omgeving"
(plankaart 2007-RO-00060)

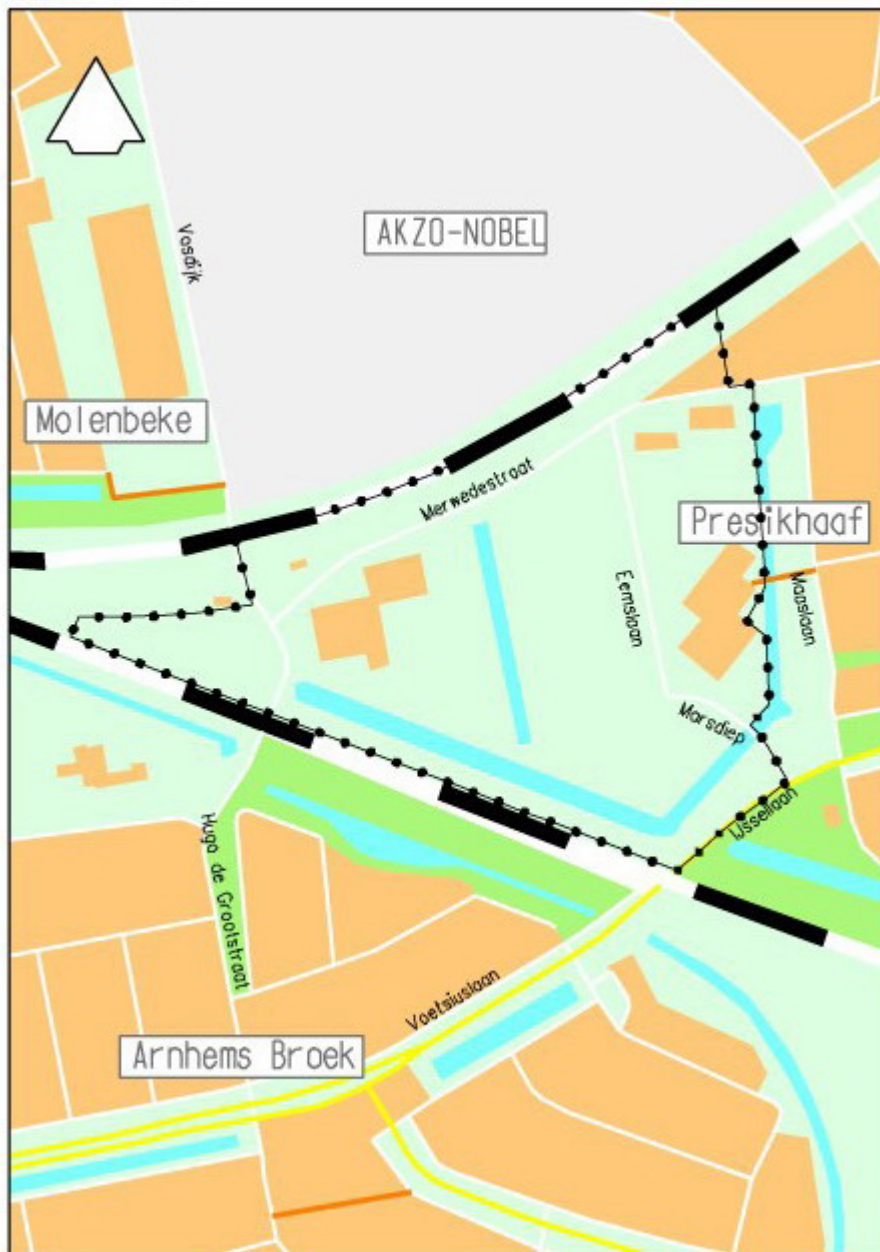
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Situering en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het oosten van Arnhem en valt binnen de grenzen van het stadsdeel Presikhaaf. Het gebied neemt een aparte plek in binnen Presikhaaf vanwege de ligging en de functies van het terrein.

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de spoorlijn Arnhem-Zutphen en in het zuiden door de spoorlijn Arnhem-Zevenaar. Het plangebied ligt direct ingeklemd tussen deze twee spoorlijnen. Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door een ecologische zone, die op haar beurt weer grenst aan de Maaslaan. De exacte begrenzing van het plangebied is op de plankaart en het kaartje 'ligging plangebied' weergegeven.





1.2 Aanleiding en doel

Midden jaren '90 is de rugbyclub "De Pigs" vertrokken van het Merwedeterrein waardoor een groot deel van het terrein is vrijgekomen. In de Structuurvisie Arnhem 2010 werd de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen benadrukt. Gezien de ligging van het Merwedeterrein (het terrein ligt in de oksel van 2 sporen, sluit aan op een bestaand bedrijventerrein en wordt goed ontsloten voor het wegverkeer) is deze locatie zeer geschikt voor kleinschalige bedrijvigheid.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, moet er een bestemmingsplan worden opgesteld. Het bestemmingsplan legt de ruimtelijke planologische visie voor het nieuwe bedrijventerrein Merwedestraat en omgeving vast en biedt een ruimtelijk kader voor het Islamitisch Cultureel Centrum (moskee) die is gevestigd in een voormalige school aan de Eemslaan.

Ten noorden en zuiden van de Merwedestraat bevindt zich een woonwagenlocatie. Het deel ten zuiden van de straat valt binnen de grenzen van dit bestemmingsplan en het noordelijke deel valt er buiten. Ten noorden van de Merwedestraat is een ecologische zone gepland. Om

hiervoor ruimte vrij te maken zullen de woonwagens ten noorden van de Merwedestraat worden verplaatst naar de zuidzijde van de Merwedestraat en binnen de grenzen van dit bestemmingsplan worden gebracht. Dit bestemmingsplan maakt dit door middel van een wijzigingsbevoegdheid in de voorschriften mogelijk.

In het Ontwikkelingsplan voor Presikhaaf is een ecologische zone opgenomen. Deze loopt aan de buitenzijde van de wijken Presikhaaf 1 en 2 en valt voor een klein deel binnen de grenzen van dit plan. Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk kader voor het realiseren van een natte ecozone.

Tenslotte zijn de functies in het westelijk deel van het plangebied conserverend bestemd.

Voor heel Arnhem zijn en worden nieuwe bestemmingsplan opgesteld. Het doel hiervan is om de Arnhemse bestemmingsplannen te standaardiseren en te digitaliseren. Dat geldt ook voor dit plan. Daarmee draagt dit bestemmingsplan bij aan de gemeentelijke taak om het planinstrumentarium voor de gehele gemeente juridisch en beleidsmatig te uniformeren.

1.3 Opzet bestemmingsplan

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

Voor de ontwikkelingslocaties zijn de bebouwingsgrenzen ruim gesteld, zodat planologisch gewenste ontwikkelingen daarbinnen plaats kunnen vinden. Voor de bestaande gebieden zijn de bebouwingsgrenzen strakker vastgelegd om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

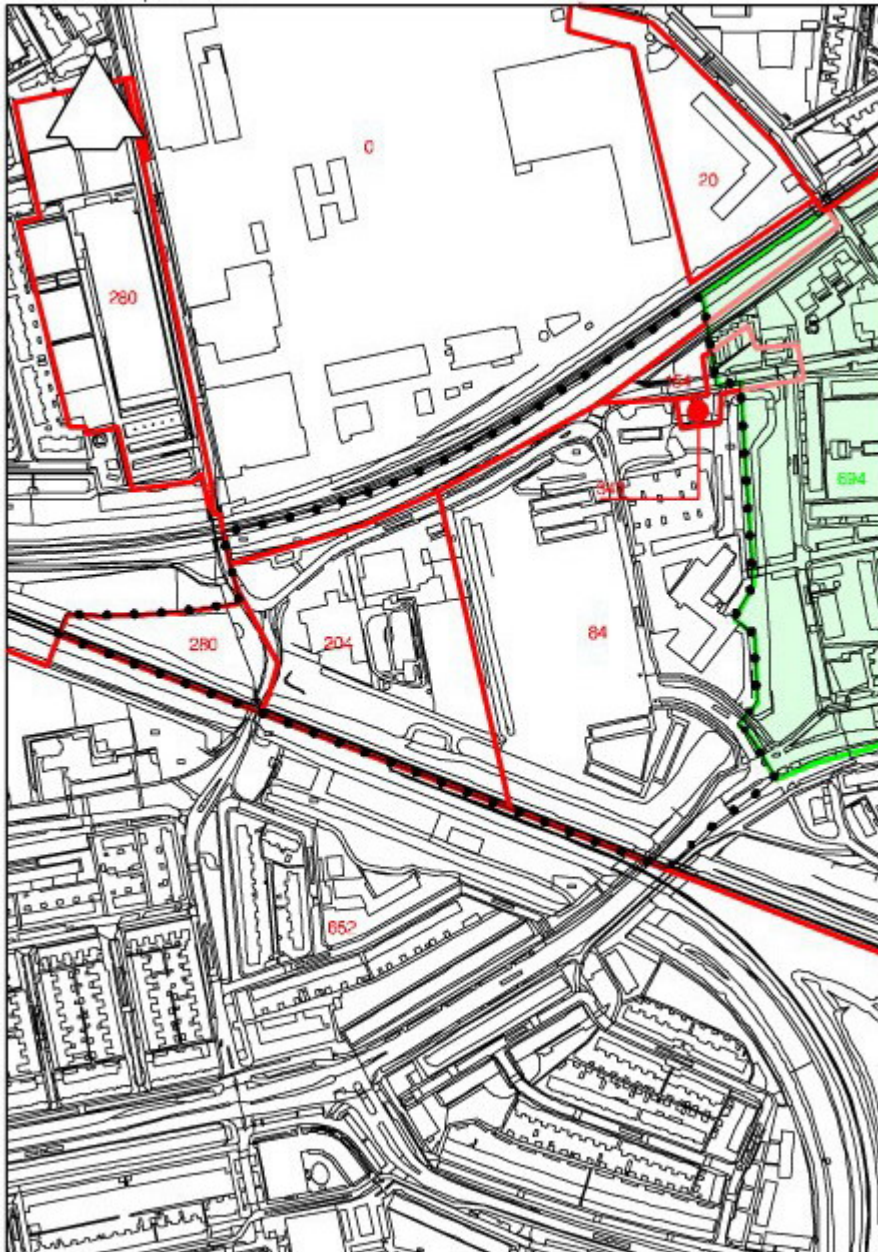
De bestemmingsomschrijvingen zijn ruim gekozen. Hierdoor zijn binnen één bestemming meerdere planologische aanvaardbare invullingen mogelijk. Te gedetailleerde plannen leiden tot de noodzaak om voor bijna ieder bouwplan een (partiële herziening van een) bestemmingsplan te maken. Dit komt de rechtszekerheid, de rechtsgelijkheid en de overzichtelijkheid niet ten goede.

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

1.4 Geldende plannen

Het bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" is een algehele herziening van de geldende plannen, voor zover van toepassing op dit plangebied. Onderstaand overzicht geeft weer welke bestemmingsplannen (deels) komen te vervallen. De daarop van toepassing zijnde partiële herzieningen vervallen ook. Bij elk plan is de datum van vaststelling en goedkeuring weergegeven.

084	Bestemmingsplan	Presikhaaf I en II	(19 - 05 - 1964, 09 - 12 - 1964)
154	Bestemmingsplan	Lekstraat - Scheldestraat	(10 - 05 - 1971, 18 - 10 - 1971)
204	Bestemmingsplan	Merwedestraat-West	(30 - 07 - 1973, 10 - 04 - 1974)
280	Bestemmingsplan	Molenbeke	(08 - 12 - 1975, 02 - 02 - 1977)
343	Bestemmingsplan	Woonwagenstandplaats Merwedestraat	(21 - 02 - 1983, 29 - 09 - 1983)



Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Daarbij zal voornamelijk worden ingegaan op de huidige ruimtelijke structuur. Doel is het aanreiken van een kader waaraan ontwikkelingen in de wijk kunnen worden getoetst. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige ruimtelijke kwaliteiten worden gewaarborgd en zo mogelijk versterkt.

2.2 Historische ontwikkeling

Het gebied is voornamelijk gevormd in het Pleistoceen gedurende de voorlaatste ijstijd. De ijsmassa die toen ons land bereikte heeft vanuit het noordoosten de bodem opgestuwd. Zo ontstond o.a. de stuwwal van de Oost-Veluwe. In het gebied tussen Arnhem en Nijmegen brak het ijs door naar het Betuwedal. Deze doorbraak van het ijs heeft vanuit het zuiden de stuwwal van Arnhem gevormd.

Het plangebied is gelegen op de zuidelijke flank van de stuwwal. Deze overgangszone van het stuwwallen gebied en het centrale rivierengebied is in het bijzonder van belang voor het aantreffen van pre- en protohistorische vindplaatsen. Vanaf de 3^e/4^e eeuw na Christus vormt deze overgangszone een aantrekkelijke plaats om te gaan wonen. Men kon de gemakkelijk te bewerken zandgronden als bouwland gebruiken en het vee weiden in de laaggelegen gebieden. Bovendien leverden de iets hoger op de stuwwal gelegen 'woeste gronden' hout voor het bouwen van huizen en weidegrond voor schapen en varkens. In de 9e eeuw wanneer de schriftelijke berichtgeving iets toeneemt in vergelijking met de periode daarvoor worden voor het eerst de namen genoemd van nederzettingen die op de flank van de stuwwal zijn ontstaan: Velp, Oosterbeek, Elden, Monnikenhuizen en Arnhem.

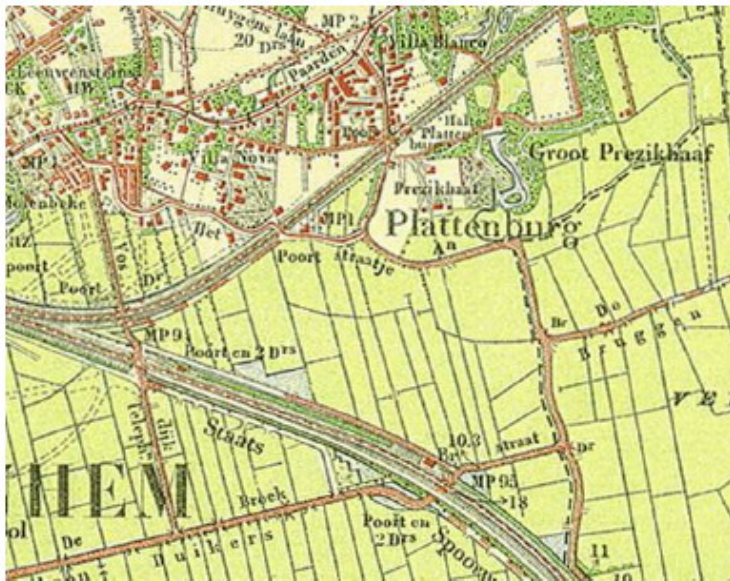
De aanleg van de spoorlijn richting Zutphen 1865 heeft ervoor gezorgd dat het oude buurtschap Plattenburg, een gebied met kleine buitenplaatsen en onbebouwd land, verdeeld werd in twee delen: Buitenplaats Klein Plattenburg ten noorden van de spoorlijn en buitenplaats Groot Plattenburg, Groot Presikhaaf en Klein Presikhaaf ten zuiden van de spoorlijn. Een groot deel van het plangebied was toen nog deel van de natte Broeklanden.

Het Merwedeterrein werd door de aanleg van deze spoorlijn een gebied tussen spoordijken omdat al in 1845 de spoorlijn naar Zevenaar (en later Duitsland) was aangelegd.

In de uitbreidingsplannen van Arnhem van voor de Tweede Wereldoorlog (1917), werd alleen het westelijk deel van het huidige Presikhaaf meegenomen in de planontwikkeling. De gemeente grens met Velp bepaalde hier de beperkte uitbreidingsmogelijkheden. Presikhaaf 1 werd samen met Presikhaaf 2 als eerste deelgebieden van Presikhaaf gebouwd. Het Merwedeterrein bleef qua woningbouw buiten schot en was een soort rest gebied tussen de spoorlijnen.

In de loop der jaren hebben zich langs de Vosdijk in de hoek van de spoordijken een aantal kleine bedrijfjes gevestigd. Aan de zijde van Presikhaaf 1 heeft zich ten westen van de watergang langs de Maaslaan een school gevestigd. Deze school werd ook ontsloten via de Maaslaan. De school is inmiddels in gebruik als moskee en heeft de (hoofd)ontsluiting aan de oostzijde (Eemslaan).

Het overige terrein was in gebruik als sportterrein (laatst voor een rugbyclub) en ingericht als groen. Deze sportfunctie is beëindigd en het terrein wordt nu deels gebruikt voor de (tijdelijke) huisvesting van studenten.



Merwedeterrein in 1906



Merwedeterrein in 1957



Merwedeterrein in 1975

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

Ruimtelijke structuur

Het Merwedeterrein is ruimtelijk ingeklemd tussen de spoordijken Arnhem-Zutphen en Arnhem-Zevenaar, de IJssellaan en de brede watergang langs de Maaslaan. Het gebied was jarenlang slecht bereikbaar vanwege het geringe aantal ontsluitingsmogelijkheden. Door het gebied liepen maar twee wegen: de Vosdijk en de Merwedestraat. Door deze geïsoleerde ligging is het Merwedeterrein jaren lang een soort restgebied geweest.



Bebouwing

In het gebied zijn van oorsprong een aantal functies gelegen. Aan de westzijde liggen in de vork van de spoorlijnen een aantal bedrijven. Deze bedrijven worden ontsloten door de Merwedestraat en Vosdijk. Er zijn verschillende soorten bedrijven gevestigd zoals een autoschade bedrijf, een rijkschool en een groothandel in kantoorartikelen.

Aan de oostkant van het plangebied ligt een gebouw wat van oorsprong in gebruik was door het Rijn-IJssel College. De school werd ontsloten vanaf de Maaslaan door middel van een bruggetje over de aanwezige watergang. Vanaf de zijde van het Merwedeterrein was geen ontsluiting totdat het Marsdiep en de Eemslaan zijn aangelegd. Dit is in de huidige situatie de (hoofd)toegang geworden. In augustus 2000 is het schoolgebouw vrij gekomen. De Islamitische Stichting Nederland, die was gehuisvest aan de Velperweg, heeft het gebouw gekocht en in gebruik genomen als moskee. In het centrum is tevens een winkel en een dienstwoning ondergebracht. Ten noorden van het centrum is een parkeerterrein aangelegd waarvoor een artikel 19 WRO vrijstelling is verleend.

In het centrale deel van het gebied ligt, ingeklemd tussen de bestaande bedrijven aan de westzijde en het Islamitisch Cultureel Centrum aan de oostzijde, een voormalig sportveld (rugbyterrein). In 2004 zijn tijdelijk woningen voor studenten op het voormalige sportveld geplaatst. Hiervoor is tijdelijk een vrijstelling (ex. artikel 17 WRO) verleend.

In het verleden vormde de school een solitair element in het groen aan de oostzijde van het plangebied. In de huidige situatie vormt het Islamitisch Cultureel Centrum de overgang tussen de bedrijven aan de westzijde en woningen aan de oostzijde langs de Maaslaan (buiten het plangebied).

Aan de zuidzijde van de Merwedestraat (in het noordoosten van het plangebied) bevindt zich een woonwagenlocatie. Deze blijft gehandhaafd. Er zijn plannen om de woonwagens die zijn gelegen ten noorden van de Merwedestraat (buiten het plangebied) te verplaatsen naar de locatie ten zuiden van de Merwedestraat. Zo ontstaat er één locatie waar alle woonwagens bij elkaar kunnen staan. Op de huidige woonwagenlocatie, ten noorden van de wijk Presikhaaf 1, is een ecologische zone gepland.

Verkeersstructuur

Het gebied werd jarenlang uitsluitend ontsloten door de Vosdijk en de Merwedestraat. De Vosdijk en de Hugo de Grootstraat vormde een belangrijke noord-zuid verbinding in de stad. Deze straten verbonden de Velperweg met de Johan de Wittlaan. De Vosdijk kruist de spoorlijn Arnhem-Zutphen en de Hugo de Grootstraat kruist de spoorlijn Arnhem-Zevenaar, beiden door een smal viaduct. Het viaduct onder de spoorlijn Arnhem-Zevenaar is inmiddels afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer en nog uitsluitend toegankelijk voor langzaam verkeer.

De Merwedestraat vormde de verbinding tussen de Vosdijk en Presikhaaf 1 en is gelegen ten zuiden van de noordelijk gelegen spoordijk.

Enkele jaren geleden is het kruispunt Maaslaan-IJssellaan-Slaakweg gereconstrueerd en zijn de wegen Marsdiep en Eemslaan aangelegd. Het Marsdiep en de Eemslaan verbinden de IJssellaan met de Merwedestraat en vormt zo de nieuwe verbinding tussen de Velperweg (via Vosdijk en Merwedestraat) en de IJssellaan. Hierdoor kon het spoorviaduct bij de Hugo de Grootstraat worden afgesloten en is de aansluiting Maaslaan-IJssellaan voor het autoverkeer vervallen.

Groenstructuur

De locatie ligt in de overgangszone van stuwwal naar komgebied. De groenstructuur wordt vooral bepaald door een groene omlijsting langs de spoorbanen met een natuurlijk karakter. Langs de westzijde van de Maaslaan (oostzijde van het plangebied) wordt de ecologische zone aangelegd, die een belangrijke verbinding gaat vormen tussen de ecologische zones van Presikhaaf 1 en Presikhaaf 2. Het overgrote deel van deze ecologische zone ligt buiten dit plangebied en valt in het bestemmingsplan Presikhaaf 1.

Het overige groen vormt de verbinding met de wijkgroenstructuur en met de ecologische waarden en accenten daarin. De belangrijkste elementen hierin zijn:

- de spoortaluds aan de noord- en zuidzijde van het plangebied, gecombineerd met een dubbele bomenrij.
- een watergang met oevervegetatie aan de zuidzijde, met op de noordelijke oever een dichte beplantingsrand.

Water

Oppervlaktewater

In de huidige situatie ligt er een watergang in noord-zuid richting midden in het plangebied, en liggen er aan de oost- en aan de zuidzijde van het plangebied twee watergangen. Deze watergangen zijn onderling met duikers verbonden en maken onderdeel uit van bemalingsgebied het Broek. Het streefpeil voor deze watergangen is NAP + 9,0 meter. De watergang in noord-zuid richting is een onderbemaling, die loost op de zuidelijke watergang.

De Keur van het Waterschap Rijn en IJssel is van toepassing op het watergangenstelsel in het plangebied, inclusief de kunstwerken (duikers en bruggen). De watergangen en duikers zijn vermeld op de legger. Deze watergangen en de peilregulerende kunstwerken zijn in

beheer bij het waterschap en de duikers bij de gemeente. In de Keur zijn de ge- en verbodsbepalingen opgenomen ten aanzien van beheer, onderhoud en gebruik van watergangen. De ruimtelijke situatie van het oppervlaktewatersysteem is vastgelegd in de legger, welke door de Keur wordt beschermd door het aanlegvergunningstelsel.

In de huidige situatie heeft de watergang in noord-zuid richting een sterk ontwaterende functie, waarbij met een opvoergemaal het (kwel)water in de watergang aan de zuidzijde van het plangebied wordt gepompt. Dit water is tevens het ontvangende oppervlaktewater van de overstort van het gemengd stelsel van hoger gelegen wijken en van de overstort van het verbeterd gescheiden stelsel van het verhard oppervlak van het AKZO-terrein.

De drooglegging van de watergangen (afstand tussen waterpeil en maaiveld) is voldoende, met uitzondering van het onderbemalingsgebied.

Grondwater

Als gevolg van de ligging van het plangebied tussen stuwwal en polder ligt het grondwater slechts enkele decimeters onder het oorspronkelijk maaiveld. De globale stromingsrichting is noord-zuid. In natte perioden is niet uitgesloten dat in het lagere deel sprake is van kwel. Het grondwaterpeil in de huidige situatie wordt in de hand gehouden met een onderbemaling van de ontwateringssloot. Het oorspronkelijk maaiveld ligt tussen de 8 en 12 meter boven NAP. De huidige (opgehoogde) maaiveldhoogte varieert tussen NAP + 10,8 meter en NAP + 11,7 meter. De bodem bestaat grofweg uit een redelijk waterdoorlatende opgehoogde laag, gevolgd door de slecht doorlatende laag oorspronkelijke toplaag van veen en klei, en daaronder een goed doorlatende ondergrond. Uit het uitgevoerde geohydrologische onderzoek blijkt dat de hoogte van grondwater varieert tussen NAP +10,1 en NAP +10,7 meter.

Regen- en afvalwatersysteem

Aan de Vosdijk bevindt zich een overstort van het gemengde stelsel. Deze overstort loost bij extreme neerslag regenwater als het rioolstelsel de afvoer van vuil- en vooral regenwater niet meer kan bergen en afvoeren. Dit water is afkomstig van andere, hoger gelegen wijken in het rioolsysteem. Deze overstort loost op het oppervlaktewater in het plangebied en heeft daarom effect op de waterkwaliteit.

In de Eemslaan bevindt zich een vuilwaterriool dat via een pomp is aangesloten op het gemengd riool in de Merwedestraat. Hierop kan worden aangesloten met het vuilwaterstelsel in het nieuw te ontwikkelen gebied. Het hemelwater afkomstig van daken kan direct worden afgevoerd naar het oppervlaktewater, mits niet-uitlogende bouwmaterialen zijn gebruikt. Hemelwater van wegen en parkeerplaatsen kan via een bodempassage worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Het gebied maakt deel uit van het rioolbemalingsgebied Driepoortengemaal. Dit gemaal verpompt het afvalwater naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie in Duiven.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1. Rijksbeleid

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en waarborging van de veiligheid. In de Nota Ruimte komt Arnhem in combinatie met Nijmegen o.a. naar voren als één van een dertiental economische kerngebieden. De ontwikkeling van deze kerngebieden krijgt in het rijksbeleid prioriteit. Het nieuwe ruimtelijk rijksbeleid van de Nota Ruimte doorloopt de vaststellingsprocedure.

Voorts heeft de Rijksoverheid met de aanwijzing als stedelijk knooppunt de ontwikkeling van Arnhem, Nijmegen en de regio een nieuwe impuls gegeven. Het beleid is vastgelegd in de Vierde nota over de ruimtelijk ordening en de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX). De regio Arnhem-Nijmegen is een gebied met potentie en kwaliteit: het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) moet zich kunnen ontwikkelen als internationaal en nationaal concurrerend kerngebied voor economische en ruimtelijke ontwikkeling.

3.2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Het ruimtelijk beleid van de provincie is verwoord in het Streekplan Gelderland 2005 "Kansen voor de regio". Het Streekplan, dat wordt vastgesteld voor een periode van 10 jaar, is een schakel tussen rijks- en gemeentelijke plannen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Nationaal ruimtelijk beleid werkt grotendeels via het streekplan door naar gemeentelijk ruimtelijk beleid. Naast de van oudsher plantoetsende functie van het streekplan, (toetsing van bestemmingsplannen) wil de provincie toegroeien naar de rol van planbegeleider. Men wil in een vroeger stadium van gemeentelijke planvorming meedenken en meepraten.

De bijzondere kracht van Gelderland is dat het wordt gekenmerkt door een evenwicht tussen stedelijke en groene ruimten, tussen dynamiek en relatieve rust. Dit maakt Gelderland uitermate geschikt voor hoogwaardig wonen, werken en verblijven in een groene omgeving.

Hoofddoel van het streekplanbeleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak. De provincie wil de komende jaren:

- Sterke stedelijke netwerken en regionale centra bevorderen;
- De vitaliteit van het landelijk gebied en zijn kernen versterken;
- Waardevolle landschappen verbeteren en de Ecologische Hoofd Structuur EHS realiseren;
- De bereikbaarheid van en in de provincie waarborgen;
- De waterhuishouding qua veiligheid en duurzaamheid aanpassen aan de veranderde aan- en afvoer van water;

- Een gezonde en veilige milieukwaliteit bewerkstelligen.

Naast de provinciebrede onderwerpen: windmolens, natuur, landbouw, mobiliteit en EHS is er ook regiospecifiek beleid opgesteld waarin de ruimtelijke structuur, de koers en de ambities per regio vastgesteld zijn. In het streekplan worden de volgende regio's onderscheiden: De Veluwe, de Gelderse Vallei, de Noord Veluwe, de Achterhoek het rivierenland en de stedelijke gebieden zoals de Stadsregio Arnhem – Nijmegen, Wageningen – Ede – Rhenen – Veenendaal en Apeldoorn – Zutphen - Deventer. De startnota van de regionale structuurvisie voor de Stadsregio Arnhem – Nijmegen is grotendeels bepalend geweest voor de inhoud van de regiospecifieke paragraaf van dit gebied.

Het Regionaal Plan 2005-2020 van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen 'Werken aan een aantrekkelijke en concurrerende stadsregio in Noordwest Europa' is de opvolger van het Regionaal structuurplan 2015 uit 1998. Het regionaal plan vormt het richtinggevend kader voor beleid en uitvoering van het regionaal beleid van de stadsregio op gebied van ruimte, mobiliteit, economie en wonen. Het plan biedt voor de werkingstermijn van tien jaar een regionale agenda voor gemeenten op het gebied van:

- beleidsafstemming met provincie en Rijk en tussen gemeenten onderling;
- afspraken over omvang, kwaliteit en fasering van het regionale programma;
- gemeenschappelijke inzet van procescapaciteit en uitvoeringsinstrumenten;
- genereren van ruimtelijke investeringen en middelen van Rijk, Europa en uit de markt.

Voor de komende planperiode is de behoefte aan nieuwe locaties voor wonen en werken aanzienlijk minder groot. Ter versterking van de ruimtelijk-economische hoofdstructuur wordt in beginsel gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied en van de reeds geplande uitbreidingen. Deze kwaliteitsimpuls heeft tot doel het KAN verder te ontwikkelen als een aantrekkelijke regio voor huishoudens, bedrijven en bezoekers. Een regio die de concurrentie aan kan met vergelijkbare stedelijke netwerken in binnen- en buitenland. In de nota worden 10 regionale transformaties als opgave geformuleerd:

- Verbeteren van aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken;
- Verknopen bus en trein tot één samenhangend regionaal OV-netwerk;
- Stedelijke ontwikkeling rondom enkele multimodale knooppunten;
- Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en hoofdwegennet;
- Ruimte voor innovatie: creative industry, kennis/ICT, wellness/hospitality;
- Versterken grootstedelijk klimaat van Arnhem en Nijmegen;
- Ontwikkeling van de eigenheid en identiteit van dorpen;
- Regionaal landschapspark: recreatief routenetwerk ontwikkelen;
- Kwaliteitsverbetering van de natuur (in en om de stad);
- Zichtbaar maken van cultuurhistorische relictten en monumenten;

Voor dit plan is de opgave 'herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en hoofdwegennet' van belang. Het gaat om extra ruimtegebruik binnen de bestaande stad waarbij nieuwe ruimte voor bedrijven wordt geschapen dat is gekoppeld aan een kleinschalige bedrijfslocatie. De gewijzigde verkeersstructuur die in dit plan wordt meegenomen verbetert de wegenstructuur van de stad en haalt het verkeer uit de wijk.

3.2.3. Gemeentelijk beleid

Het gebruik van de ruimte in een stad verandert voortdurend. Om plannen en initiatieven goed op elkaar af te stemmen, stelt de gemeente met enige regelmaat een structuurplan vast. Het *Structuurplan Arnhem 2010* (2000) is de opvolger van het Structuurplan uit 1984. Het Structuurplan Arnhem 2010 beschrijft het ruimtelijk beleid voornamelijk in hoofdlijnen. Het plan is flexibel, zodat het kan inspelen op veranderende omstandigheden en inzichten. Formeel is het Structuurplan Arnhem 2010 tien jaar van kracht: van 2000 tot 2010. Maar de inrichting van de ruimte werpt haar schaduw veel verder vooruit. Waar dat mogelijk is, richt het Structuurplan zijn blik daarom op het jaar 2030. Het Structuurplan Arnhem 2010 is op 2 oktober 2000 door de raad vastgesteld.

In het Structuurplan is kwaliteit belangrijker dan kwantiteit. Arnhem moet niet zozeer uitbreiden, als wel de bestaande ruimte beter en intensiever gebruiken. De nadruk ligt dan ook op veranderingen in de bestaande stad, met het doel Arnhems kenmerkende kwaliteiten te versterken.

Arnhem is straks de enige halteplaats van de hogesnelheidstrein buiten de Randstad. Mede daardoor kan Arnhem het centrum van oostelijk Nederland worden. Het Structuurplan Arnhem 2010 spreekt in dit verband van een schaa sprong. Dat stelt de stad voor een omvangrijke opgave, waarbij de ruimte vooral moet worden gevonden in het intensiever gebruiken ervan.

Die ruimte is onder meer nodig om de economie van de stad te versterken, om nieuwe voorzieningen mogelijk te maken en om tegemoet te komen aan de vraag naar aantrekkelijke woningen. Belangrijke factoren daarbij zijn de verwachte groei van het aantal inwoners en de toenemende mobiliteit.

Vertaald naar dit bestemmingsplan:

Het Structuurplan Arnhem 2010 benadrukt het belang van de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterrinen zoals in dit bestemmingsplan wordt beoogd. Ook het Islamitisch Cultureel Centrum past stedenbouwkundig gezien goed in een overgangszone tussen het nieuwe bedrijventerrein en het bestaande woongebied. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten namelijk zoveel mogelijk binnen de bestaande stad plaatsvinden. Het optimaal gebruiken van onderhavige locatie ten behoeve van bedrijfsontwikkeling alsmede het hergebruiken van bestaande gebouwen en het mengen van functies past goed in het principe van een duurzaam stedelijke ontwikkeling. Voorkomen wordt dat het stedelijk gebied steeds verder uitdijt hetgeen ten koste gaat van het groen en de natuur aan de stadsgrenzen.

Verder staat in het Structuurplan Arnhem 2010 nog vermeld dat er een natte ecozone tussen park Presikhaaf en de IJssel zal worden gerealiseerd. De ecologische zone ligt aan de westelijke rand van Presikhaaf. Het bestemmingsplan sluit op deze nieuwe locatie aan.

3.3 Monumenten- en archeologisch beleid

Cultuurhistorie

Het hoofduitgangspunt voor cultuurhistorie zoals opgenomen in het ontwerp Streekplan Gelderland 2005 luidt "behoud door ontwikkeling". Dit uitgangspunt is overgenomen uit de rijksnota Belvédère en de provinciale Nota Belvoir 2 en is gebaseerd op het idee dat omgaan met cultuurhistorische kwaliteiten niet het bevriezen van ontwikkelingen inhoudt, maar het omgaan met ontwikkelingen, zodanig dat de cultuurhistorische gegevens worden ingepast, waarbij ze beleefbaar blijven of juist worden.

In de Monumentennota van de Gemeente Arnhem is als uitgangspunt genomen dat de gemeentelijke overheid een duidelijke taak heeft op het gebied van de bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed. Tevens wordt in deze nota een belangrijk uitgangspunt van het Verdrag van Malta als gemeentelijk beleid omarmd: het verstoorder-betaalt-principe.

In 2000 is de Koerswijziging uitvoering monumentenbeleid (de Koers) vastgesteld, waarin de

gemeente heeft gekozen voor een actieve rol m.b.t. het cultuurhistorisch erfgoed. Bij de uitwerking van het gemeentelijk beleid met betrekking tot cultuurhistorisch erfgoed (lees: monumenten + archeologie + stedenbouwkundige/landschappelijke waarden) wordt uitgegaan van drie stappen:

1. Inventariseren (kennis vergaren)
2. Waarderen (incl. eventuele beschermingsmaatregelen)
3. Ontwikkelen (wat willen we met het erfgoed; herbestemmingen; nieuwe functies in bestaande gebouwen, waarbij aanpassingen nodig zijn).

Deze stappen sluiten aan bij het beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en cultuurhistorie, zoals dat door rijk (nota Ruimte en nota Belvedere) en provincie (nota Belvoir) gepropageerd en uitgewerkt wordt, gebaseerd op het beleidsmotto "Behoud door ontwikkeling".

Archeologie

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

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

Het verdrag werd in 1998 door een goedkeuringswet bekrachtigd, maar het verdrag is nog niet vertaald in nieuwe wetgeving. Inmiddels bestaat overal in het land regelgeving 'in de geest van Malta'.

In de Archeologienota van de gemeente Arnhem staat dat een gemeentelijk archeologisch beleid uit oogpunt van algemeen belang om verschillende redenen relevant is:

- er bestaat de wetenschappelijke noodzaak om vroegere beschavingen en eigen geschiedenis te leren kennen;
- het stadsbestuur heeft de culturele verantwoordelijkheid voor beheer en behoud van unieke archeologische artefacten;
- archeologische monumentenzorg maakt onderdeel uit van integraal erfgoedbeleid.

3.4 Verkeersbeleid

Rijksbeleid

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de tot standkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

Provinciaal en regionaal beleid

De provincie Gelderland en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) kennen respectievelijk het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan-2 (PVVP-2) en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVV).

Het PVVP-2 is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In het nieuwe PVVP-2 geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden op een veilige manier met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving.

De provincie Gelderland kiest voor een duurzame mobiliteit, waarbij het verkeers- en vervoerssysteem een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en de sociale integratie

stimuleert. Om dat te bereiken kiest Gelderland voor de volgende aanpak: *voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen*.

Voorkomen door ruimtelijke economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zo veel mogelijk te concentreren en te bundelen. Zo worden problemen op mobiliteitsgebied en in de leefomgeving voorkomen.

Beter benutten van de bestaande wegen, fietspaden en openbaarvervoersverbindingen. Enerzijds door reizigers en goederenvervoerders aan te zetten om bewust te kiezen voor een manier van verplaatsen, waardoor de bestaande infrastructuur beter wordt benut. Hiervoor investeert Gelderland in fietsvoorzieningen, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (zoals lightrail) maar ook in nieuwe stations aan bestaande spoorlijnen. Anderzijds door beter onderhoud van wegen, fietspaden en openbaarvervoersvoorzieningen. Hier wil Gelderland een inhaalslag plegen. Beter benutten begint immers bij het behouden, doelmatig beheren en onderhouden van het bestaande.

Bouwen van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het Duurzaam Veilig maken ervan. Hierbij start de provincie met het aanpakken van de grootste knelpunten.

Beprijzen wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Op weg naar het PVVP-2 heeft Gelderland samengewerkt met gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties. Het PVVP-2 stelt overeenkomstig de Planwet Verkeer en Vervoer kaders aan het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Ook bij de uitvoering van al deze plannen staat de samenwerking voorop.

Voor het KAN-gebied is het vigerende verkeersplan het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 1999-2003 RVVP KAN. De essentie van het KAN-verkeersbeleid is identiek aan dat van de provincie Gelderland. Voor Arnhem is het project RegioRail KAN in het bijzonder van belang. Het KAN kiest als ruggengraat van ontwikkeling en vervoer het spoor tussen Zutphen-Zevenaar via Arnhem en Nijmegen naar Boxmeer en Cuijk. Planontwikkeling en –realisatie vinden bij voorkeur in bebouwd gebied en in de omgeving van het spoor plaats.

Gemeentelijk beleid

Als resultaat van de wisselwerking tussen rijk, provincie/regio en gemeente, heeft de gemeente Arnhem haar actuele verkeersbeleid verwoord in het Structuurplan Arnhem 2010 en in het Stedelijk Verkeers- en Vervoersplan (SVVP) Arnhem 2010. De essentie ervan – overeenstemmend met die van rijk, provincie en regio – is het terugdringen van de verkeersonveiligheid en het geleiden van de mobiliteit. Daarbij geldt het principe van vrijheid van keuze voor de mobilist, die de gemeente probeert te beïnvloeden door “verleidelijke” alternatieven aan te bieden. Ook speelt het prijsmechanisme hierin een steeds grotere rol. Een voorbeeld hiervan is de hoogte van de parkeertarieven en het onderscheid daarin afhankelijk van de locatie.

Evenals rijk, provincie en regio treft Arnhem verkeersmaatregelen volgens het principe van de 3 B's: eerst *beter benutten*, tegelijkertijd werken aan *beprijzen* en pas daarna *bouwen* van nieuwe infrastructuur.

Voor de werkingsduur van voorliggend bestemmingsplan is de uitwerking van het SVVP in het Categoriseringsplan Arnhem 2000 richtinggevend. Het categoriseringsplan werkt uit hoe de verkeersruimte in Arnhem duurzaam veilig (her-)ingericht wordt. Arnhem kent twee typen wegen: 1) de verblijfsgebieden en 2) de verkeersaders. Deze laatste zijn de hoofd- en ontsluitingswegen en vormen het Arnhemse hoofdwegennet voor het autoverkeer. Deze wegen kennen een maximum snelheid van 50 km/uur of hoger. Alle andere wegen vallen onder de categorie verblijfsgebieden. Deze wegen en straten krijgen het karakter van de 30 km/uurzone. Ze hebben een verblijfsfunctie en ontsluiten percelen. Veelal zijn het woonstraten.

In het Categoriseringsplan Arnhem staat exact welke wegen de verkeersaders vormen en welke wegen en straten dat dus niet zijn en onder de categorie verblijfsgebied vallen.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan kent de volgende verkeersaders:

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

IJssellaan, Merwedestraat (deels), Eemslaan en Marsdiep.

De overige wegen en straten (zullen) vallen onder de categorie verblijfsgebied en worden ingericht als 30 km/uurzone.

Het is de bedoeling om op lange termijn de Vosdijk door te trekken naar het kruispunt Voetiuslaan-Eemslaan; de zogenaamde Verlengde Vosdijk. Deze geplande verbinding zal echter niet binnen de plantermijn van dit bestemmingsplan gerealiseerd worden. Tot die tijd vervullen de Merwedestraat, de Eemslaan en het Marsdiep de functie van (tijdelijke) verkeersader.

3.5 Milieubeleid

Rijksbeleid

In de Experimentenwet Stad en Milieu (de wet "Regels over experimenten inzake zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefkwaliteit in stedelijk gebied") is Malburgen aangeduid als experimenteergebied (artikel 2 eerste lid). Het Experiment Stad en Milieu is gericht op een integratie van stedelijke ontwikkeling en milieu, zodanig dat per saldo een verbetering ontstaat. In het belang een zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefkwaliteit te bereiken biedt de wet de mogelijkheid in laatste instantie buiten geldende wettelijke bepalingen te treden, indien gebleken is dat een goede afstemming van de verschillende belangen binnen de huidige regelgeving niet mogelijk is. De kern van de 'Stad en Milieu'-benadering bestaat uit drie stappen. Om te beginnen moet milieu vroegtijdig in het ruimtelijk plan worden geïntegreerd en wordt gezocht naar bronmaatregelen (stap 1). Vervolgens wordt in overleg met belanghebbenden gezocht naar oplossingen binnen de bestaande wet- en regelgeving (stap 2). Als milieunormen of wettelijke procedures de gewone stedelijke leefkwaliteit in de weg staan, kunnen gemeenten, in uitzonderingsgevallen en onder strenge voorwaarden, afwijken van bestaande regels (stap 3).

In juli 2002 heeft de toenmalige minister Pronk (VROM) de gemeente Arnhem het groene licht gegeven om bij de herstructurering van de woonwijk 'Malburgen' voor een aantal nieuwe woningen af te wijken van wettelijke geluidsnormen. Malburgen is het tweede Stad & Milieuproject waarvoor de Experimentenwet gebruikt zal worden.

De Experimentenwet Stad en Milieu is op 1 januari 2004 afgelopen en opgevolgd door de Interimwet Stad-en-milieubenadering. Deze is op 1 februari 2006 in werking getreden. In dit bestemmingsplan wordt echter verwezen naar de Experimentenwet Stad en Milieu omdat op basis daarvan de ontheffing is verleend voor de overschrijding van de normen voor industrielawaai.

Gemeentelijk beleid

Eind 2000 is het Arnhems Milieubeleidsplan 2 verlengd tot en met 2002. Voor die milieubeleidsterreinen waarvoor op dat moment nog geen afzonderlijk beleidsplan gereed was, is het beleid uit het Arnhems Milieubeleidsplan 2 met ingang van 1 januari 2003 gecontinueerd.

Voor de volgende milieubeleidsterreinen geldt het Arnhems Milieubeleidsplan 2 (2000);

1. Gebiedsgerichte benadering blijft gelden;
2. Doelgroepgerichte benadering blijft gelden;
3. Bodembeschermingsbeleid blijft gelden tot aan de vaststelling van het 'Beleidsplan Bodem';
4. Energiebeleid blijft gelden tot aan de vaststelling van het 'Beleidsplan Energie'.

Voor de volgende milieubeleidsterreinen zijn inmiddels afzonderlijke beleidsplannen vastgesteld:

1. Afvalplan 2000-2005, vastgesteld in mei 2000.
2. Wegwijzer in bodemland, beleidsnota bodemsanering, deel 1, 2 en 3, vastgesteld op 25

maart 2003. Dit plan betreft de bodemsanering.

3. Waterplan Arnhem 2003-2007, vastgesteld op 17 november 2003.
4. Beleidsnota Lucht, vastgesteld in maart 2005.
5. Beleidsplan Externe Veiligheid, vastgesteld op 21 november 2005.
6. Beleidsplan geluid, vastgesteld in december 2006.

De visie die aan het Arnhems Milieubeleidsplan 2 ten grondslag ligt, wordt gekenmerkt door de begrippen leefbare stad en duurzaamheid. Een leefbare stad is een schone stad met volop groen. Het Arnhemse milieubeleid beoogt de kwaliteit van het milieu dusdanig te bewaken en te verbeteren dat bestaande en nieuwe gezondheidsrisico's worden beperkt respectievelijk worden voorkomen. Gelijktijdig wordt een duurzame ontwikkeling nagestreefd. Om deze visie vorm te geven is voor elk van de betrokken thema's, zoals vervuiling van de woonomgeving, lucht, geluid en energie beleid geformuleerd. Daarbij zijn de hoofdlijnen uitgezet voor een gebiedsgerichte en een doelgerichte benadering.

In het Structuurplan Arnhem 2010 is een zonering van milieukwaliteiten opgenomen. Daarbij is een differentiatie van milieukwaliteiten verbonden met een typologie van gebieden in de stad en het omliggende landschap. De typologie geeft richting aan de toekomstige invulling van de ruimte. Daarbij moet rekening worden gehouden met grenswaarden en streefwaarden. Grenswaarden mogen niet worden overschreden. Van streefwaarden kan worden afgeweken als daar - op een hoger schaalniveau - aantoonbare milieuwinst tegenover staat en zolang er geen concentratiegebieden ontstaan waar de milieubelasting zich ophoopt. Naast duurzame ontwikkeling is een optimale leefbaarheid van de stad uitgangspunt. Deze uitgangspunten uit het structuurplan bepalen mede de richting van de actualisering van het milieubeleid zoals dat momenteel in verschillende beleidsklokken in gang is gezet.

3.5.1. Luchtbeleid

Europese richtlijnen en implementatie in Nederlandse regelgeving

Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor de stoffen zwaveldioxide en stikstofoxiden ook normen opgenomen ter bescherming van ecosystemen.

In Nederland is de uitvoering van de EG-kaderrichtlijn luchtkwaliteit in de Nederlandse wetgeving vastgelegd met het 'Besluit uitvoering EG-kaderrichtlijn luchtkwaliteit van 24 april 1998'. Met het van kracht worden van het Besluit luchtkwaliteit op 19 juli 2001 zijn in de Nederlandse regelgeving luchtkwaliteitsnormen voor een zevental stoffen vastgelegd. Tevens is bepaald dat gemeenten en provincies de lokale luchtkwaliteit in kaart brengen en daarover rapporteren en dat ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder ook bestemmingsplannen) moeten worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen. Het gaat om luchtverontreiniging door zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor deze stoffen moeten in acht genomen worden.

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

- PM10 (fijnstof)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2005 niet worden overschreden;
 2. de 24 uursgemiddelde concentratie van 50 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar worden overschreden;
- NO₂ (stikstofdioxide)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2010 niet worden overschreden;
 2. de uurgemiddelde concentratie van 200 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2010 niet vaker dan 18 keer per jaar worden overschreden.

Voor de overige stoffen waarvoor in het Besluit luchtkwaliteit grenswaarden zijn opgenomen

worden in Nederland geen overschrijdingen gerapporteerd.

Besluit Luchtkwaliteit 2005

Op 5 augustus 2005 is het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK2005) met terugwerkende kracht vanaf 4 mei 2005 in werking getreden en is het Besluit luchtkwaliteit 2001 ingetrokken. Het nieuwe besluit is nodig bevonden omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen stilgelegd zijn door uitspraken van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. De grenswaarden zijn ongewijzigd gebleven maar het BLK2005 geeft meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.

Het BLK2005 regelt dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijnstof. Zeezout is van natuurlijke oorsprong en wordt verondersteld ongevaarlijk te zijn voor de gezondheid. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 staat per gemeente hoeveel zeezout mag worden afgetrokken van de fijnstof-concentratie.

Voor Arnhem betekent dit een zeezoutaftrek van 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde en 6 dagen per jaar voor het 24-uurgemiddelde.

Het BLK2005 maakt het verder mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijnstof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat enerzijds om plannen die de luchtkwaliteit niet verslechteren of juist verbeteren. Anderzijds maakt het besluit het ook mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren die de luchtkwaliteit iets verslechteren. In dat geval moet de luchtkwaliteit in een ander gebied (binnen of deels buiten een gemeente) wel aanzienlijk worden verbeterd. Per saldo vermindert dan de luchtvervuiling. Dit wordt de saldo-benadering of saldering genoemd. In een Kamerbrief van VROM van 20 juli 2005 staan de hoofdlijnen van de saldo-benadering.

Beleidsnota Lucht en Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit

Het Arnhemse beleid op gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in de Beleidsnota Lucht uit 2005. Deze nota is erop gericht nieuwe overschrijdingen van de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit te voorkomen en bestaande of dreigende overschrijdingen voor 2010 op te lossen. Daarnaast richt de Beleidsnota Lucht zich op het beperken van overlast door geurhinder. Voor wat betreft het halen van de normen uit het BLK2005 is de beleidsnota vertaald naar maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2005-2010 van februari 2006.

3.5.2. Geluid

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 bijvoorbeeld scholen en zorginstellingen. De openbare ruimte is in principe niet beschermd. De regels voor geluid binnen de woning zijn opgenomen in het Bouwbesluit en worden getoetst bij de bouw aanvraag.

In de Wet geluidhinder staan regels voor weg- en railverkeerslawaai en voor gezoneerde 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 bestaande situatie hoeft niet getoetst te worden bij het vaststellen van een bestemmingsplan.

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 december 2006 is het Beleidsplan Geluid door de gemeenteraad vastgesteld. Het Beleidsplan Geluid heeft tot doel geluidsnormen voor nieuwe situaties af te stemmen op de aard en de functie van een gebied. Hierdoor kan beter rekening gehouden worden met ontwikkelingen en verwachting van de gebruikers van een gebied. In het centrum en dichtbij goed openbaar vervoer wil de gemeente Arnhem veel functies mogelijk maken. De beleidslijnen hiervoor zijn opgenomen in het Structuurplan Arnhem 2010. Als gebieden intensiever gebruikt worden neemt de kans op geluidhinder ook toe. Andere gebieden zoals de parken worden juist gewaardeerd om hun relatieve rust. Deze uitgangspunten hebben geleid tot een gebiedsgerichte invulling van geluidskwaliteiten binnen Arnhem. Naar mate de geluidbelasting hoger is neemt het belang van een zorgvuldige invulling van de totale leefomgevingskwaliteit toe.

Het beleidskader voor nieuwe situaties is als volgt samen te vatten:

	Ambitie	Incidenteel
Stadswijk	Rustig	Redelijk rustig
Centrum	Redelijk rustig	Zeer onrustig
Stedelijke zone/ knooppunt	Zeer onrustig	Lawaaiig
Bedrijventerreinen	Onrustig	Zeer onrustig
Natuur	Rustig	Redelijk rustig
Gem. groene zones	Rustig	Redelijk rustig
Stedelijk groen	Redelijk rustig	Onrustig

3.5.3. Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid voor inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in werking getreden. In dit Besluit worden milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid gesteld in de vorm van grenswaarden en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico en een oriënterende waarde voor het groepsrisico. Met deze grenswaarden wordt een basisbeschermingsniveau geboden aan mensen die verblijven buiten een inrichting waarin gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen.

Het *plaatsgebonden risico (PR)* is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

De grenswaarde en richtwaarde voor het PR moet bij de uitoefening van bevoegdheden krachtens de Wet milieubeheer en de Wet op de Ruimtelijke Ordening in acht worden genomen. De grenswaarde kan ruimtelijk worden weergegeven op een topografische kaart door middel van risicocirkels rondom een risicoveroorzakende bron, de zogenaamde plaatsgebonden risicocontouren. Hierbij worden in ieder geval 10^{-5} /jr en 10^{-6} /jr risicocontouren aangegeven.

Binnen de 10^{-6} /jr risicocontour mogen na 2010 geen kwetsbare objecten zoals woningen, kantoren voor meer dan 50 personen, ziekenhuizen, scholen etc. meer voorkomen.

Daarnaast is in het besluit een verantwoordingsplicht opgenomen ten aanzien van de ontwikkeling van het *groepsrisico (GR)*. Het GR is een oriënterende waarde. Dit betekent dat hier alleen goed gemotiveerd van kan worden afgeweken, middels een goed onderbouwde belangenafweging.

Het GR is de kans per jaar dat in een keer een groep personen van tenminste een bepaalde grootte overlijden ten gevolge van een ongevoerd voorval binnen een inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Naast bedrijven met een risicobenadering zijn er bedrijven met een effectgerichte benadering.

Bedrijven met een effectgerichte benadering zijn bedrijven voor de opslag van vuurwerk en munitie.

De opslag van vuurwerk moet voldoen aan de regels en voorschriften zoals gesteld in het Vuurwerkbesluit. Ook in dit besluit worden grenswaarden genoemd waarmee zowel in het kader van de Wet milieubeheer als in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening rekening mee moet worden gehouden.

Voor de opslag van munitie is op dit moment nog geen wetgeving. Alleen een concept beleidsrichtlijn "Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik" uit 2004.

Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (RNVGS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uit 1996.

Op 4 augustus 2004 is de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" in de Staatscourant gepubliceerd. Met deze circulaire wordt het externe veiligheidsbeleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt. Dit is nodig omdat de RNVGS niet of niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast. Uiteindelijk is het de bedoeling om te komen tot een Algemene maatregel van bestuur betreffende (AMvB) externe veiligheid en transport.

Tevens heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aantal risicoatlassen (spoor, wegen en binnenwateren) opgesteld. Deze richtinggevende atlassen geven een inzicht in de risico's door de transporten van gevaarlijke stoffen.

Beleidsplan externe veiligheid

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

3.5.4. Bodem

Rijks en provinciaal beleid

In een gebied waarvan de bestemming wijzigt, of waarvan het bestemmingsplan wordt herzien, is inzicht in de milieuhygiënische bodemkwaliteit wettelijk vereist (artikel 9 Besluit ruimtelijke ordening). De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie of de financiële haalbaarheid van het plan. Het rijks- en provinciaalbeleid op het gebied van bodemkwaliteit in ruimtelijke plannen is in diverse wetten, nota's en handreikingen vastgelegd.

De belangrijkste wetten/nota's zijn:

- Wet Bodembescherming 1 januari 2006;
- Voor 2015 alle ernstige en spoedeisende gevallen van bodemverontreiniging saneren en/of beheersbaar maken (NMP -3 doelstelling).

De meest maatgevende handreikingen op het gebied van bodemkwaliteit in ruimtelijke plannen zijn (in afnemende mate):

- Van Streekplan naar bestemmingsplan", Gedeputeerde Staten van Gelderland, 22 april 1997; De provincie toetst hieraan;
 - Inspectiewijzer van Inspectie milieuhygiëne, Ministerie van VROM, 1994 en aanvulling 1996;
 - Handreiking ruimtelijke ordening en milieu (voor ruimtelijke plannen) maart 2005;
 - Handreiking bodem GBB Bestemmingsplan en bodemkwaliteit, november 2005;
- Deze handreiking biedt aangrijpingspunten om invulling te geven aan de grondlaag als

RO-planningsfactor.

Gemeentelijk bodembeleid

De gemeente Arnhem volgt het landelijke bodemsaneringbeleid. Wel heeft de gemeente het landelijke beleid nader ingevuld in de nota "Wegwijzer in bodemland, beleidsnota bodemsanering" van april 2003. Het doel van deze nota is om de voortgang van de saneringsoperatie te stimuleren en te bewaken en een kader te geven om onderzoeken en/of saneringsplannen te kunnen toetsen.

Daarnaast heeft de gemeente het beleid voor hergebruik van grond vastgelegd in de nota 'Hergebruik van licht verontreinigde grond in Arnhem', november 1999, met aanvullingen in 2001 en 2002.

De milieuhygiënische bodemkwaliteit speelt vooral een rol wanneer op een bepaalde locatie een functiewijziging plaatsvindt en bouwactiviteiten voorzien zijn. De nieuwe bestemming dient op een voor de functie geschikte ondergrond te worden gerealiseerd. Voordat een bouwvergunning voor de nieuwbouw verstrekt kan worden moet een zogeheten "geschiktheidverklaring" afgegeven worden. Deze geschiktheidverklaring resulteert uit minimaal een historisch- (conform de NVN 5725) en verkennend bodemonderzoek (conform de NEN 5740).

Wanneer de bodem op een bepaalde locatie dusdanig verontreinigd is dat geen geschiktheid-verklaring kan worden afgegeven, zal deze locatie eerst gesaneerd moeten worden, voordat er bouwactiviteiten plaats kunnen vinden.

3.6 Groenbeleid

Natura 2000

Het tot stand brengen van een samenhangende Europese ecologische hoofdstructuur, genaamd Natura 2000, is per 1 oktober 2005 door de nieuwe Natuurbeschermingswet overgenomen. De Natura 2000 gebieden in Arnhem zijn: Veluwe, Gelderse Poort en IJssel. Voor elk van deze gebieden zijn habitattypen en soorten benoemd die beschermd zijn volgens de Natuurbeschermingswet 1998. De bescherming van de Natura 2000 gebieden is vergelijkbaar met de bescherming volgens artikel 6 van de Habitatrichtlijn, die de afgelopen jaren in Nederland is toegepast. Het plangebied maakt geen deel uit van deze gebieden.

Structuurschema Groene Ruimte 2 (SGR2)

Het SGR2 (2003) is een uitwerking van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied dat in grote lijnen beschreven staat in de Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening.

Flora- en Faunawet 2002

De opdrachtgever / initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de naleving van de Flora- en Faunawet. De wet gaat uit van het "nee-tenzij" principe, waarbij de mogelijkheid wordt geboden bepaalde ingrepen toe te staan middels ontheffing of vrijstelling. Daarnaast kent de wet een zorgplichtbepaling voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving.

Provinciaal beleid: Richtlijn compensatie natuur en bos

De provincie heeft het compensatiebeleid "De Compensatierichtlijn natuur en bos" als uitwerking van het Streekplan Gelderland en de Structuurschema Groene Ruimte opgesteld. De gemeente zal dat compensatiebeleid uitvoeren. Uitgangspunt van het compensatiebeleid is dat natuur en bos alleen plaats kunnen maken voor een ander ruimtegebruik als er voor de specifieke locatiegebonden ontwikkeling geen alternatieve locaties aanwezig zijn (nee-tenzij-beleid). In principe dient natuur door natuur en bos door bos te worden gecompenseerd. Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij het acceptabel is dat bos door natuur vervangen wordt. Die situaties worden beschreven in de Nota Open Bos.

Groenplan Arnhem 2004 – 2007 / 2015

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

Arnhem heeft veel waardevol groen. Dit is een groot goed voor de leefbaarheid van de stad. Om dit groen in de stad te bewaren en te versterken heeft de gemeente een Groenplan ontwikkeld. Het Groenplan Arnhem bevat een samenhangende visie op de ontwikkeling, inrichting en beheer van het groen in en om de stad Arnhem, voor de korte (2004-2007) en de middellange termijn (2015). Het is een sectoraal plan, geschreven vanuit de wens om het groen in de stad te bewaren en te versterken. Visies op het gebied van ecologie, water, landschap en cultuurhistorie en gebruikswensen en beheer(on)mogelijkheden zijn daarbij input voor de geformuleerde streefbeelden en acties.

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

Het Groenplan Arnhem bevat een samenhangende visie op ontwikkeling, inrichting en beheer van het groen in en om de stad Arnhem. Dit betekent dat:

- het Groenplan een uitwerking geeft van het Structuurplan Arnhem 2010 voor wat betreft de daarin beschreven 'groene ambities';
- het plan als toetsingskader dient voor het beoordelen van ruimtelijke plannen en projecten en tevens een goede basis vormt voor mogelijke toekomstige subsidies en voor koppeling aan projecten en programma's van andere partijen;
- het plan de basis biedt voor de planologische bescherming van waardevolle gebieden en dat op basis van het plan randvoorwaarden kunnen worden meegegeven aan stedenbouwkundige projecten;
- het plan helderheid biedt bij de prioritering en programmering van het groenbeheer door de gemeente;
- het plan daarnaast de kaders biedt voor vergunningverlening en handhaving, voor de uitgifte van snippergroen en voor groencompensatie.

3.7 Waterbeleid

3.7.1. Europees en Rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld die in 2009 definitief worden goedgekeurd en vastgesteld door "Den Haag" en "Brussel". In deze (deel)stroomgebiedsbeheerplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de *Vierde Nota Waterhuishouding* en het *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003)*. Het bestuursakkoord heeft tot doel "om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden". Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd. Verder is water in de *Nota Ruimte* een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water

beter kan worden vastgehouden of geborgen.

3.7.2. Provinciaal en regionaal beleid

Op provinciaal niveau is het waterbeheer vastgelegd in het *Streekplan* (juni 2005), *Waterhuishoudingsplan Gelderland* (december 2004) en het *Gelders Milieuplan* (juni 2004).

Het Waterhuishoudingsplan is gebouwd op drie onderdelen:

1. Het uitvoeren van de in beeld gebrachte wateropgaven uit de stroomgebiedsvisies.
2. Grondwaterbeheer; voor het onttrekken van grondwater wordt gelet op de functies en de waterbalans van het gebied om te bepalen of het onttrekken van grondwater kan toenemen of moet afnemen.
3. Relevant hierin is het voorkomen van achteruitgang van de waterkwaliteit, realiseren van de door de KRW (zie boven) gewenste waterkwaliteit en bescherming van de waterhuishoudkundige functies. Vooral voor de functies natuur en waterberging vraagt planologische bescherming in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Aan het eind van de planperiode van het Waterhuishoudingsplan in 2008 vindt een evaluatie plaats van het WHP3 om een afweging te maken of het provinciaal beleid voldoende is om te kunnen voldoen aan de doelstellingen voor de Kaderrichtlijn Water. Eventueel wordt het beleid aangepast zodat het inpas loopt met de Europese doelstellingen.

De gemeenten in Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) hebben het *Convenant Duurzaam Bouwen in het KAN* (2000) opgesteld. Het 'pakket duurzaam bouwen' maakt hier onderdeel van uit. Hierin staan uitgangspunten voor duurzaam bouwen. Voor water is het volgende streefbeeld opgesteld: natuurlijke waterhuishouding (vermindering verdroging) en schoon water in de wijk, waardoor natuurontwikkeling mogelijk is.

3.7.3. Beleid waterschap en gemeente

Aangezien het stedelijk waterbeheer in Arnhem-Noord is overgedragen aan het waterschap Rijn & IJssel dient de gemeente Arnhem ook rekening te houden met het vigerende beleid van het waterschap. Relevant beleid voor de gemeente Arnhem is op 21 december 2006 vastgestelde *Beheerplan (2007-2010)* en de *Keur en legger* van het waterschap.

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

- *Gemeentelijk Riolerings Plan* (2003-2007 verlengd tot en met 2008); dit plan richt zich op een verbetering van de kwaliteit van het rioleringsstelsel, op de vermindering van de vuiluitwerp naar het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater, op het voorkomen van overlast en op het vasthouden van schoon hemelwater in stedelijk gebied.
- *Het Structuurplan Arnhem 2010* beschrijft het ruimtelijk beleid, voornamelijk op hoofdlijnen. Water heeft een nadrukkelijke plaats gekregen in het Structuurplan. Arnhem moet zuiniger met water van goede kwaliteit omspringen en dit beter ecologisch gaan benutten. Water moet een grotere rol gaan spelen in het stadsbeeld. Dit gaat samen met het realiseren van een duurzaam watersysteem met een grote bergingscapaciteit en hoge waterkwaliteit.
- *Waterplan Arnhem*. Door de gemeente Arnhem en haar waterpartners is het Waterplan Arnhem opgesteld. Hierin is het beleid voor waterbeheer in Arnhem geformuleerd. Het Waterplan Arnhem is door de gemeenteraad op 17 november 2003 vastgesteld.

Vanuit de watersysteembenadering is een beleidsrichting geformuleerd voor aspecten als gebruik en veiligheid. De opstelling is ingestoken vanuit zes thema's: verdroging beperken, wateroverlast tegengaan, water meer beleven, goed rioolstelsel, water(bodem)kwaliteit verbeteren en zuinig omgaan met drinkwater en veiligheid tegen overstromingen.

Uitgangspunt in het huidige beleid van gemeente, waterschap en provincie is dat

planontwikkeling moet aansluiten bij een duurzaam integraal waterbeheer. Dit betekent dat:

- er grondwaterneutraal gebouwd moet worden;
- er geen negatieve verstoring van de grondwaterstanden en -stromingen mag worden veroorzaakt om grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven- en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen;
- het regenwater binnen het plangebied afgekoppeld moet worden van de riolering, bij voorkeur door infiltratie;
- het verhard oppervlak zoveel mogelijk beperkt wordt;
- er maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van grondwatervervuiling;
- het gebruik van uitloogbare materialen niet is toegestaan.

3.8 Sport- en recreatiebeleid

In 2005 is de Sportnota "Sport over de breedte" vastgesteld. Het sportbeleid concentreert zich rond vijf thema's:

1. Samenhang tussen bewegingsonderwijs, sportbuurwerk en sportverenigingen met het doel meer mensen in beweging te krijgen;
2. Verbeteren van de kwaliteit van sportverenigingen, uitgaande van de cruciale rol van sterke sportverenigingen voor het sportaanbod in Arnhem;
3. Voldoende en kwalitatief goede sportaccommodaties: bestaande accommodaties aanpassen aan de huidige kwaliteitsnormen, goede spreiding van voorzieningen over de stad en nieuwe voorzieningen waar dat wenselijk is;
4. Topsport in de stad als het evenementen betreft;
5. Dienstverlening in de sport: ondersteuning van verenigingen, informatie en advies en belangenbehartiging.

Voorganger van bovengenoemde nota was de Beleidsnota Sport en Recreatie (1993) waarin ook een gemeentelijke visie was weergegeven ten aanzien van het sportbeleid. Hierin werd een gemeentelijk beleid genoemd, dat was geformuleerd in de nota "Herschikken en Indikken betreffende buitensportaccommodaties". Dit leidde tot het besluit in de jaren negentig tot opheffing van het sportpark Merwedestraat. Hierdoor is het terrein beschikbaar gekomen voor andere functies waaraan nu dit bestemmingsplan alsnog een invulling wordt gegeven.

3.9 Economisch beleid

In de *Kadernota Economisch beleid 2003-2006 (2003)* is het economisch beleid voor de komende jaren neergelegd. De nota bouwt voort op de ambities van de Stadsvisie Arnhem 2015 en kiest op economisch gebied voor: Arnhem Dienstenstad van Oost-Nederland. Annex hieraan dient de Arnhemse ruimte en het Arnheems potentieel beter benut te worden en neemt Arnhem de taak op om uit te bouwen tot attractieve stad. Dit wordt uitgewerkt via vier strategische sporen: verbetering dienstverlening, het bieden van ruimte, promotie en acquisitie en structuurversterkende maatregelen.

In de Kadernota wordt, onder meer, gesteld dat Arnhem er voor kiest de belevingswaarde van de stad te vergroten. Arnhem is voor de wijde omgeving het regionaal centrum met de daarbij behorende voorzieningen op het gebied van detailhandel, horeca, kunst, cultuur, sport, recreatie en dergelijke. De gewenste schaa sprong van Arnhem kan niet zonder vergroting, aanpassing en modernisering van deze voorzieningen. Kwaliteit staat hierbij voorop.

3.9.1. Wijkeconomie

Het stimuleren van 'werken in de wijk' oftewel wijkeconomie, zoals vastgelegd in de gelijknamige *Nota Wijkeconomie (2001)* blijft een belangrijk thema. De ontwikkeling van kleinschalige bedrijvigheid en werkgelegenheid levert een bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid en sociale samenhang in de wijk. In dit verband is het werken aan huis, binnen duidelijk beperkte kaders, toegestaan. Concreet betekent dit dat de gemeente actief blijft bij het stimuleren van woon-werkeenheden en het ontwikkelen van kleinschalige bedrijfsverzamelgebouwen in wijken, bedoeld voor bedrijven in de ambachtelijke bedrijvigheid en de persoonlijke, zakelijke en overige dienstverlening.

3.9.2. Bedrijven op bedrijventerreinen

Uit de *Bedrijventerreinennota Knooppunt Arnhem – Nijmegen 2000 (2000)* blijkt dat het KAN vergeleken met het Nederlandse gemiddelde economisch gezien één van de sterker groeiende gebieden in Nederland is en dit is ook voor de toekomst de verwachting. Voor de korte en middellange termijn (2001-2010) lijken vraag en aanbod op de bedrijventerreinen in het KAN redelijk op elkaar te zijn afgestemd, alhoewel er zich dan in bepaalde segmenten (met name gemengd) al tekorten voordoen. Op de lange termijn (2010-2020) zal een fundamenteel tekort aan gemengde bedrijventerreinen ontstaan. In de regio Arnhem ontstaat in de A12-zone (gebied langs de A12 van Arnhem-Noord tot aan de Duitse grens) voor de periode 2001-2005 een tekort aan gemengde bedrijventerreinen.

3.9.3. Kantoren

De nota *Segmenterings- en Faseringsplan Kantorenmarkt tot 2015 Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN, 1997)* geeft een regionale afstemming in de uitgifte van kantoorlocaties qua segment, faseringsplan in de tijd en qua locatie. De gemeente Arnhem voert in aansluiting hierop, sinds 1994 een *Segmenterings- en faseringsbeleid voor kantoren*. Dit beleid is in 2001 geactualiseerd (*Strategische Visie kantorenbeleid Arnhem, 2001*). In deze visie staat de relatieve schaarste centraal. Dit betekent dat het aanbod selectief en gefaseerd op de markt dient te komen. Daarnaast is ontwikkeling van kantoren buiten de daarvoor aangewezen locaties (Arnhem Centraal, Gelderse Poort, Schuytgraaf etc.) ongewenst.

3.9.4. Detailhandel

In september 2001 heeft de gemeenteraad een nieuwe *Beleidsnota Detailhandel Arnhem* vastgesteld. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat detailhandel wordt geconcentreerd in winkelcentra, met supermarkten als centrale trekker. Dit betekent dat detailhandel buiten de in bestemmingsplannen aangegeven locaties niet tot de mogelijkheden behoort.

3.10 Horecabeleid

De horecanota *Gastvrij Arnhem (2005)* geeft de uitgangspunten aan voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van horeca. Hoofddlijn van de nota is de randvoorwaardenscheppende en faciliterende rol van de gemeente zodat een evenwichtig aanbod van horeca ontstaat. Horecaontwikkeling is afgestemd op de functie van het gebied. De ontwikkeling van de attractieve stad vraagt om horecaontwikkeling met name in de binnenstad en omgeving. In de detailhandelgebieden (Kronenburg, Presikhaaf) heeft horeca vooral een belangrijke ondersteunende functie voor de detailhandel. Ook in de toeristische centra van de stad heeft de horeca een ondersteunende functie. In woonwijken heeft horeca een verzorgende functie. En langs de radialen heeft het een bovenwijkse of stedelijke functie.

Vertaald naar dit bestemmingsplan betekent dit dat binnen dit plan nieuwe horeca-activiteiten niet gewenst zijn. De enige horeca die wordt toegestaan dient ondergeschikt te zijn en in relatie te staan tot de hoofdbestemmingen in het plangebied.

3.11 Coffeeshopbeleid

De nota *Arnhems Coffeeshopbeleid* (1998) geeft als hoofddoelstelling: het terugdringen van overlast c.q. het beperken van de inbreuk op het woon- en leefklimaat door softdrugshandel. Er is beleid geformuleerd om de handhaving te intensiveren. Tevens is aangegeven met welk instrumentarium dit wordt gedaan en door wie dit wordt uitgevoerd. Uitvoering van dit beleid waarborgt ook in dit plangebied beheersing van de problematiek. Er is geen aparte bestemmingscategorie voor de coffeeshops gecreëerd. In het plangebied zijn geen coffeeshops aanwezig of toegestaan.

Vertaald naar dit bestemmingsplan betekent dit dat in het plangebied geen coffeeshops zullen worden toegestaan. Er zijn in het plangebied overigens geen coffeeshops aanwezig.

3.12 Prostitutiebeleid

In de nota *Van Rood naar Groen Arnhemse Prostitutie op weg naar normalisatie* (2000) is het beleid neergelegd, dat gevoerd wordt in verband met de afschaffing van het wettelijke bordeelverbod per 1 oktober 2000. Gemeenten krijgen hierdoor de mogelijkheid en de verantwoordelijkheid om de prostitutie te reguleren

Ten aanzien van de raamprostitutie, overige seksinrichtingen en de tippelprostitutie voert het gemeentebestuur van Arnhem een actief vestigingsbeleid. Het actief vestigingsbeleid bestaat uit de volgende elementen:

1. concentratie van de raamprostitutie op één plek;
2. het aan een maximum binden van het aantal ramen en werkplekken, waarbij het huidige aantal van 240 ramen verlaagd wordt naar 120;
3. het aan een maximum binden van het aantal overige seksinrichtingen op 8 in heel Arnhem, waarbij in elke wijk (CBS- wijkindeling) maximaal 1 seksinrichting gevestigd mag zijn, ook worden hierbij beperkingen toegepast;
4. concentratie van de tippelprostitutie.

Het gemeentebestuur bepaalt hiermee zélf de locatie waar deze vormen van prostitutie zich mogen manifesteren alsmede de omvang ervan en voorkomt hiermee dat de prostitutie zich ongecontroleerd over de stad uitspreidt. De gemeente wil hiermee voorkomen dat bepaalde vormen van prostitutie overlast voor de omgeving veroorzaken. Deze overlast zou kunnen ontstaan doordat er een concentratie van bijvoorbeeld privé-huizen in een bepaalde wijk ontstaat (eerder zagen we immers dat vooral oudere wijken in Arnhem erg aantrekkelijk lijken te zijn voor de vestiging van seksinrichtingen) of doordat de prostitutiefunctie conflicteert met bepaalde andere functies.

Vertaald naar dit bestemmingsplan toe: In het plangebied is geen seksinrichting aanwezig en ook in het CBS-telgebied is geen seksinrichting aanwezig. In Arnhem mogen maximaal 8 seksinrichtingen zijn, waarbij er maximaal één seksinrichting per telgebied is toegestaan. In Arnhem zijn op dit moment 9 seksinrichtingen. Hierdoor is het onwaarschijnlijk dat een nieuwe aanvraag voor een seksinrichting zal worden gehonoreerd.

Hoofdstuk 4 Uitgangspunten

4.1 Ruimtelijke aspecten

Een structurele beleidslijn is het handhaven en consolideren van de hoofdfunctie van de woonwijk Presikhaaf, een versterking van de werkfunctie en waar mogelijk een versterking van de groene zone aan de noordzijde. Vanuit het ontwikkelingsplan Presikhaaf wordt een groene verbinding voorgesteld tussen de spoorlijnen Arnhem-Dieren-Zutphen en Arnhem-Westervoort-Zevenaar; een natte ecologische verbindingzone ten westen van Presikhaaf en een droge ecozone ten oosten, nabij de A12. Een verbetering van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers wordt bepleit. Het structuurplan voorziet in de verbreding van de spoorzones.

De samenleving is minder eenvormig geworden en ook de stad moet ruimte bieden voor verschillen. Zo moeten de monotone naoorlogse wijken afwisselender worden, met meer verschillende soorten woningen en is het wenselijk werkgelegenheid in de stad te situeren. Dit op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en het langzaam-verkeer.

Alhoewel de locatie Merwedestraat-Maaslaan geen deel uitmaakt van een stadsdeel dat tot een specifieke categorie in het structuurplan wordt genoemd, is de ligging van het terrein aan de radiaal IJssellaan en de beide spoorlijnen bijzonder in de stad.

De IJssellaan is één van de radialen die primair de hoofdroutes zijn van en naar het centrum. Door de goede bereikbaarheid bieden de radialen een gunstige vestingplaats voor voorzieningen. De ruimtelijke structuur van de radialen biedt mogelijkheden tot verduidelijking van hun rol in het stadsbeeld. Zo wordt in het ruimtelijk beeld uitgegaan van een geleidelijke opbouw van de stedelijkheid naar het centrum toe. Beginnend van 'groene invalsweg door buitenwijken' via 'boulevard met bomenrij' naar 'stadsstraat met dichte bebouwing'. Het beeld van de radialen kan op vele plaatsen in die zin worden versterkt.

Vanuit deze visie wordt bepleit dat de ruimtelijke inrichting van de locatie die grenst aan de IJssellaan, een stedelijk accent vormt dat aansluit bij het boulevardkarakter van de IJssellaan. Dit kan worden gerealiseerd door langs de IJssellaan een wat hogere bebouwing te realiseren met een invulling van kantoorfuncties en showrooms, die wel gerelateerd moeten blijven aan de bedrijfsinvulling. Voorheen was het gebied vanaf de IJssellaan beperkt zichtbaar. Nu is het vanaf deze laan wel goed te overzien evenals vanaf de aangrenzende spoorlijnen waardoor eisen aan de beeldkwaliteit zullen worden gesteld.

4.2 Economie

Gezien de huidige vraag is er vanuit economisch beleid de voorkeur om het terrein uit te geven in kleine kavels tot 3000 m², met name voor reeds in Arnhem gevestigde bedrijven. Om tot een intensivering van het ruimtegebruik te komen wordt de vestiging van een bedrijfsverzamelgebouw of geschakelde bedrijfsunits bepleit. Deze bedrijvigheid dient te passen binnen de milieucategorie 1 tot en met 3.

De bedrijven die binnen het plangebied gewenst zijn staan aangegeven op de bij dit voorschriften van dit bestemmingsplan behorende bedrijvenlijst.

4.3 Verkeer

Ongelijkvloerse spoorkruising

Er is sprake van een capaciteitsprobleem op het bestaande spoorwegnet. Derhalve is op termijn een vrije ongelijkvloerse kruising (dive-under) noodzakelijk zodat de treinen Arnhem-Zutphen de treinen Zevenaar-Arnhem conflictvrij kunnen kruisen. Een dergelijke ingreep heeft ingrijpende ruimtelijke consequenties. Onder andere zal er ruimte gereserveerd moeten worden aan de kant van de Merwedestraat om een spoorverdubbeling mogelijk te

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

maken. Hiermee wordt een aanzienlijk beslag gelegd op de Merwedestraat en omgeving. Het is niet mogelijk om op de dan nog resterende ruimte tussen spoor en bebouwing een nieuwe straat aan te leggen. Er is wel voldoende ruimte over om een hoogwaardige fietsroute (zie hierna) langs het spoor aan te leggen. Deze ongelijkvloerse spoorkruising was voorzien rond het jaar 2015. Inmiddels is het onzeker of de aanleg nog wel zal plaatsvinden. Daarom is hiermee geen rekening gehouden in dit bestemmingsplan. Op basis van een landelijke studie zal op termijn duidelijkheid moeten komen of en wanneer de aanleg zal plaatsvinden.

Fiets en openbaar vervoer

Het plangebied is uitstekend bereikbaar per fiets. Op de (tijdelijke) verkeersaders rondom het plangebied zijn comfortabele en veilige fietsvoorzieningen aanwezig. In 2004 is het kruispunt Voetiuslaan-Eemslaan aangelegd. Dit kruispunt is eveneens voorzien van uitstekende langzaam verkeersvoorzieningen. Dus ook vanuit dit ontsluitingspunt is het plangebied uitstekend per fiets te bereiken.

Het gebied is eveneens goed bereikbaar per openbaar vervoer. Alle (toekomstige) bebouwing in het projectengebied bevindt zich binnen 500 meter van de dichtstbijzijnde openbaar vervoerhalte aan de IJssellaan. Deze halte is een zogenaamde "snelhalte" met een zeer directe en snelle en hoog frequente verbinding naar het centrum Centraal Station. Ten behoeve van een snelle doorstroming is een aparte opstelstrook voor de bussen bij het kruispunt IJssellaan-Marsdiep gemaakt. Ook is de halte uitstekend bereikbaar voor voetgangers zowel vanuit Presikhaaf I, het bedrijventerrein als het woongebied aan de andere kant van de IJssellaan (Presikhaaf II). Het nieuw te realiseren kruispunt voorziet in oversteekvoorzieningen voor zowel fietsers als voetgangers.

Geplande "Verlengde Vosdijk"

In het Stedelijk Verkeer en Vervoer Plan (SVVP) is een nieuwe, nog aan te leggen, verbindingsweg in het verlengde van de Vosdijk naar de IJssellaan opgenomen: de zogenaamde "Verlengde Vosdijk". Deze zou in de plaats moeten komen voor de huidige (tijdelijke) verkeersader Merwedestraat-Eemslaan-Marsdiep en vormt dan een veel directere en betere (dwars)verbinding tussen de Velperweg en de IJssellaan. Ook zou deze nieuw geplande verkeersader fungeren als hoofdontsluiting voor het geprojecteerde bedrijventerrein. De aanleg van deze geplande verbinding gaat voorlopig niet door. De aanleg van deze verbinding is namelijk altijd direct gekoppeld geweest aan de aanleg van een 'dive-under' ter hoogte van de Merwedestraat, Omdat deze 'dive-under' vooralsnog niet doorgaat is ook de aanleg van de "Verlengde Vosdijk" voorlopig niet aan de orde en daarom ook niet in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

Modelberekeningen geven aan dat de (dwars)verbinding Vosdijk-Merwedestraat-Eemslaan in 2015 een stuk drukker zal zijn dan in de huidige situatie; circa. 5000 mtv/ etmaal in 2005 en circa 8000 mtv/etmaal in 2015. Verreweg het grootste deel van deze groei is het gevolg van de zogenaamde 'autonome groei', Autobezit en autogebruik nemen ook de komende jaren nog gestaag toe. Deze voorspelde intensiteitstoename is aanvaardbaar in relatie tot de vormgeving/ wegcapaciteit van deze (dwars)verbinding.

4.4 Milieuaspecten

In deze paragraaf wordt aandacht besteedt aan de milieuaspecten. Er wordt aangegeven of er knelpunten zijn voor de ontwikkelingen in het plangebied. In de Milieuaspectenstudie Merwedestraat e.o. (zie bijlage 1) is meer achtergrondinformatie te vinden over de milieuaspecten.

4.4.1. Wegverkeerslawaaï

Achtergrond Wet geluidhinder

Aan weerszijden van de meeste wegen bevindt zich een zone (artikel 74 Wet geluidhinder). Deze zone is het aandachtsgebied waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van

toepassing zijn. Niet alle wegen hebben een zone, uitgesloten zijn de wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur en woonerven.

Als er binnen de zone van een weg (planologisch) een nieuwe situatie ontstaat waarbij het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk wordt gemaakt, moet er een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. In het onderhavige onderzoek wordt het realiseren van een nieuwe bedrijfswoning en een nieuwe woonwagenstandplaats mogelijk gemaakt waarbij een voorkeursgrenswaarde geldt van 48 dB en een maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB. Het akoestisch onderzoek dient inzicht te geven in de (toekomstige) geluidssituatie van de woningen. Uit het onderzoek kunnen drie typen resultaten komen:

1. Geluidbelasting op de gevel van de woning (of op de kavelgrens van de woonwagenstandplaats) bedraagt maximaal 48 dB en voldoet dus aan de voorkeursgrenswaarde. Er zijn geen belemmeringen aanwezig en de geluidgevoelige bestemming kan worden gerealiseerd.
2. Geluidbelasting op de gevel van de woning (of op de kavelgrens van de woonwagenstandplaats) ligt tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB (en 53 dB voor woonwagenstandplaatsen) voor onderhavige binnenstedelijke situatie. Er dient te worden bezien in hoeverre het treffen van maatregelen mogelijk is. Indien het treffen van maatregelen (akoestisch) niet doelmatig is of als er voor het treffen van maatregelen overwegende bezwaren van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard aanwezig zijn, dient een hogere waarde procedure doorlopen te worden. Deze eventuele hogere waarden kunnen op basis van het geluidbeleid van de gemeente Arnhem door B&W zelf worden vastgesteld. Aanvullend dient onderzocht te worden of aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk zijn.
3. Bij geluidbelastingen groter dan maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB zijn geen (nieuwe) geluidgevoelige bestemmingen mogelijk (grenswaarde). Wel is het mogelijk geluidgevoelige bestemmingen te realiseren indien de gevel waarvoor een hogere geluidbelasting wordt berekend dan de maximaal te ontheffen grenswaarde van 68 dB "doof" wordt uitgevoerd. Een "dove"gevel is een gevel waarbij ramen in de gevel aanwezig zijn, welke niet geopend kunnen worden. Onder bepaalde voorwaarden mogen er te openen delen in de gevel aanwezig zijn (zoals bv. een nooduitgang).

Voor wegverkeer dienen de wegen elk afzonderlijk van elkaar getoetst te worden. Conform artikel 110g Wet geluidhinder mag de berekende geluidbelasting verminderd worden met een correctiefactor. Door deze correctiefactor wordt rekening gehouden met het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst. Deze correctie bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor de overige wegen.

In het voorliggende onderzoek zijn alleen wegen betrokken waarvoor een maximum rijsnelheid geldt van 50 km/uur, waardoor voor alle wegen een correctie is toegepast van 5 dB.

Hogere grenswaarde Wegverkeerslawaaï

Met de wijziging van de Wet geluidhinder wordt het vaststellen van hogere grenswaarden (op enkele uitzonderingen na) gedecentraliseerd naar de gemeenten. De gewijzigde wet kent nu voor alle geluidbronnen een lijst van criteria voor vaststelling van een hogere waarde (art. 110a). Vaststelling van hogere waarden mag alleen als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of als ze stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren hebben. Ook is het merendeel van de ontheffingscriteria en randvoorwaarden komen te vervallen. De gemeente dient het vaststellen van hogere grenswaarden zelf te motiveren. De gemeente Arnhem heeft inmiddels zelf geluidbeleid opgesteld. Op basis van dit beleid is het voor de gemeente Arnhem mogelijk zelf gemotiveerd hogere waarden vast te stellen. Voorwaarde is wel dat geen maximaal te ontheffen grenswaarden worden overschreden.

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

Beschrijving bestaande situatie

De Marsdiep/Eemslaan en de IJssellaan zijn de belangrijkste wegen in het plangebied en hiervoor geldt een maximum rijsnelheid van 50 km/uur. Voor de IJssellaan, Marsdiep en Eemslaan is uitgegaan van een SMA 0/6 wegverharding. Voor de Merwedestraat en de Maaslaan geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit betreffen derhalve geen zoneringsplichtige wegen. Op de Merwedestraat is DAB (dicht asfalt beton) aanwezig en op de Maaslaan is een klinkerverharding aanwezig.

Op basis van gegevens uit de Regionale Verkeersmilieukaart van de regio Arnhem (RVMK) zijn de verkeersintensiteiten, periode- en voertuigverdeling van de relevante wegen bepaald voor het toekomstjaar 2015. Deze gegevens zijn weergegeven in tabel 1.

Weg	etmaal-intensiteit	gem. daguur %	gem. avonduur %	gem. nachtuur %	Voertuigverdeling			
					motor	licht	Middel zwaar	zwaar
IJssellaan	14.367	7.0	2.0	1.0	1.0	97.2	1.3	0.5
Marsdiep/Eemslaan	10.865	7.0	2.0	1.0	1.0	96.8	1.6	0.6
Merwedestraat	1.650	7.0	2.0	1.0	1.0	98.5	0.5	0.0
Maaslaan	1.650	7.0	2.0	1.0	1.0	97.8	1.0	0.2

Tabel 1: Verkeersgegevens 2015 Plangebied Merwedestraat gewijzigde wegenstructuur (bron RVMK model Presikhaaf 2015 PM_RVMK_okt06)

Voor het onderzoeksgebied is met de eerder aangeven invoergegevens een akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaaï opgesteld. Met het opgestelde rekenmodel is de geluidbelasting door wegverkeer op de voorgenomen geluidgevoelige bestemming (bedrijfswoning bij moskee en woonwagenstandplaats) berekend. De berekening is uitgevoerd op een hoogte van 1,5, 5,0 en 7.5 meter boven het plaatselijk maaiveld voor de bedrijfswoning. Voor de woonwagenstandplaats is een hoogte van 1.8 m boven het plaatselijk maaiveld aangehouden. Er is getoetst ter plaatse van de kavelgrens. De berekeningen zijn vervolgens uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II van het "Reken en Meetvoorschrift geluidhinder 2006".

Beschrijving ontwikkeling

Het bestemmingsplan maakt overeenkomstig de bepalingen uit de Wet geluidhinder twee geluidgevoelige functies mogelijk: een bedrijfswoning bij het Islamitisch Cultureel Centrum en een woonwagenstandplaats. Deze nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zijn aanwezig binnen de geluidzones van het Marsdiep/Eemslaan en de IJssellaan. Door middel van een akoestisch onderzoek dient de akoestische situatie vanwege deze wegen inzichtelijk te worden gemaakt. De vermelde geluidbelastingen zijn in deze rapportage weergegeven in Lden inclusief aftrek overeenkomstig artikel 110g Wgh (voor alle wegen 5 dB).

IJssellaan

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de IJssellaan. De IJssellaan heeft ter plaatse van het plangebied een geluidszone van 350 meter. Hierdoor ligt het gehele plangebied binnen de geluidszone van de IJssellaan. Voor de nieuwe bedrijfswoning bij de moskee en de nieuwe woonwagenstandplaats is geen knelpunt aanwezig. Er wordt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend van 48 dB voor de woning en de woonwagenstandplaats. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 45 dB op de zuidoost gevel van de bedrijfswoning van de moskee.

Marsdiep/Eemslaan

Door het plangebied ligt het Marsdiep/Eemslaan. Deze weg heeft ter plaatse van het plangebied een geluidzone van 200 meter. Hierdoor ligt zowel de bedrijfswoning van de moskee als de woonwagenstandplaats binnen de geluidzone van het Marsdiep/Eemslaan. Voor de nieuwe bedrijfswoning bij de moskee en de nieuwe woonwagenstandplaats is geen knelpunt aanwezig.

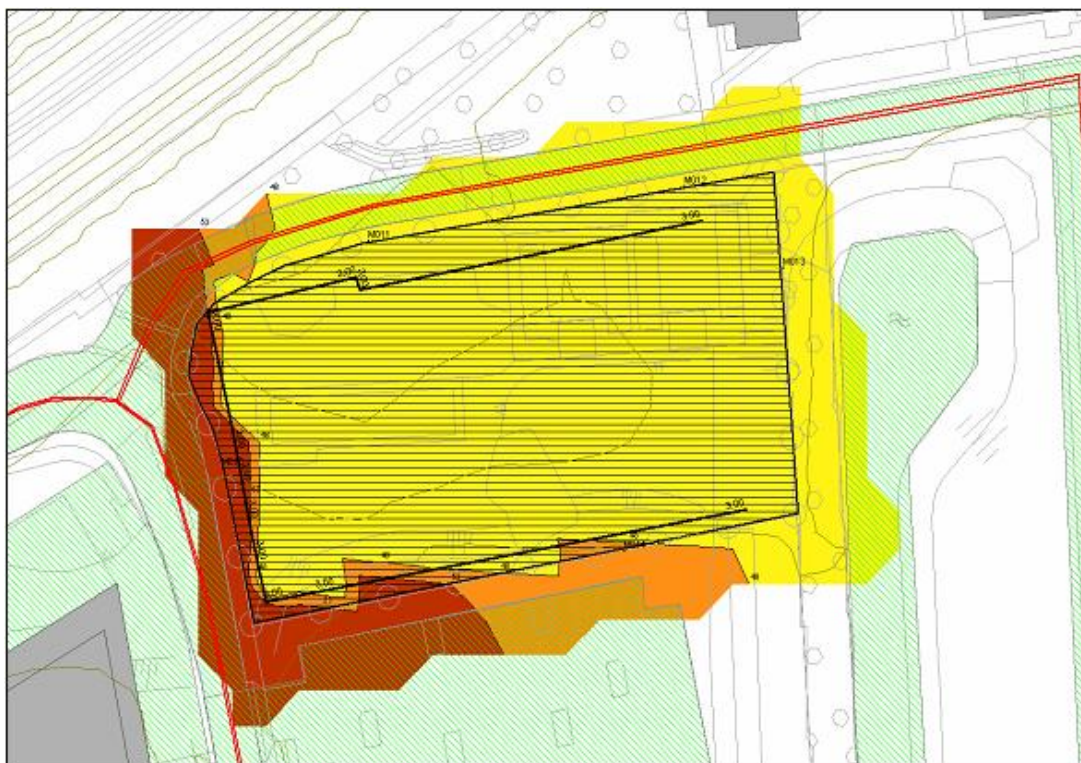
Er wordt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend van 48 dB voor de bedrijfswoning. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 47 dB voor de bedrijfswoning van de moskee.

Ter plaats van de kavelgrens van de toekomstige woonwagenlocatie bedraagt de geluidsbelasting vanwege het Marsdiep/Eemslaan maximaal 61 dB. Dit is 8 dB hoger dan de grenswaarde van 53 dB en 13 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Om aan te geven waar de voorkeursgrenswaardecontour en de grenswaardecontour loopt is een rasterberekening uitgevoerd op 1,8 meter hoogte. De contouren zijn in bijgevoegde kaart weergegeven.



Om het terrein optimaal te kunnen benutten is de geluidbelasting ook berekend met een afschermende voorziening (bestaande uit sanitaire voorzieningen, bergruimte en daar waar onderbroken door een keermuur/geluidscherm). De hoogte van de voorziening dient tenminste 3 meter te zijn om de geluidsbelasting op het terrein van woonwagenstandplaats 48 dB of lager te laten zijn. De geluidcontour op 1,8 meter hoogte is op onderstaande kaart weergegeven.



Na de realisatie van de afschermende voorziening behoeft vanwege wegverkeerslawaaï geen hogere waarde te worden vastgesteld.

Merwedestraat

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Merwedestraat. Deze weg heeft geen geluidszone. Deze weg is dan ook niet nader onderzocht.

Maaslaan

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Maaslaan. De Maaslaan heeft geen geluidszone. Deze weg is dan ook niet nader onderzocht.

Conclusie

Voor de bedrijfswoning bij de moskee is voor geen enkele weg een knelpunt aanwezig. Er wordt voor de IJssellaan en het Marsdiep/Eemslaan een lagere geluidsbelasting berekend van de voorkeursgrenswaarde. Er zijn voor wat betreft wegverkeerslawaaï geen knelpunten voor de bedrijfswoning bij de moskee aanwezig.

Voor de woonwagenstandplaats aan de Merwedestraat zijn met uitzondering van het Marsdiep/Eemslaan geen knelpunten aanwezig vanwege het wegverkeer. Voor het

Marsdiep/Eemslaan wordt een geluidbelasting berekend van 61 dB. Deze geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor woonwagenstandplaatsen met 13 dB en de grenswaarde met 8 dB. Het treffen van bronmaatregelen levert niet voldoende geluidseffect op. Op basis van deze geluidsbelasting is de locatie niet volledig te benutten voor woonwagens vanwege de overschrijding van de grenswaarde.

Met een geluidscherm en andere afschermende bebouwing (bergingen etc.) van minimaal 3 meter hoog kan een geluidbelasting van 48 dB of lager worden gehaald. Hierdoor wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder en hoeft er geen hogere grenswaarde te worden aangevraagd.

4.4.2. Railverkeerslawaaai

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Arnhem – Zutphen. Voor deze spoorlijn is een geluidszone van 200 meter aanwezig. Aan de zuidzijde van het plangebied is de spoorlijn Arnhem – Zevenaar aanwezig. Voor deze spoorlijn is een geluidszone van 400 meter aanwezig. De geluidzones overlappen geheel of gedeeltelijk het plangebied. De spoorlijnen hebben een maatgevende bijdrage voor het heersende akoestische klimaat in het plangebied.

Het akoestisch rekenmodel van de gemeente Arnhem met betrekking tot relevante spoortrajecten (Arnhem – Zutphen en Arnhem – Zevenaar) is als basis gebruikt. In het model is ook de akoestische omgeving (gebouwen, bodemvlakken, etc) aanwezig. De gebouwen in het bouwplan aan de Merwedestraat zijn op basis van maximale bouwhoogten aan het rekenmodel toegevoegd. Uiteindelijk is nog gecontroleerd of het brongegevens van het model afwijken ten opzichte van de meest recente toekomstprognose zoals weergegeven in het Akoestisch Spoorboekje ASWIN2007, peiljaar 2010-2015 (gegevensbestand V2007). Er zijn geen afwijkingen geconstateerd. De berekeningen zijn vervolgens uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II van het “Reken en Meetvoorschrift geluidhinder 2006” (behorende bij hoofdstuk 4 spoorweg).

Met het opgestelde rekenmodel is de geluidbelasting door railverkeer op de voorgenomen geluidgevoelige bestemming (bedrijfswoning bij moskee en woonwagenstandplaats) berekend. De berekening is uitgevoerd op een hoogte van 1,5, 5,0 en 7.5 meter boven het plaatselijk maaiveld voor de bedrijfswoning. Voor de woonwagenstandplaats is een hoogte van 1.8 m boven het plaatselijk maaiveld aangehouden. Er is getoetst ter plaatse van de kavelgrens.

Beschrijving ontwikkeling

De nieuwe geluidsgoedige bestemmingen (bedrijfswoning en woonwagenstandplaats) zijn aanwezig binnen de geluidzones van de spoorlijn Arnhem – Zutphen als de spoorlijn Arnhem – Zevenaar. De cumulatieve geluidbelasting voor railverkeer bestaat uit de bijdrage van beide spoorlijnen. Dit in tegenstelling tot wegverkeer, waarbij de geluidbelasting per weg wordt beoordeeld.

Voor de dienstwoningen van de Moskee wordt een geluidbelasting berekend van maximaal 54 dB. Deze geluidbelasting blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Voor de dienstwoning is geen akoestisch knelpunt aanwezig. De woonwagenstandplaats ligt dichterbij de spoorlijn Arnhem – Zutphen, waardoor een hogere geluidbelasting wordt berekend. De hoogst berekende geluidbelasting op de terreingrens bedraagt maximaal 60 dB. Deze geluidbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde voor woonwagenstandplaatsen van 55 dB. De maximaal te ontheffen grenswaarde van 60 dB wordt echter niet overschreden. Voor de woonwagenstandplaats is een knelpunt aanwezig. De spoorlijn Arnhem – Zutphen heeft een maatgevende bijdrage in de overschrijding.

De spoorlijn Arnhem – Zutphen veroorzaakt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woonwagenstandplaats. Het treffen van bronmaatregelen levert niet voldoende akoestisch rendement (reductie circa 2 dB). Het terug brengen van de geluidbelasting met 5 dB is mogelijk met een scherm van circa 1 meter + BS (bovenkant spoor) over een afstand van circa 200 meter direct langs het spoor. Gezien het aantal geluidgevoelige bestemmingen waarvoor het scherm effect heeft, kan op voorhand worden geconcludeerd dat voor het plaatsen van het scherm overwegende bezwaren aanwezig zijn van financiële aard.

Er is wel een berekening uitgevoerd met de afschermde voorziening die in het kader van wegverkeerslawaaai is doorgerekend. De 3 meter hoge afscherming is niet voldoende hoog om in het gehele gebied de geluidbelasting terug te dringen tot beneden de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) (zie contour op bijgevoegde kaart). De hoogste geluidbelasting ter plaatse van de woonwagenstandplaats bedraagt 58 dB.



Het spoor ligt hoger dan het maaiveld van de woonwagenstandplaats. Een afscherming rondom de woonwagenstandplaats is dan ook niet (voldoende) effectief. Omdat de voorziening toch aanwezig zal zijn is dit wel uitgangspunt voor de berekening.

Voor de woonwagenstandplaats dient een hogere waarde vastgesteld te worden van 58 dB. Het vaststellen van een hogere waarde past binnen het vastgestelde gemeentelijk geluidsbeleid. Het gebied rond de IJssellaan wordt overeenkomstig het geluidsbeleid van de gemeente Arnhem aangemerkt als Stedelijk Zone/Knooppunt. Bij dit gebiedstype geldt een ambitieniveau van 58-63 dB voor railverkeerslawaai. De berekende geluidbelasting ligt ruim binnen dit ambitieniveau.

4.4.3. Industrielawaai

Op basis van de milieucategorie indeling kan worden geconcludeerd dat er voor de woonwagenstandplaats hinder kan optreden vanwege de bedrijven Akzo/Acordis, direct ten noorden van de spoorlijn Arnhem – Zutphen. Door de relatief korte afstand tot de bedrijven/meest zuidelijke bedrijfsbebouwing van circa 80 meter is er een gerede kans aanwezig, gezien de toegestane/aanwezige hindercategorie (maximaal categorie 4, hinderafstand 200 meter), dat er geluidshinder op kan treden bij de woonwagens. Uit de contourenkaart, die opgesteld is aan de hand van de vigerende vergunning van de bedrijven op het gehele Akzo-Nobel terrein (rapport nr 01.0672.R01 d.d. 9 oktober 2001 opgesteld door SPA), blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de Merwedestraat en omgeving tussen de 50 en 55 dB(A) etmaalwaarde ligt. Ter plaatse van de woonwagens is deze maximaal 53 dB(A) etmaalwaarde. Deze geluidnormen zijn vastgelegd in de vigerende vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer. In het kader van vergunningverlening wordt getoetst aan de handreiking Industrielawaai en vergunningverlening waarbij o.a. de vigerende vergunning bepalend is. Omdat de geluidgevoelige bestemmingen op een kleinere afstand bepalend zijn is dit in eerste aanleg geen belemmering voor de ontwikkelingen op het Merwedeterrein. Dit wordt verder geregeld via de vergunning in het kader van de wet milieubeheer.

4.4.4. Externe veiligheid

Het plangebied is gelegen aan het spoortraject Arnhem-Zutphen/Deventer waarover na de ingebruikname van de Betuwelijn transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is echter geen 10^{-6} PR contour daarnaast is er in het kader van het basisnet geen veiligheidszone waarmee rekening moet worden gehouden.

Binnen het plangebied ligt een ondergrondse aardgasleiding met een diameter van 8 inch en een druk van 40 bar. Binnen 7 meter van het hart van de leiding mogen er geen objecten voorkomen waarbinnen mensen kunnen verblijven.

In het kader van de verantwoording van het groepsrisico wordt binnen de bestemming Groen en Groen-park ruimte geboden voor de aanleg van geboorde putten of het creëren van "open water" zoals vijvers, slootjes en plassen. Hierdoor wordt gewaarborgd dat er voldoende bluswatercapaciteit kan worden gerealiseerd.

4.4.5. Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de actualisatie van het bestemmingsplan Merwedeterrein heeft het adviesbureau Goudappel Coffeng met behulp van CAR II (versie 5.1) en het meest actuele Reken- en Meetvoorschrift (d.d. 27-11-'06) luchtberekeningen uitgevoerd en geanalyseerd. Deze gegevens zijn verwerkt in het rapport met Kenmerk: ARH156/Anf/1169 d.d. 23 april 2007 zie de milieuaspectenstudie (bijlage 1). In het rapport zijn de te verwachten luchtverontreinigingconcentraties langs de wegen in en rond het plangebied voor de jaren 2006, 2008, 2010 en 2018 weergegeven. De concentraties van stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10) zijn berekend op een afstand van respectievelijk 5 meter (NO_2) en 10 meter (PM10) uit de kant van de weg.

Jaargemiddelde concentraties

Uit de berekeningen volgt dat er wordt voldaan aan de grenswaarden van fijn stof (jaargemiddelde van 40 mg/m^3) en van stikstofdioxide (jaargemiddelde van 40 mg/m^3).

Piekconcentraties

De 24 uurgemiddelde concentratie van $50 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ voor fijn stof wordt nergens met meer dan de toegestane 35 dagen overschreden.

De uurgemiddelde concentratie van $200 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ voor NO_2 wordt nergens ook maar eenmaal overschreden. Hiermee wordt ruim voldaan aan de grenswaarde van maximaal 18 uren overschrijding.

Conclusie

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 niet worden overschreden in de onderzochte situaties. Dit betekent dat er geen belemmering is voor het bestemmingsplan op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

4.4.6. Hinder

Op de plankaart van het bestemmingsplan is voor de nieuwe bedrijvigheid een zonering opgenomen. Dichtbij de nieuwe woonwagenaanplaats zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die weinig hinder veroorzaken voor de omgeving (categorie 1 en 2 bedrijven). Verder van deze nieuwe geluidgevoelige bestemming zijn categorie 3 bedrijven toegestaan.

In de bij de voorschriften horende bedrijvenlijst zijn voor categorie 3 bedrijven alleen de bedrijven toegestaan met een geluidshindercontour van 50 meter. Hierdoor ontstaan er geen knelpunten voor zowel de bestaande als nieuwe geluidgevoelige bestemmingen.

4.4.7. Bodem

Uit de inventarisatie is gebleken dat er binnen het deel waar geen ontwikkelingen zullen plaatsvinden de volgende (mogelijke) gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend zijn:

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

Locatienr.	Locatiennaam	Kwaliteit bodem
0113	Merwedestraat 1	Sterk verontreinigd, ernstig geval
0131	IJssellaan 1	Sterk verontreinigd, ernstig geval
0002	Vosdijk (voormalige stort)	Sterk verontreinigd, ernstig geval
0608	Merwedestraat e.o.	Sterk verontreinigd, ernstig geval
2070	Ontsluitingsweg	Sterk verontreinigd, omvang onbekend

Deze inventarisatie heeft een informatieve functie en heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan omdat ter plaatse van deze locaties geen ontwikkelingen gepland zijn.

Binnen het deel van het plangebied waar ontwikkelingen zijn gepland, zijn twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Het eerste geval betreft een sterk met zware metalen verontreinigde veenlaag op een variërende diepte tussen minimaal 0,6 en maximaal 2,1 m-mv. Dit geval van ernstige bodemverontreiniging bevindt zich op het noordelijke deel van het terrein. Het tweede geval betreft een voormalige stortplaats op het zuidelijke deel van het plangebied. Het stortmateriaal betreft voornamelijk puin. De vaste bodem is hierdoor sterk verontreinigd met zware metalen.

Indien in de toekomstige situatie sprake is van graafwerkzaamheden ter plaatse van de twee benoemde gevallen van ernstige bodemverontreiniging in het ontwikkeldeel moet rekening worden gehouden met een BUS-procedure of een beschikkingsprocedure (o.a. afhankelijk van de te ontgraven hoeveelheden). Omdat de exacte bouwplannen voor het ontwikkeldeel nog niet bekend zijn, kunnen de exacte financiële consequenties hiervan nog niet worden bepaald. Maar gezien de bestemming van het ontwikkeldeel (bedrijfsterrein) en/of de beperkte omvang van het geval, wordt niet verwacht dat het bestemmingsplan door een eventuele sanering financieel niet haalbaar is.

In de nabijheid van het Merwedeterrein bevindt zich het geval van ernstige grondwaterverontreiniging "Schaapsdrift 51 e.o.". Het betreft een verontreiniging met chloorkoolwaterstoffen. Als er in het bestemmingplangebied bemaal moet worden, dient men rekening te houden met de mogelijke beïnvloeding van dit geval. In het geval van aantrekken van een geval van ernstige bodemverontreiniging dient een saneringsplan opgesteld te worden. Dit gebeurt indien de plannen nader zijn uitgewerkt en bouwvergunningen worden aangevraagd. Voor het bestemmingsplan is dit niet noodzakelijk.

4.5 Omgevingsaspecten

4.5.1. Water

Oppervlaktewater

Ontwikkelingen in het plangebied moeten passen in de uitgangspunten van duurzaam stedelijk waterbeheer. Enkele verplichtingen ten aanzien van het ruimtegebruik zijn als volgt:

- Het stelsel van de stedelijke watergangen is afgestemd op berging en afvoer van regenwater. Bij uitbreiding van verhard oppervlak zal er meer regenwater versneld worden afgevoerd. Om te voorkomen dat door de planontwikkeling elders in het peilgebied problemen ontstaan, moet de versnelde afvoer gecompenseerd worden. Bijvoorbeeld door het graven van extra open water. Het waterschap hanteert als vuistregel dat 8 - 10 % van het toegenomen verhard oppervlak als watercompensatie moet worden gerealiseerd. Voor het plangebied wordt de compensatie aan oppervlakte water voor een belangrijk deel gevonden in de aan te leggen ecologische zone in Presikhaaf 1 (ten zuiden van de spoorlijn Arnhem-Zutphen).
- Extra oppervlaktewater moet zo ontworpen worden dat het aansluiting heeft op het bestaande watersysteem. Bij het ontwerpen van waterpartijen moet rekening gehouden worden met ecologie en (kind)veiligheid.
- Aandacht verdienen de verbinding tussen de watergangen in het plangebied; de bruggen en duikers. Ontwikkelingen in het plangebied mogen het functioneren van het watersysteem en de mogelijkheid voor beheer en onderhoud niet nadelig beïnvloeden.

Om de kwaliteit van het oppervlaktewater zo goed mogelijk te houden geldt voor het afvoeren van regenwater op het oppervlaktewater de beslisboom afkoppelen van de provincie Gelderland (BOR-G)

Daarnaast moet het in de toekomst mogelijk zijn hemelwater afkomstig van vervuilde oppervlakken via een reinigende voorziening zoals een bodempassage, een helofytenfilter of groengoot af te voeren naar het oppervlaktewater.

Grondwater

Bij ontwikkelingen in het plangebied geldt het "Stand still-step forward"-principe: voor het grondwater is het niet toegestaan dat er een verslechtering ontstaat. Vanuit het waterbeleid gelden onder andere de volgende beperking:

- Er mogen geen negatieve verstoringen van de grondwaterstanden en –stromingen worden veroorzaakt om grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven- en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen.
- Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet rekening worden gehouden met de stand en de stromingsrichting van het grondwater. Voor de eventuele ondergrondse bouwwerken geldt als uitgangspunt dat deze de lokale grondwaterstroming en het grondwaterpeil niet permanent significant beïnvloeden. Bij ondergrondse bouw wordt in dit kader uitgegaan dat de constructie zodanig van aard zal zijn dat een permanente grondwateronttrekking niet noodzakelijk is.
- Verder moet aangetoond worden dat de aanpassing geen negatieve effecten veroorzaken op de al bestaande omgeving.

Uit het uitgevoerde geohydrologisch onderzoek is gebleken dat in het gehele gebied klei- en veenlagen voorkomen, wat de infiltratie van hemelwater in de bodem uiterst moeilijk maakt. Infiltreren is alleen mogelijk indien contact wordt gemaakt met de diepere ondergrond. Bij hoge waterstanden in de Neder-Rijn zal dan echter kwelwater in de infiltratievoorziening komen, waardoor het regenwater niet meer geborgen kan worden en wateroverlast ontstaat. Infiltratie van regenwater in het plangebied is daarom niet mogelijk.

De aanleg van éénlaags ondergronds bouwen (tot maximaal 3 meter onder maaiveld) geeft geen problemen ten aanzien van opstuwing van het grondwater. Voor meerlaags ondergronds bouwen zal een aanvullend geohydrologisch onderzoek benodigd zijn.

Bij kruipruimteloos bouwen is de ontwatering van het plangebied voldoende. Indien woningen met kruipruimte worden gerealiseerd is een ophoging van het huidige maaiveld in het zuidelijk deel van het plangebied met circa 30 centimeter noodzakelijk.

Regen- en afvalwatersysteem

Langs de spoorbaan Arnhem-Zutphen ligt nog een afwijkend riool. Deze begint bij de Vosdijk en eindigt net voorbij de kruising met de Lekstraat.

Het vuilwater uit het plangebied kan worden aangesloten op het bestaande stelsel aan de rand van het gebied.

Het regenwater uit het plangebied kan niet geïnfiltreerd worden. Als de capaciteit van het aanwezige oppervlaktewater voldoende uitgebreid kan worden, kan het regenwater rechtstreeks worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.



4.5.2. Groen en ecologie

De wijk Presikhaaf kent een stevig groen en blauw casco. Elementen die daartoe bijdragen zijn:

- de brede, met groen geaccentueerde, hoofdontsluitingen;
- de groene dijklichamen die vrijwel de gehele wijk begrenzen;
- parken en plantsoenen in de wijk.

Verder heeft de wijk een uitgebreid singelstelsel. Waterlopen begeleiden doorgaande wegen en vormen andere sfeerbepalende elementen in de wijkranden en plantsoenen. Op veel plekken is de groenstructuur aan de waterstructuur in de wijk gekoppeld.

De gemeente wil de natuur in het vernieuwde Presikhaaf een stevige plaats geven. Dit uitgangspunt is vastgelegd in het Structuurplan Arnhem 2010. 'De groene wig Klarenbeek-Presikhaaf wordt tot een herkenbare groene eenheid ontwikkeld, met doorgaande routes naar het buitengebied, een duidelijke waterstructuur met beken bovengronds en ruimte voor doorlopende ecologische relaties'. Belangrijke ontwikkeling in dit kader is het realiseren van een tweetal ecozones ter versterking van extensieve recreatieve mogelijkheden voor wijkbewoners en de ecologische verbindingen tussen hoger gelegen stuwwalgebied en lager gelegen IJsseluitwaarden.

Dit uitgangspunt wordt verder uitgewerkt in het Groenplan 2004-2007/2015, waarin de ecologische zones worden aangegeven als groen-blauwe lijnen. Deze lijnen karakteriseren zich in dit gebied door een autonoom hoger liggend spoortracé. Het spoortracé wordt begeleid door meerrijige structurerende bomenrij(en), hierlangs liggen brede groene zones met waar mogelijk recreatieve doorgaande verbindingen en met flauwe taluds, zogenaamde ecologische oevers. Het streven is om doorgaande verbindingen van fiets- en voetpaden langs en deels door de ecozone te verduidelijken.

De Maaslaan vormt een belangrijke schakel tussen de groenblauwe lijnen en wordt als onderdeel van een robuuste natte ecologische zone ingericht. Deze zone vormt de verbinding tussen de brede ecologische zones langs Presikhaaf 1 en Presikhaaf 2. Een doorlopende waterstructuur draagt in hoge mate bij aan deze verbinding. Door de watergang ook nog eens te verbreden en in te zetten op brede oeverzones wordt de ecologische functie extra ondersteund. Behalve een koppeling van de waterstructuur met Presikhaaf 2 (d.m.v. duiker onder de IJssellaan) is er ook nog een aftakking aan de westkant van het gebied, langs de spoordijk. Deze heeft op zijn beurt weer een aftakking het gebied in (parallel aan westkant bedrijventerrein). Deze waterlopen zijn ecologisch gezien minder van belang, ze behoren niet tot de natte ecologische zones. Wel hebben deze waterlopen een belangrijke functie als

waterbergingsgebied, de watergang wordt ook hier verbreed en de duiker tussen de waterlopen kan vervangen worden door een open waterverbinding.

Flora- en faunawet 2002

Voor het bestemmingsplan zijn er mogelijk negatieve effecten op soorten beschermd volgens de Flora- en faunawet. Het behoud van de aanwezige groenvoorzieningen, waterpartijen en sloten en de aanleg van een nieuwe waterloop ten oosten van het plangebied zorgt er naar alle waarschijnlijkheid voor dat er voldoende foerageermogelijkheden en voedselvoorziening behouden blijft. Behoud van de grotere groenstructuren en openbare groenvoorzieningen is waarschijnlijk voldoende om bestaande routes te behouden.

Nader onderzoek

Allereerst is er een aanvullend onderzoek nodig naar de potentiële verblijfplek (Kelder) voor vleermuizen.

Ontheffing Flora- en faunawet

Een ontheffingsaanvraag conform artikel 75C voor overtreding van verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet is afhankelijk van de aard van de ingreep. Vooralsnog is voor het plangebied uitgegaan van het handhaven van de aanwezige bomen, bebouwing en grote delen van de vegetatie en met inachtneming van maatregelen die overtreding van een verbodsbepaling eenvoudig kunnen voorkomen.

Uitgaande van deze veronderstellingen is er ten aanzien van het verlies van foerageergebied voor vleermuizen overtreding van de Flora- en faunawet waarschijnlijk niet te voorkomen en moet ontheffing worden aangevraagd voor gewone dwergvleermuis en laatvlieger en daarnaast ook watervleermuis, gewone grootoorvleermuis en ruige dwergvleermuis conform artikel 75C van de Flora- en faunawet. Oorzaak hiervan is het te verwachten verlies van het moerassige (en insectenrijke) centrale terreindeel. Ten behoeve van mitigatie kan hierbij gesteld worden, dat niet het gehele gebied verloren gaat, door het behoud van een groot deel van de vegetatie. Het verlies van foerageergebied wordt bovendien waarschijnlijk grotendeels gecompenseerd door de natte "ecozone" ten oosten en zuiden van de onderzoekslocatie en het behoud van de groene en blauwe structuren in het gebied.

De ontheffing moet verkregen zijn, voordat de eerste werkzaamheden starten in het gebied. Om reden van de procedure tijd, moet 6 maanden voordat de eerste werkzaamheden starten de ontheffing worden aangevraagd.

Mitigerende en compenserende maatregelen:

Onderstaande maatregelen meenemen in de planontwikkeling en opnemen als voorwaarden in de aan te vragen ontheffing.

- Algemeen geldt dat een ter zake kundige vooraf aan de werkzaamheden (bijvoorbeeld slopen of renoveren van gebouwen, ophogen van terrein of kappen van bomen) controleert op aanwezigheid van beschermde soorten en adviseert in de te volgen werkwijze om verstoring te voorkomen.
- De werkzaamheden buiten het broedseizoen uitvoeren of de broedgelegenheid buiten het broedseizoen te verwijderen.
- Geen grote bomen langs de spoorzone verwijderen en geen bomen met holten of bomen in de directe omgeving van een boom met holten kappen, om het voortbestaan van de grote bonte specht en vleermuisverblijven te garanderen.
- Het stuk ruigte met de heldere onbegroeide sloot langs de spoorzone Arnhem – Zevenaar (zoals aangegeven op de plankaart van het bestemmingsplan) handhaven en afschermen (hekwerk of struikenstruweel) voor verstoring door activiteiten en de aanwezigheid van mensen. Handhaven van ijsvogel, buizerd, grote kaardebol, vissen en amfibieën.
- Het garanderen dat uitwisseling van amfibieën en zoogdieren mogelijk is, zodat het gebied niet geïsoleerd wordt. Dit is belangrijk voor de genetische uitwisseling en de gunstige staat van instandhouding van de soorten. In het gebied bruggen met doorlopende oeverlijnen of anders ecologisch passeerbare duikers toepassen.

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

In de herstructurering van Presikhaaf is de natte Ecologische zone voorzien, lopend van park Presikhaaf, langs de Maaslaan en langs het spoor Arnhem Zevenaar. Daarbij de barrière werking in deze zone (o.a. de IJssellaan) op te heffen, door het inpassen van bruggen met doorlopende oeverlijn of duikers ecologisch passeerbaar te maken.

- Het ondergrondse object (kelder) en de directe omgeving ervan niet aantasten of ongeschikt maken. Denk hierbij aan dicht laten groeien, kap bomen, afdichten, openstellen, verlichting in omgeving.
- Geen of minimale verlichting tijdens de bouw in de nabijheid van de spoorzones en de groene zones met water. Daarnaast in het ontwerp aangepaste armaturen gebruiken.

Natuurbeschermingswet 1998

Voor het bestemmingsplan zijn er geen negatieve effecten op de habitats en op de soorten opgenomen in de Natura 2000 gebieden. Er is dus geen vergunning nodig op grond van artikel 19I van de natuurbeschermingswet 1998.

4.5.3. Erfgoed

Het plangebied Merwedestraat heeft een hoge archeologische verwachtingskans. Er kunnen bewoningssporen vanaf de Prehistorie voorkomen. Vondsten uit de Bronstijd, Romeinse Tijd en Middeleeuwen zijn in de omgeving aangetroffen.

In 2001 is voor het plangebied Merwedestraat reeds een bureauonderzoek verricht, destijds een Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) genoemd. Voor het oostelijke deel, waar ontwikkelingen plaatsvinden, gelden vanuit archeologie beperkingen. Waar bodemingrepen plaatsvinden, zal door middel van een verkennend en karterend booronderzoek geïnventariseerd moeten worden of het bodemprofiel intact is en of er archeologische waarden bedreigd worden. De SAI kan hierbij als basisdocument (waar nodig aangevuld met het oog op de meest recente versie van de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie, KNA) dienen. Het booronderzoek moet tevens duidelijk maken of een eventueel vervolgtraject noodzakelijk is en welke vorm dit moet hebben. Deze onderzoeken zijn nog niet noodzakelijk voor de vaststelling van dit bestemmingsplan maar pas op het moment dat een bouwvergunning moet worden verleend. De inventarisatie (SAI) is voor het bestemmingsplan voldoende.

Voor het westelijke deel van plangebied Merwedestraat gelden geen beperkingen omdat de plannen hier consoliderend van aard zijn.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Ruimtelijke structuur

Het gebied wordt ontwikkeld als een hoogwaardig ontsloten gebied voor onder andere een kleinschalige bedrijfsontwikkeling en een Islamitisch Cultureel Centrum. Dit alles in een groene en waterrijke omgeving. Het groen en de waterzone vormen de groene lijst om het bedrijventerrein. Binnen deze lijst vindt een geleiding plaats door middel van een groenzone die een scheiding vormt tussen het bestaande en nieuwe bedrijventerrein.

In de groene oost- en zuidrand is naast het Islamitisch Cultureel Centrum een bedrijf met kantoren geprojecteerd dat het entreegebouw vormt naar het bedrijventerrein en tevens een oriëntatie- en scharnierpunt vormt naar de IJssellaan.

5.2 Duurzame stedenbouw

De locatie is goed bereikbaar voor het openbaar vervoer en de fietser. In dit kader past het nieuwe bedrijventerrein prima in het beeld van de compacte stad. Het Islamitisch Cultureel Centrum en de bedrijven met hun representatieve ruimten aan de zijde van de IJssellaan zorgen voor een levendig beeld in de stad.

Bij de planontwikkeling ontstaat een zonering van functies. Het groen en water alsmede het Islamitisch Cultureel Centrum en het nieuwe entreegebouw vormen een geleidelijke overgang van een woongebied naar het bedrijventerrein.

Het ontwikkelen van een bedrijventerrein heeft als nadeel dat een deel van het bestaande groen in de vorm van het voormalige sportveld verdwijnt. Bij de planontwikkeling moeten echter keuzes worden gemaakt.

Tegenover het belang van de nieuwe invulling kan worden gesteld dat als gevolg van de herstructurering van de verkeersstructuur de leefbaarheid van de woonwijken verbetert; de Hugo de Grootstraat is al voor het doorgaande verkeer afgesloten. Dat geldt ook voor de Maaslaan in Presikhaaf 1.

Verder zal de wijk Presikhaaf 1 door de (nieuwe) ontsluiting van het Islamitisch Cultureel Centrum vanaf de Eemslaan geen hinder ondervinden van het bestemmingsverkeer.

Zoals reeds eerder is aangegeven is het beleid van de gemeente er op gericht de woonstraten te ontlasten en het verkeer op de hoofdwegen te concentreren.

5.3 Verkeerstructuur

De bedrijven worden aan de noordzijde ontsloten via de route Vosdijk-Merwedestraat en aan de zuidzijde via de route Voetiuslaan/ IJssellaan-Eemslaan. Het terrein wordt door middel van aftakkingen rechtstreeks op zowel de Eemslaan als het Marsdiep ontsloten. Het Islamitisch Cultureel Centrum wordt ontsloten vanaf de Eemslaan. Hiermee is voorzien in een uitstekende bereikbaarheid van alle bestaande en te ontwikkelen functies.

5.4 Parkeren

Voor het Islamitisch Cultureel Centrum is het eigen terrein en dat ten noorden ervan is gelegen aangewezen als parkeerplaats. De aangrenzende woonbuurt Presikhaaf mag en zal in deze situatie geen hinder van verkeer ten behoeve van het voorgestelde project ondervinden.

De in het plan op te nemen parkeercapaciteit is afhankelijk van de grootte en het type bedrijf dat hier gevestigd zal worden en moet voldoen aan de in de gemeente Arnhem geldende parkeernormen. Momenteel geldt voor deze normen de Arnhemse Parkeernota 2003-2013.

Deze parkeercapaciteit, moet primair op eigen terrein worden opgelost. Voor een beperkt deel kan gebruik gemaakt worden van het parkeerterrein nabij het Islamitisch Cultureel Centrum aan de Eemslaan. Hiermee vind door middel van zogenaamd 'dubbelgebruik' een efficiënte benutting plaats van dit parkeerterrein.

5.5 Bedrijventerrein

De capaciteit van het hele bedrijventerrein Merwedestraat is globaal 4 ha, waarvan 1,25 ha reeds als bedrijventerrein in gebruik is. In totaal is er in het huidige plan mogelijkheid voor (bruto) 1,8 ha bedrijfsontwikkeling. De omvorming naar kleinschalig bedrijventerrein kenmerkt zich door een eenvoudige opzet. Een dubbele verkavelingstrook parallel aan de Maaslaan waarin de bebouwing op het oosten en westen is georiënteerd met uitzondering van de bebouwing op de koppen. De opzet van deze structuur maakt het mogelijk bebouwing altijd te richten naar de voorzijde (weg). De bebouwing aan de noordrand moet met een voorzijde gericht zijn op de Merwedestraat zodat geen achterkant situatie ontstaat. Een verdere uitbreiding van het terrein zal in de bestemmingsplanfase plaatsvinden.

De opzet is de realisering van een kleinschalig bedrijventerrein waarin voornamelijk bedrijven in de categorie 1 en 2 zijn toegestaan. Echter ook de mogelijkheid is opgenomen om bedrijven in de categorie 3 toe te staan. De bedrijven die zijn toegelaten staan vermeld op een bedrijvenlijst die als een bijlage bij de voorschriften is gevoegd.

5.6 Bebouwing

Entreegebouw

Extra aandacht behoeft het entreegebouw dat direct ten westen van de hoofdontsluiting vanaf de IJssellaan is geprojecteerd. Deze bijzondere locatie als scharnierpunt tussen IJssellaan en bedrijventerrein en als markering bij de entree biedt genoeg inspiratie voor een hoogwaardige architectonische kwaliteit. Bij de bouw dient rekening gehouden te worden met het aspect duurzaam bouwen.

Nieuwe bedrijven

Om willen van de schaal en korrelgrootte is gekozen voor vijf bouwstroken. De vier noordelijke blokken kunnen weer opgedeeld worden in vier keer twee blokken. Zodoende ogen de bouwstroken niet te massaal en ontstaat er een geleding in de wanden. Op de plankaart is een zone 'niet te bebouwen' weergegeven die minimaal 8 meter breed moet zijn. Omwille van de flexibiliteit is er voor gekozen deze zone niet precies vast te leggen.

Islamitisch Cultureel Centrum

Het gebouw waarin het Islamitisch Cultureel Centrum is gevestigd zal aan de westzijde worden uitgebreid. De dienstwoning en de andere ondergeschikte functies ten dienste van dit centrum zullen binnen het gebouw worden uitgeoefend.

In verband met de milieuwetgeving (zonering hinder van bedrijven) is de dienstwoning alleen toegestaan op de plek die op de plankaart is aangeduid. De benodigde parkeerplaatsen zullen/zijn hiervoor aan de noordzijde van het gebouw worden aangelegd.

Woonwagenstandplaatsen

De (vier) woonwagens gelegen ten zuiden van de Merwedestraat vallen binnen het plangebied. Daarnaast is het de bedoeling dat op termijn de woonwagenstandplaatsen (zes), die nu nog ten noorden van de Merwedestraat zijn gelegen, ook naar deze locatie zullen worden verplaatst. Deze verplaatsing is noodzakelijk vanwege de aanleg van de ecologische-recreatieve zone langs de oostzijde van het plangebied.

Zoals in paragraaf 4.4.1 is aangegeven zullen er geluidwerende maatregelen moeten worden

genomen om te kunnen voldoen aan de voorkeurgrenswaarde zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er een geluidscherm aangelegd moet worden. Aan de noord- en zuidzijde van de standplaatsen wordt dit gerealiseerd door aan deze zijden de bergingen, meterkasten en sanitaire voorzieningen als een gesloten wand te plaatsen. Deze bebouwing zorgt dan voor afschermende werking van het (wegverkeer- en railverkeer)geluid. Aan de oostzijde zal een geluidscherm/keerwand worden aangelegd met een hoogte van 3 meter om het geluid van de Eemslaan tegen te houden. Door deze maatregelen kan aan het wettelijke geluidsniveau worden voldaan.

Vanwege de geluidbelasting van het spoor zal wel hogere grenswaarden aangevraagd moeten worden. De maatregelen zijn niet voldoende om aan de grenswaarde te kunnen voldoen.

Bestaande bedrijven

Aan de westzijde van het gebied bevinden zich enkele bedrijven (o.a. een garagebedrijf) en een dienstwoning. Deze bedrijven worden in dit bestemmingsplan opgenomen en opnieuw positief bestemd. Voor de dienstwoning geldt daarbij dat in verband met de milieuwetgeving (zonering hinder van bedrijven) deze alleen toegestaan op de plek die op de plankaart is aangeduid.

5.7 Spoorzone

Aan de spoorzone verandert voorlopig niets. Het is namelijk nog uiterst onzeker of de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising die voorzien was rond het jaar 2015 nog wel zal plaatsvinden. Daarom is hiermee geen rekening gehouden in dit bestemmingsplan. Op basis van een landelijke studie zal op termijn duidelijkheid moeten komen of en wanneer de aanleg zal plaatsvinden. Dit valt echter buiten de planperiode van het onderhavige bestemmingsplan.

5.8 Groenstructuur

Randen

Rondom het voormalige sportcomplex is een afschermende beplanting van struweel en bomen aanwezig, die indertijd tegelijk met het sportcomplex is aangelegd. Aan de noordzijde varieert de breedte van de beplanting van 7 tot 20 meter, aan de zuidzijde heeft de beplanting een breedte van 20 tot 30 meter. Met de spoorzones vormt deze beplanting een groene eenheid van respectievelijk 30 á 45 meter en 40 á 50 meter breed.

In de toekomstige situatie behoudt het groen aan de randen het huidige half-natuurlijke karakter, op het terrein kenmerkt het groen zich door een culturele uitstraling. In de randen zal het areaal water (als gevolg van de noodzakelijke uitbreiding van het aanwezige wateroppervlak 0,32 ha) en oevervegetatie aanzienlijk toenemen. Nader waarde-onderzoek moet uitwijzen of handhaven van bestaande boombeplanting mogelijk en noodzakelijk is, ook in verband met de ophoging van het huidige maaiveld.

Groenstroken

Haaks op de groenzones aan de noord- en zuidzijde ligt een langwerpige groenstrook met watergang. Deze strook vormt een scheiding tussen het bestaande en het nieuwe bedrijventerrein. Deze watergang met beperkte oevervegetatie zal gehandhaafd blijven. Een aanvulling met enkele inheemse struweelgroepen kan de natuurlijke rijkdom vergroten en de ecologische samenhang in het randgroen versterken. De zone aan de zuidzijde zal een belangrijke waterbergende functie krijgen. De brede groenstrook aan de oostzijde (ecozone langs de maaslaan) zal een belangrijke functie krijgen in de waterberging en wordt natuurvriendelijk ingericht. De wateroppervlakte en de bijbehorende moeraszone zal hier aanzienlijk worden vergroot. Een gevarieerd groenbeeld (met bomen, struweel en open weidegebied) vormt een goede overgang van woongebied via maatschappelijke doelen naar kleinschalig bedrijventerrein.

Laanbeplanting

De laanbeplanting vormt het groene raamwerk van het nieuwe bedrijventerrein en een visueel contrast met de natuurlijke omranding. De beplanting wordt gevormd door bomen van de eerste of tweede grootte. Er wordt een waardevolle minimaal enkelzijdige laanbeplanting langs het hele wegtracé toegevoegd op het moment dat het Marsdiep doorgetrokken wordt richting Vosdijk. Daar het op dit moment nog onduidelijk is wanneer deze ingreep plaatsvindt, wordt er voor een vrijliggend fietspad langs de weg alvast ruimte gereserveerd (ten zuiden van het bedrijventerrein). Bomen kunnen aan de noordzijde langs dit deel van de weg wel vast aangeplant worden (enkelzijdig), in aansluiting op de reeds ingezette laan langs het Marsdiep.

Op het moment dat de verbinding richting Vosdijk gerealiseerd wordt, krijgt de Eemslaan een ondergeschikte functie wat betreft weggebruik (transformatie naar buurtontsluitingsweg). Dit is de reden dat er op dit moment gekozen is geen structurerende laanbeplanting langs de Eemslaan toe te voegen, maar slechts een aantal solitaire bomen in de groenstrook toe te voegen die dienen als aankledingsgroen.

Nieuwe bedrijventerrein

Waar de bestaande beplanting gehandhaafd kan blijven, blijft deze staan. In het gebied staan fraaie grote solitaire bomen, het is de bedoeling deze bomen zoveel mogelijk te behouden. Voor de inrichting van het nieuwe bedrijventerrein is het wenselijk als deze wordt aangekleed met kleine bomen, de invulling hiervan is echter op het moment nog niet bekend.

Woonwagenstandplaats

De nieuwe woonwagenlocatie krijgt een groen aangezicht en een voldoende groene begrenzing jegens de burens. De bestaande bosstrook tussen de woonwagenstandplaats en het water langs de Maaslaan (Presikhaaf 1) blijft gehandhaafd. Ook de noord- en westzijde van de standplaats krijgt een groene aankleding. De bestaande parkeerplaats aan de zuidzijde van de kamplocatie heeft door de aanplant van bomen al een groene uitstraling gekregen, in de vorm van een bomendak. Door een onderbeplanting toe te voegen kan het zicht op de parkeerplaats vanaf de woonwagens worden ontnomen.

Groencompensatie

Onder dictum 4 van het raadsbesluit van 17 december 2007 waarbij het bestemmingsplan "Merwedestraat e.o." is vastgesteld is aangegeven dat de groencompensatie binnen het project berekend moet worden. Het hieruit voortvloeiende extra groen moet een toegevoegde waarde hebben bovenop de al ingeplande groenstructuren en elementen". Naar de provincie toe is aangegeven op welke wijze dictum 4 van het raadsbesluit in dit bestemmingsplan zal worden vertaald. Deze informatie heeft de provincie betrokken bij haar beoordeling omtrent de goedkeuring van het bestemmingsplan.

5.9 Kabels en leidingen

Ten zuiden van de spoorlijn Arnhem-Zutphen ligt een aardgasleiding. Deze is op de plankaart aangegeven en ook primair als zodanig bestemd. De onderliggende bestemmingen zijn hieraan ondergeschikt. Voor de zone van deze leiding, 7 meter aan weerszijden, zijn beperkingen van de bouw mogelijkheden opgenomen. Bouwen ten behoeve van de secundaire bestemmingen is slechts middels een vrijstelling mogelijk. Daarnaast is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, ten aanzien van werken en werkzaamheden in en aan de grond.

De leiding loopt deels door het gebied waar de nieuwe woonwagenstandplaats is voorzien. Indien de woonwagens naar deze locatie worden verplaatst zal de leiding (waarschijnlijk) verlegd moeten worden. Hiervoor biedt dit bestemmingsplan de juridische mogelijkheid.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Toelichting op de voorschriften

6.1.1. Inleiding

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

De voorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:

1. Inleidende bepalingen;
2. Bestemmingsbepalingen;
3. Algemene bepalingen.

In het navolgende worden de voorschriften per hoofdstuk toegelicht.

6.1.2. Inleidende bepalingen

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende bepalingen. Deze voorschriften gelden voor het gehele plangebied.

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In dit artikel zijn definities van de in de voorschriften gebruikte begrippen opgenomen, waarmee een eenduidige interpretatie van deze begrippen is vastgelegd.

Artikel 1.2 Wijze van meten en overige toepassingen

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

Op de plankaart zijn bouwhoogten en soms bebouwingspercentages aangegeven. Als er geen percentages zijn aangegeven, mag het hele bouwvlak worden bebouwd. De aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke). Uitgangspunt is dat alleen gebouwd mag worden binnen de bouwgrenzen.

6.1.3. Bestemmingsbepalingen

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

Deze bepalingen zijn in de voorschriften onderverdeeld in o.a.:

- I. Doeleinden: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan (wonen, bedrijvigheid etc.);
- II. Bouwvoorschriften: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage etc.);
- III. Verboden gebruik: welke vormen van gebruik zijn uitgesloten.

Hieronder worden de verschillende bestemmingen toegelicht.

Artikel 2.1 Bedrijf

Binnen de bestemming "Bedrijf" zijn bedrijven toegestaan zoals genoemd in de bedrijvenlijst die als bijlage bij de voorschriften is opgenomen. Omdat nog niet kan worden beschikt over een herziene versie, die in de maak is, is deze bedrijvenlijst is nu nog gebaseerd op de categorale bedrijfsindeling uit de herziene uitgave van de publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (Vereniging van Nederlandse Gemeenten 1999). Het betreft een selectie uit de volledige opsomming van bedrijven, die is gebaseerd op de SBI (Standaardbedrijfsindeling) van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Bestemmingsplan "Merwedestraat en omgeving" (onherroepelijk)

Om tot de SBI te komen is elk bedrijfstype beoordeeld op basis van een aantal milieucriteria, die betrekking hebben op onder meer de aspecten geur, stof, geluid, gevaar en verkeer. Daarbij is per bedrijfstype voor elk milieucriterium een afstand bepaald; deze afstand is zodanig groot dat wanneer op die afstand van een gemiddeld modern bedrijf van dat type (in een rustige woonwijk) wordt gewoond, geen aanmerkelijke hinder meer wordt ondervonden van het betrokken soort milieubelasting.

Op grond van deze afstanden is een indeling opgesteld van bedrijfstypen in milieucategoriën. In de bedrijvenlijst bij dit bestemmingsplan zijn bedrijfstypen tot en met categorie 3 opgenomen.

De in de bedrijvenlijst genoemde afstanden dienen als indicaties te worden gehanteerd. Dit betekent dat de bedrijvenlijst wel het middel is om te toetsen of een bedrijf van een bepaald bedrijfstype op grond van het bestemmingsplan toelaatbaar is, maar dat de werkelijk optredende hinder van een bepaald bedrijf sterk kan worden beïnvloed door de ruimtelijke opzet en de feitelijke bedrijfsvoering; dit dient te worden gezien in het kader van de verlening van de benodigde vergunningen.

In het algemeen geldt dat binnen de bestemming bedrijf ondergeschikte detailhandel is toegestaan tot een maximum van 10% van het totale bedrijfsvloeroppervlak en mits deze gerelateerd is aan de hoofdbestemming.

In dit bestemmingsplan geldt dat daarnaast tevens ondergeschikte detailhandel is toegestaan. Voor de ondergeschikte detailhandel, waarbij sprake is van ter plaatse zelf vervaardigde goederen, geldt dat deze activiteiten (in plaats van 10%) niet meer mogen bedragen dan 15% van het totale bedrijfsvloeroppervlak.

Ten aanzien van de bedrijven die in het noordelijk plandeel en direct gelegen aan de Eemslaan binnen de bestemming bedrijf zijn toegestaan geldt dat maximaal 20% van de oppervlakte van deze bedrijven uit kantoor/showroom ten dienste van deze bedrijven mag bestaan.

Ten aanzien van de bedrijven die in het zuidelijk plandeel binnen de bestemming bedrijf zijn toegestaan geldt dat maximaal 50% van de oppervlakte van deze bedrijven uit kantoor/showroom ten dienste van deze bedrijven mag bestaan.

Parkeergelegenheid moet zoveel mogelijk binnen deze bestemming gerealiseerd worden.

De bedrijven moeten afhankelijk van hun specifieke functie voldoen aan de in de gemeente Arnhem geldende parkeernormen. Deze staan momenteel vermeld in de Parkeernota van de gemeente Arnhem 2003 - 2010. Bijlage 2 van de voorschriften waar naar wordt verwezen geeft een opsomming van de parkeernormen die in verband met deze bestemming relevant zijn.

Ten aanzien van een dienstwoning bij een bestaand garagebedrijf is uit milieuoverwegingen bepaald dat deze alleen is toegestaan op de plek zoals deze op de plankaart is aangeduid.

De volgende bedrijven hebben een aparte bestemming en zijn binnen de bestemming "Bedrijf" niet toegestaan; detailhandel, horeca-activiteiten, agrarische bedrijven, recreatiebedrijven, kantoren en seksinrichtingen.

Artikel 2.2 Groen

De groenstroken die structuurbepalend zijn op wijkniveau, zijn bestemd als "Groen". Binnen deze bestemming is het toegestaan om groen in de breedste zin (grasvelden, struiken, speelvelden) aan te leggen en in stand te houden. Daarnaast zijn de belangrijkste waterlopen en waterpartijen opgenomen in deze bestemming. Het aanleggen van voetpaden en fietspaden zijn eveneens toegestaan. Wegen voor doorgaand autoverkeer zijn niet toegestaan.

Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de gronden ten zuiden van de Merwedestraat en ten oosten van de Eemslaan. Dit betekent dat de bestemming van deze gronden door Burgemeester en Wethouders kan worden gewijzigd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Hiervoor moet dan een wijzigingsplan worden opgesteld. De gronden kunnen worden gewijzigd naar de bestemming

"Wonen - woonwagenstandplaats". Deze wijziging is opgenomen om de zes woonwagens die zijn gelegen ten noorden van de Merwedestraat (buiten het plangebied) hier te vestigen. Na de wijziging mogen hier maximaal tien woonwagens staan. Daarbij geldt dat in de nieuwe situatie de hoogte van deze woonwagens maximaal 4,5 meter vanaf peil mogen bedragen. Ook als wijzigingsregel is opgenomen dat de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer niet hoger mag zijn als voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Hierdoor wordt een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

Artikel 2.3 Groen - park

Een zone ten noorden van de IJssellaan en ten westen van de Maaslaan zal worden ingericht als ecologische zone met recreatieve mogelijkheden. Om in de toekomst aantasting van deze zone te voorkomen zijn deze gronden, voor zover gelegen binnen dit plangebied, bestemd als park met behoud van de landschappelijke- en natuurwaarden. Binnen deze bestemming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Dat betekent dat voor werkzaamheden binnen deze bestemming een vergunning noodzakelijk is om bepaalde werkzaamheden uit te voeren zoals het aanleggen van verharding en het kappen van bomen. Omdat de ecologische zone nog moet worden aangelegd, is opgenomen dat voor werkzaamheden ter realisering van de bestemming geen vergunning noodzakelijk is.

Artikel 2.4 Maatschappelijk

De bestemming "Maatschappelijk" is bedoeld voor functies ten behoeve van onderwijs en ontwikkeling, welzijn, zorg, cultuur, sport, openbaar bestuur en levensbeschouwelijke doeleinden. Voorbeelden hiervan zijn scholen, ziekenhuizen en kerken. Dienstwoningen die horen bij de bestemming, zoals bijvoorbeeld een conciërgewoning of pastorie, zijn indien noodzakelijk toegestaan. Aan de hoofdfunctie ondergeschikte horeca (kantine) is eveneens toegestaan.

Parkeergelegenheid moet zoveel mogelijk binnen deze bestemming gerealiseerd worden.

Het Islamitisch Cultureel Centrum past binnen deze bestemming. De dienstwoning bij dit centrum is uit milieuoverwegingen alleen toegestaan op de plek zoals deze op de plankaart is aangeduid.

Verder is bepaald dat in verband met en in relatie tot de uitoefening van de hoofdbestemming ondergeschikte horeca en kleinschalige detailhandel zijn toegestaan. Aan dit ondergeschikt gebruik zijn nadere beperkingen gesteld. Zo mag dit gebruik alleen inpandig en zonder etalage worden uitgeoefend. Verder is vastgelegd dat dit gebruik maximaal 4% van het totale vloeroppervlak tot een maximum van 125 m² per ondergeschikte categorie mag bedragen.

Artikel 2.5 Verkeer-railverkeer

De bestemming "Verkeersdoeleinden – railverkeer" is gegeven aan spoorwegen voor personen en goederenvervoer en rangeerterreinen met bijbehorende paden en groenaanleg. Het bouwen van wacht- en werkruimtes, spoorviaducten, elektriciteit- en verbindingshuisjes en masten voor bovenleidingen e.d. is mogelijk binnen deze bestemming.

Artikel 2.6 Verkeer-verblijfsgebied

De bestemming "Verkeersdoeleinden – verblijfsgebied" is bedoeld voor overige wegen die geen doorgaand karakter hebben. Veelal gaat het om onbebouwde zones in de omgeving van woningen. Evenals bij verkeersdoeleinden-wegverkeer zijn ook binnen deze bestemming onder andere wegen, fietspaden, parkeerplaatsen e.d. mogelijk. Ook de parkeerplaats die is aangelegd bij het Islamitisch Cultureel Centrum past binnen deze bestemming.

Artikel 2.7 Verkeer-wegverkeer

De bestemming "Verkeersdoeleinden – wegverkeer" is bedoeld voor verkeerszones die een doorgaand karakter hebben. Vaak zijn dit wegen waar maximaal 50 km/uur gereden mag worden, of wegen die onderdeel uitmaken van een doorgaande busroute. Onder andere wegen, fietspaden, parkeerplaatsen, bushaltes met wachtruimten, trottoirs en groenaanleg zijn mogelijk in deze bestemming.

Artikel 2.8 Wonen - Woonwagenstandplaatsen

De bestemming "Wonen - Woonwagenstandplaats" geldt voor de woonwagenstandplaatsen

die ten zuiden van de Merwedestraat zijn gelegen.

Binnen deze bestemming zijn drie zones opgenomen: een bouw-, een bebouwbare- en een onbebouwbare zone. Hiervoor geldt dat de hoofdbebouwing (de woonwagen) alleen binnen de bouwzone mag worden geplaatst. De maximale hoogte is zo gekozen, dat er één bouwlaag en een kap binnen passen. In de bebouwbare zone is het mogelijk om bij elke woonwagen één bijgebouw te bouwen dat (in tegenstelling tot de woonwagen) wel aan de grond verankerd is. De bouwhoogte voor de bijgebouwen is maximaal 3 meter exclusief kap. Binnen de onbebouwbare zone mag niet worden gebouwd.

Binnen de bestemming "Wonen-woonwagenstandplaats" zijn in principe beroepsmatige activiteiten toegestaan. Om hinder voor de directe omgeving te voorkomen zijn hieraan wel een aantal voorwaarden verbonden. In de eerste plaats mag slechts een gedeelte van het hoofdgebouw, inclusief de bijgebouwen (maximaal 1/3 van de totale vloeroppervlakte van de bebouwing) worden gebruikt als praktijkruimte door de bewoner. Is er meer dan 1/3 van de bebouwing in gebruik voor het uitoefenen van een beroep, dan is er geen sprake meer van een 'beroep aan huis' en derhalve strijd met het bestemmingsplan. Voorts mag door dit gebruik geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat (bijvoorbeeld beperkte reclamemogelijkheden) noch een onevenredige parkeerdruk ontstaan. Tot slot zijn er vormen van beroepsuitoefening expliciet uitgezonderd, omdat ze te veel overlast voor de omgeving veroorzaken (detailhandel, prostitutie, horeca-activiteiten en beroepen die milieuoverlast veroorzaken).

Ook binnen dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (zie artikel 2.2). In dit geval om de indeling van de gronden van deze bestemming te kunnen wijzigen indien de standplaats opnieuw wordt ingericht. Dan moet een wijziging van de ligging van de bestaande woonwagens mogelijk zijn. Dat wordt door de wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt.

Artikel 2.9 Leiding - Gas

De aardgasleiding die ten zuiden van de spoorlijn Arnhem-Velp-Dieren is gelegen heeft deze bestemming. De aardgasleiding is primair bestemd als transportleiding. De onderliggende bestemmingen zijn hieraan ondergeschikt. Voor de zone van deze leiding, waarvan de maat in dit artikel is opgenomen, zijn beperkingen van de bouw mogelijkheden opgenomen. Bouwen ten behoeve van de secundaire bestemmingen is slechts middels een vrijstelling mogelijk. Daarnaast is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, ten aanzien van werken en werkzaamheden in en aan de grond.

Ook binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De aardgasleiding loopt gedeeltelijk door de zone waar de nieuwe woonwagenlocatie is gepland. Vanwege veiligheid mag 7 meter ter weerszijde van de leiding niet worden gebouwd. Dit levert een beperking op voor de nieuwe woonwagenlocatie. Daarom maakt de wijzigingsbevoegdheid de verplaatsing van de leiding mogelijk.

6.1.4. Algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 bevat de algemene bepalingen. Deze voorschriften gelden voor het gehele plangebied.

Artikel 3.1 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

In artikel 3.1 wordt gesteld dat de aanvullende werking van de bouwverordening voor zover betrekking hebbend op de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening buiten werking is.

Voor een aantal stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening is echter een uitzondering opgenomen: deze blijven wel gelden. Deze bepalingen hebben voornamelijk betrekking op de toegankelijkheid van bouwwerken, de ruimte tussen bouwwerken en de parkeernorm.

Artikel 3.2 Algemene gebruiksbepaling

Deze bepaling bevat een algemeen verbod om de gronden te gebruiken in strijd met de bestemming, tenzij vasthouden aan dit verbod onredelijk is, of het gebruik reeds anderszins

gereguleerd is.

Prostitutie wordt in dit artikel expliciet als strijdig met de bestemmingen bestempeld. Wel is een vrijstellingsregeling opgenomen om prostitutie onder strikte voorwaarden in bepaalde gevallen toch toe te laten.

Artikel 3.3 Wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan op een aantal aspecten te wijzigen.

Een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen voor een strook langs de Merwedestraat. Dit houdt verband met een verplaatsing van de woonwagenstandplaats ten noorden van de Merwedestraat. Langs het spoor is een recreatieve - ecologische zone en een nieuwe ontsluitingsweg gepland. Dit is deels gepland ter plaatse van deze woonwagenstandplaats. Om op termijn de realisatie van de recreatieve - ecologische zone en de ontsluitingsweg mogelijk te maken, is verplaatsing van de woonwagens noodzakelijk. Deze bevoegdheid maakt de wijziging van de bestemming "Groen" naar "Wonen - woonwagenstandplaats" mogelijk. Van deze bevoegdheid mag alleen gebruik worden gemaakt indien het gebruik van de woonwagens op de locatie ten noorden van de Merwedestraat ook daadwerkelijk is beëindigd.

Artikel 3.4 Algemene vrijstellingsbepalingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor geringe overschrijding van bepaalde bouwvoorschriften, alsmede voor kunstobjecten, bouwwerken van openbaar nut, telecommunicatievoorzieningen en sirenemasten. Dit vergroot de flexibiliteit van het plan.

6.1.5. Overgangs en slotbepalingen

Artikel 4.1 Overgangsbepalingen

Op grond van artikel 4.1 worden bouwactiviteiten aan bestaande, met het plan strijdige, bouwwerken, alsmede bestaand, van het plan afwijkend, gebruik onder voorwaarden toegestaan.

Artikel 4.2 Algemene strafbepaling

Overtreding van het verboden gebruik, zoals bedoeld in artikel 3.2 is in artikel 4.2 strafbaar gesteld.

Artikel 4.3 Slotbepaling

De aan te halen naam van (de voorschriften bij) het bestemmingsplan.

6.2 Toelichting op de bedrijvenlijst

De in bijlage 1 bij de voorschriften opgenomen bedrijvenlijst is gebaseerd op de categorale bedrijfsindeling uit de herziene uitgave van de publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (Vereniging van Nederlandse Gemeenten 1999).

Het betreft een selectie uit de volledige opsomming van bedrijven, die is gebaseerd op de SBI (Standaardbedrijfsindeling) van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Om tot de SBI te komen is elk bedrijfstype beoordeeld op basis van een aantal milieucriteria, die betrekking hebben op onder meer de aspecten geur, stof, geluid, gevaar en verkeer. Daarbij is per bedrijfstype voor elk milieucriterium een afstand bepaald; deze afstand is zodanig groot dat wanneer op die afstand van een gemiddeld modern bedrijf van dat type (in een rustige woonwijk) wordt gewoond, geen aanmerkelijke hinder meer wordt ondervonden van het betrokken soort milieubelasting.

Op grond van deze afstanden is een indeling opgesteld van bedrijfstypen in milieucategoriën. In de bedrijvenlijst bij dit bestemmingsplan zijn bedrijfstypen opgenomen uit de drie lichtste categorieën (categorie I, II en III). Dit betreft bedrijfstypen die goed passen op deze locatie, mede gezien de afstand tot de omliggende woonbebouwing.

De in de bedrijvenlijst genoemde afstanden dienen als indicaties te worden gehanteerd. Dit

betekent dat de bedrijvenlijst wel het middel is om te toetsen of een bedrijf van een bepaald bedrijfstype op grond van het bestemmingsplan toelaatbaar is, maar dat de werkelijk optredende hinder van een bepaald bedrijf sterk kan worden beïnvloed door de ruimtelijke opzet en de feitelijke bedrijfsvoering; dit dient te worden gezien in het kader van de verlening van de benodigde vergunningen.

6.3 Retrospectieve toets

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

Om recht te doen aan een goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied wordt daarom aangegeven in welke situaties de bestemming wordt gekozen gelijk aan de oude bestemming (na strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven (positief bestemmen), waarmee de strijdige situatie wordt gelegaliseerd. Daarnaast wordt, indien van toepassing, aangegeven wanneer een strijdige situatie onder het overgangsrecht wordt gebracht.

Plangebied

Voor het plangebied zijn juridisch verschillende situaties aan de orde:

1. Een gebied waar de bestaande (juridische) situatie wordt bestemd;
Dit geldt voor de bedrijven aan de Merwedestraat. Deze hebben een bedrijfsbestemming in het geldende bestemmingsplan en deze is in dit bestemmingsplan overgenomen. Ook de woonwagenstandplaats is positief bestemd.
2. De bestaande situatie die juridisch is mogelijk gemaakt door een artikel 19 vrijstellingsprocedure worden vertaald in het bestemmingsplan.
Dit geldt voor de nieuwe ontsluitingsweg Marsdiep en Eemslaan die de Vosdijk/Merwedestraat verbindt met de IJssellaan. De ontsluiting is door middel van een vrijstelling mogelijk gemaakt en wordt nu opgenomen in dit bestemmingsplan.
Ook het parkeerterrein ten noorden van het Islamitisch Cultureel Centrum is met vrijstellingsbesluit mogelijk gemaakt.
3. De bestaande situatie die in strijd is met het vigerende bestemmingsplan en in dit bestemmingsplan wordt gelegaliseerd.
Dit geldt voor het Islamitisch Cultureel Centrum dat is gevestigd in een voormalige school. De bestemming was 'bijzondere bebouwing- scholen' in het geldende bestemmingsplan "Presikhaaf I en II" en wordt in dit bestemmingsplan als 'Maatschappelijk' bestemd. Een Islamitisch Cultureel Centrum past binnen deze bestemming en hiermee wordt de strijdige situatie gelegaliseerd.
4. Nieuwe situaties worden mogelijk gemaakt.
Voor een groot deel van het gebied wordt de komst van nieuwe bedrijvigheid mogelijk gemaakt. In het geldende bestemmingsplan "Presikhaaf I en II" is dit gebied bestemd als 'Sportterrein'. Er is hier dus sprake van een nieuwe situatie.
5. Tijdelijke vrijstelling.
In de bestaande situatie zijn er in het plangebied meerdere woningunits geplaatst die worden gebruikt voor de huisvesting van studenten. Deze woningen zijn hier gekomen door het verlenen van een tijdelijke vrijstelling (artikel 17 WRO). Het gebruik van deze woningen zal binnen de planperiode worden beëindigd.

6.4 Handhaving

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

In 1991 is door het College van Burgemeester en Wethouders de nota "beleidsuitgangspunten handhaving bestemmingsplannen" vastgesteld. In deze nota zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

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

Thans is een actualisatie van de voorgenoemde nota handhaving in voorbereiding. Er is echter geen aanleiding om de bovenstaande uitgangspunten te wijzigen. Het echter niet reëel is om te pretenderen alle strijdigheden op het vlak van bouwregelgeving binnen redelijke termijn op te sporen en daar ook actie op te ondernemen. Daarom zal in deze actualisatie een prioriteitsstelling worden opgenomen waarin wordt aangegeven aan welke handhavingsonderwerpen op het gebied van bouwregelgeving en de gebouwde omgeving de komende periode met name aandacht zal worden besteed.

De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een inventarisatie van het feitelijke gebruik en de bestaande bebouwing zo kort mogelijk voor respectievelijk het in werking treden c.q. het in ontwerp ter visie leggen van een bestemmingsplan. Als gevolg op deze inventarisatie zullen de verleende bouwvergunningen en gevolgde vrijstellingsprocedures geregistreerd worden.

Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg. In de voorschriften is daartoe de zogenaamde strafbepaling opgenomen, waarin overtredingen van de voorschriften worden aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1a, aanhef en lid 2 van de Wet op de Economische Delicten. De bijbehorende strafmaat is hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van de vierde categorie (maximaal € 11.250). Bij ernstige overtredingen zal handhaving ook via de strafrechtelijke weg plaatsvinden. De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in die gevallen proces-verbaal van de overtreding maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijke traject zal gelijktijdig worden ingezet

Hoofdstuk 7 Exploitatie

Het bestemmingsplan is financieel-economisch onderzocht aan de hand van het bestemmingsplan en de daarbijbehorende tekening. Op basis van het toegestane bebouwbare oppervlak en de geoorloofde bouwhoogtes zijn het ruimtegebruik en een passend bouwprogramma bepaald.

De slechte bodemkundige en de (geo)hydrologische toestand maakt het noodzakelijk om extra maatregelen te treffen tijdens het bouw- en woonrijp maken van het terrein. Hiermee is in de kostenraming rekening gehouden door een flinke ophoging van het terrein met de daarbijbehorende tijdsverliezen in verband met zettingen mee te rekenen. Verder is rekening gehouden met het plaatsen van een gemaal met persleiding, een duikerconstructie ten behoeve van de ontsluiting via de IJssellaan en met kostenstijgingen en renteverliezen tijdens de uitvoering.

De opbrengsten zijn bepaald aan de hand van het verwachte bouwprogramma en de grondprijzenbrief van de gemeente Arnhem. De opbrengst samen met een reeds getroffen voorziening is voldoende om de kosten in de exploitatie te dekken.

Voor het overige is het bestemmingsplan beheermatig van aard en brengt de uitvoering ervan geen verdere kosten met zich mee.

Hoofdstuk 8 Overleg en informatie

De eerste stap in de procedure die gevolgd moet worden om het bestemmingsplan vastgesteld en goedgekeurd te krijgen is het voeren van het zogeheten artikel 10 BRO overleg. Dit vindt plaats in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan. De enige instantie die daarbij verplicht door de gemeente moet worden geraadpleegd is het Waterschap, in dit geval "Rijn en IJssel".

Na verwerking van deze reactie vindt publicatie plaats in de Nederlandse Staatscourant en in de Arnhemse Koerier. Het ontwerp-bestemmingsplan ligt dan gedurende 6 weken bij de dienst Stadsontwikkeling ter inzage op grond van artikel 23 WRO. Gedurende de termijn van ter inzagelegging kan iedereen een zienswijze indienen. Deze moet worden gericht aan de gemeenteraad.

Tot voor kort was voorafgaand aan deze ter inzagelegging inspraak op grond van de inspraakverordening verplicht. Na wijziging van de Wet Ruimtelijke Ordening en recent na aanpassing van de inspraakverordening hoeft inspraak niet meer plaats te vinden. Er is voor gekozen om in de plaats daarvan toch een inloopavond te houden waarin informatie over het bestemmingsplan gegeven. Deze avond is gehouden op 3 april 2007.

Als er zienswijzen worden ingediend kunnen de indieners worden uitgenodigd voor een gesprek. Dit gebeurt alleen wanneer een zienswijze voor de gemeente onvoldoende duidelijk is. Daarna zal het college van B&W een voorstel doen aan de raad om het bestemmingsplan vast te stellen. In dit voorstel kan worden gelezen over is omgegaan met de ingediende zienswijzen. Zonodig wordt het bestemmingsplan aangepast.

Na vaststelling door de raad volgt opnieuw terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan gedurende 6 weken. Degenen die een zienswijze hebben ingediend worden hierover geïnformeerd. Aanpassingen zijn niet meer mogelijk. Wel kunnen bedenkingen tegen de vaststelling worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. Dit college beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Wanneer Gedeputeerde Staten het bestemmingsplan goedkeuren dan volgt voor de laatste keer terinzagelegging van het goedgekeurde bestemmingsplan gedurende 6 weken. Er kan door belanghebbenden beroep tegen het goedkeuringsbesluit worden ingesteld. Dit beroep moet worden gericht aan de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak. Dit college beslist in hoogste instantie. Ook kan bij de voorzitter van deze afdeling een verzoek om voorlopige voorziening (schorsing) worden ingediend.

Bijlagen bij de toelichting

**Bijlage 1: Milieuaspectenstudie Merwedestraat e.o. (separaat
bijgevoegd)**