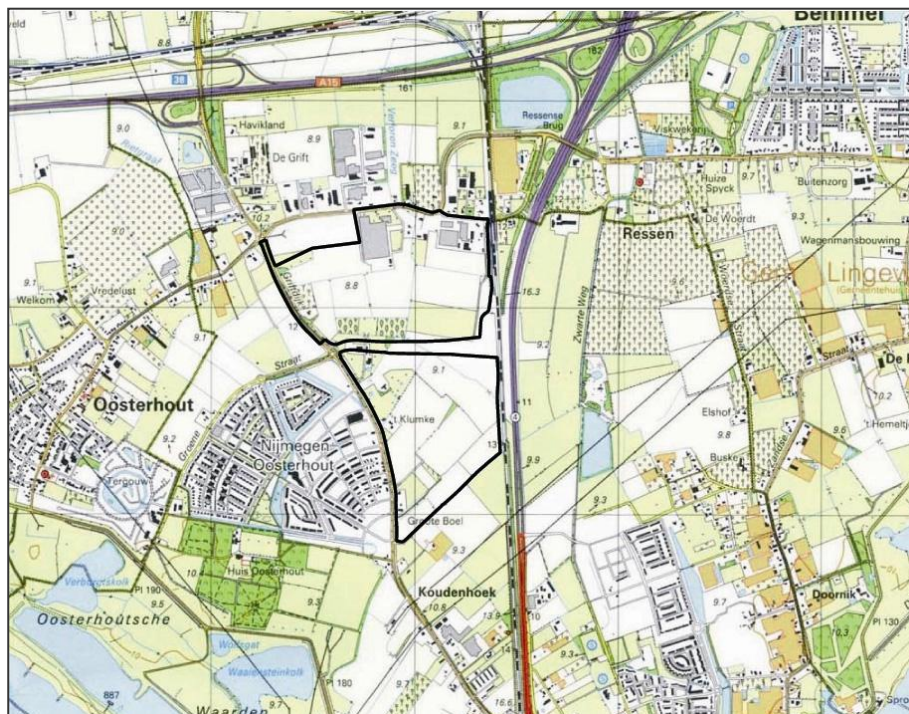


BESTEMMINGSPLAN GROOT OOSTERHOUT

GEMEENTE NIJMEGEN



Gemeente Nijmegen

Bestemmingsplan

Groot Oosterhout

- Toelichting
bijlagen
- Voorschriften
bijlagen
- Plankaart schaal 1:2000

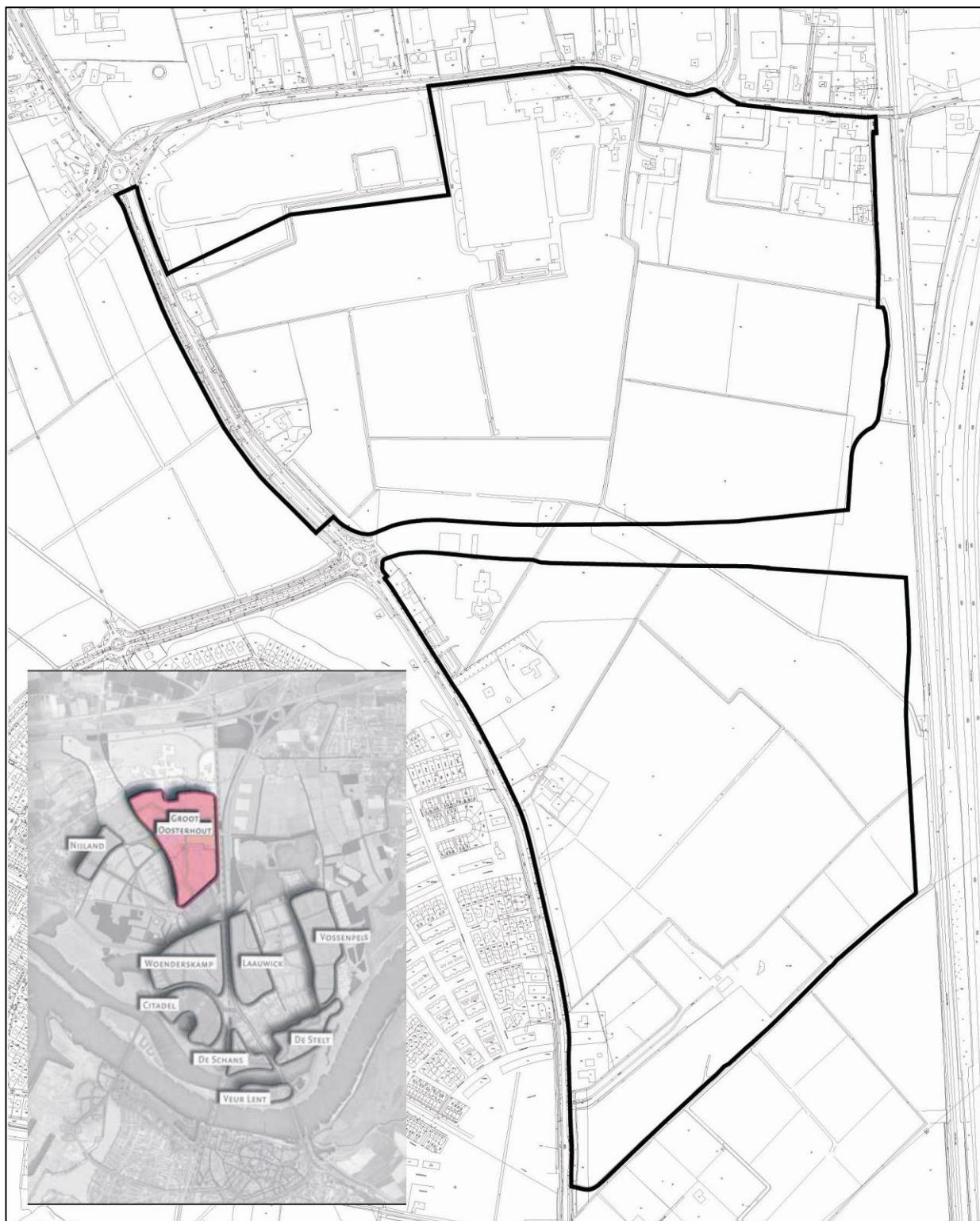
Nijmegen, april 2009

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Ligging van het plangebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Leeswijzer	2
2	BELEIDSKADERS	3
2.1	Rijksbeleid	3
2.2	Provinciaal beleid	4
2.3	Regionaal beleid	4
2.4	Gemeentelijk beleid	6
2.5	Sectoraal beleid	13
3	BESTAANDE SITUATIE	29
3.1	Historische ontwikkeling	29
3.2	Ruimtelijke structuur	30
3.3	Functionele structuur	32
3.4	Infrastructuur	32
3.5	Landschap en natuur	32
3.6	Cultuurhistorische en archeologische waarden	33
4	BESCHRIJVING VAN DE NIEUWE SITUATIE	39
4.1	Waalsprong	39
4.2	Groot Oosterhout	54
4.3	Het bestemmingsplan Groot Oosterhout en de MER Waalsprong	70
5	DUURZAAMHEID EN MILIEUASPECTEN	73
5.1	Bodem	73
5.2	Water	74
5.3	Geluid	77
5.4	Luchtkwaliteit	80
5.5	Bedrijven en milieuzonering	89
5.6	Externe veiligheid	93
5.7	Kabels en leidingen	100
5.8	Flora en fauna	101
5.9	Energie	104
6	PLANSYSTEMATIEK EN BESTEMMINGEN	107
6.1	Plansystematiek	107
6.2	Bestemmingen	107
7	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	111
8	PROCEDURES	113
8.1	Inspraak	113
8.2	Vooroverleg	113
8.3	Verdere procedure	113

Bijlage: Overzicht onderzoeksrapporten



Plangrens Groot Oosterhout en ligging in de Waalsprong

1 INLEIDING

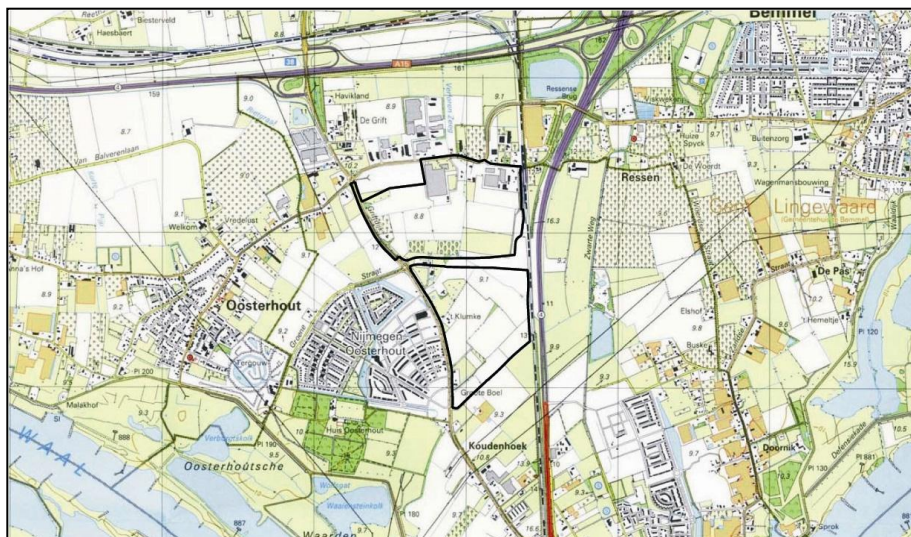
1.1 Aanleiding en doel

De Waalsprong is de belangrijkste Nijmeegse uitbreidingslocatie en is gesitueerd aan de noordzijde van de rivier de Waal. De planvorming voor de Waalsprong loopt al vanaf het begin van de jaren 90 van de vorige eeuw. In 1992 is de Waalsprong aangeduid als VINEX-locatie, waarna door de gemeente Nijmegen het structuurplan “Land over de Waal” (1996) is opgesteld. In 2001 bleek, tijdens de uitvoering van de inmiddels opgestelde masterplannen en bestemmingsplannen, dat de concrete plannen niet gedragen werden door een voor een dergelijke grootschalige locatie noodzakelijke milieueffectrapportage. In 2002/2003 is vervolgens voor de gehele locatie een m.e.r. verricht, die de basis vormt voor de huidige planvorming in de Waalsprong. Op basis van de m.e.r. is een voorkeursmodel uitgewerkt, waarin de beoogde ontwikkeling van de Waalsprong is vastgelegd. Inmiddels heeft het college ter uitwerking van het Voorkeursmodel het Ontwikkelingsbeeld “Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel” vastgesteld.

Het deelgebied Groot Oosterhout ligt in het noordwestelijk deel van de Waalsprong, tussen de Prins Mauritssingel en het reeds gerealiseerde Woonpark Oosterhout. Het gebied is circa 100 hectare groot. De hoofdlijnen voor de ontwikkeling van het deelgebied zijn beschreven in het Voorkeursmodel en het Ontwikkelingsbeeld. Voor Groot Oosterhout is op basis van de voorwaarden uit het voorkeursmodel een stedenbouwkundig plan vervaardigd, dat de basis vormt voor voorliggend bestemmingsplan. Het doel van het bestemmingsplan “Groot Oosterhout” is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor de realisering van circa 1.700 à 1.800 woningen met bijbehorende voorzieningen in het deelgebied Groot Oosterhout.

1.2 Ligging van het plangebied

Groot Oosterhout vormt het noordelijke sluitstuk van de Waalsprong. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt tussen het reeds gerealiseerde Woonpark Oosterhout in het westen en de spoorlijn en Prins Mauritssingel (A325) in het oosten. De westelijke begrenzing van Groot Oosterhout wordt gevormd door de Griftdijk. Ten noorden van Groot Oosterhout ligt het bestaande bedrijventerrein De Grift, aan de Stationstraat/Stationsweg. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de Resense Wal en de toekomstige landschapszone. Sinds 1 januari 1998 maakt het plangebied deel uit van het grondgebied van de gemeente Nijmegen.



Plangebied Groot Oosterhout

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan Groot Oosterhout is een algehele herziening van de vigerende plannen, voor zover van toepassing op dit plangebied. Onderstaand overzicht geeft weer welke plannen (deels) komen te vervallen.

		Vastgesteld	Goedgekeurd
143	Fietspaden Griftdijk 1982	06-03-1984	20-03-1985
144	Buitengebied Valburg	30-08-1974	10-11-1975 (ged.)
144-5	Woonpark Oosterhout 2002	19-02-2003	22-07-2003
145	Buitengebied 1978 (Bemmel)	26-04-1979	26-06-1980
145-1	Ressen 1975	25-09-1975	23-06-1976

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt ingegaan op het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de reeds doorlopen planvorming voor de Waalsprong, met name op de uitgevoerde m.e.r.'s, het Voorkeursmodel (2003) en het Ontwikkelingsbeeld (2007). In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie van het plangebied Groot Oosterhout beschreven. In dit hoofdstuk komen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur en de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden aan de orde.

De beoogde ontwikkeling van de Waalsprong en het deelgebied Groot Oosterhout wordt toegelicht in hoofdstuk 4. Op basis van het Voorkeursmodel, het Ontwikkelingsbeeld en het verkavelingsvoorstel voor Groot Oosterhout wordt hier ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten van het stedenbouwkundig plan.

In hoofdstuk 5 worden de verschillende milieuaspecten besproken en wordt ingegaan op de duurzaamheidsaspecten voor de ontwikkeling van de Waalsprong.

De juridische opzet is toegelicht in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de financiële aspecten met betrekking tot realisering van het initiatief. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 de planprocedure uiteengezet.

2 BELEIDSKADERS

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een korte samenvatting van het sectorale beleid dat van belang is voor de ontwikkeling van de Waalsprong.

2.1 Rijksbeleid

In het kader van het rijksbeleid zoals geformuleerd in de Vierde Nota ruimtelijke ordening Extra (VINEX 1993) en hierop aanvullend in de Actualisatie (VINAC, 1997) zijn Arnhem en Nijmegen aangewezen als stedelijk knooppunt met een nationale positie (Knooppunt Arnhem-Nijmegen: KAN). Het knooppunt Arnhem-Nijmegen moet zich kunnen ontwikkelen tot nationaal en internationaal concurrerend kerngebied voor economische en ruimtelijke ontwikkeling. Inmiddels is de Nota Ruimte het nieuwe Rijksbeleid en is de VINEX daarmee achterhaald. Echter, in de Nota Ruimte worden de uitgangspunten met betrekking tot het KAN-gebied zoals opgenomen in de VINEX opnieuw bevestigd.

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. De Nota Ruimte richt 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;
- waarborging van de veiligheid.

Het Rijk wil zich niet meer met alles bemoeien en wil strategisch op hoofdlijnen sturen. Onder het motto: “decentraal wat kan, centraal wat moet” hebben decentrale overheden meer ruimte gekregen om hun eigen weg te gaan, zolang maar aan een aantal basiskwaliteiten wordt voldaan. Deze basiskwaliteiten of ondergrenzen zijn in de Nota Ruimte vastgelegd.

De algemene basiskwaliteit is de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, dus datgene waar een ruimtelijk plan minimaal aan moet voldoen. De Nota Ruimte bevat hier generieke regels voor, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode (stedelijke) en groen/blauwe (natuur en water) functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water en het groen in en om de stad. Het kan gaan om inhoudelijke of procesmatige eisen, maar ook om financiële eisen. Zo geldt bij ruimtelijke afwegingen en nieuwe decentrale plannen en projecten dat negatieve effecten niet mogen worden afgewenteld op het bestaande ruimtegebruik of op functies als water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is het veroorzakerbeginsel: de initiatiefnemer zorgt voor opheffing van veroorzaakte knelpunten.

Specifiek over het stedelijke netwerk Knooppunt Arnhem Nijmegen is in de Nota Ruimte het volgende opgenomen: gesitueerd tussen de Randstad Holland en het Duitse Rijn/Ruhrgebied kenmerkt het KAN zich door een groot aanbod van internationale vervoersmodaliteiten (weg, spoor, water), grote diversiteit aan functies en voorzieningen en aanwezige kenniscentra. Het verder benutten van de mogelijkheden van Health Valley is economisch van belang. Afstemming met de Duitse steden Emmerich en Kleef is belangrijk en de Hogesnelheidstrein (HST) – Oost is van belang voor de internationale positie.

2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Het meest actuele provinciale beleidskader aangaande de ruimtelijke ordening betreft het Streekplan Gelderland 2005 "Kansen voor de regio's". Het Streekplan is vastgesteld door Provinciale Staten op 29 juni 2005. Met het Streekplan Gelderland 2005 kiest de provincie voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit in Gelderland. Het streekplan kijkt 10 jaar vooruit en richt zich op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht (generiek beleid):

- ruimtelijke ontwikkelingen in het rode raamwerk van stedelijke functies en infrastructuur;
- natuur en water in het groenblauw raamwerk;
- landbouw in het multifunctioneel gebied.

Rood Raamwerk

Hoofddoel van het streekplan is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte beschikbare oppervlak. Bundelingsbeleid en het organiseren van stedelijke netwerken staan hierbij centraal. In het Streekplan worden algemene en programmatische uitspraken gedaan over wonen, sociaal-culturele functies en werken (bedrijventerreinen en kantoren).

Daarnaast hecht het streekplan veel belang aan locatiebeleid: gestreefd wordt naar het bundelen van bovenlokale stedelijke functies aan knooppunten in het rode raamwerk. Het grondgebied van de gemeente Nijmegen valt grotendeels binnen dit rode raamwerk en heel Nijmegen valt in het stedelijk netwerk.

Groenblauw Raamwerk

Buiten de stedelijke en landbouwgebieden krijgen natuur en water de ruimte. Voor Nijmegen is de categorie Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. Vooral aan de bestaande stadsranden en in de Waalsprong. Er geldt in de EHS een beleid gericht op bescherming en ontwikkeling van de daar aanwezige kwaliteiten. Op 16 mei 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland de Streekplanuitwerking kernkwaliteiten en omgevingscondities (EHS, Waardevol landschap) vastgesteld.

Multifunctioneel gebied

In het multifunctioneel gebied ligt voornamelijk landbouw. Voor Nijmegen zijn de categorieën multifunctioneel platteland en waardevol landschap van belang; voor de Waalsprong is met name het multifunctioneel platteland van belang.

2.3 Regionaal beleid

Regionaal Plan voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen

In oktober 2006 is het Regionaal Plan voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen vastgesteld. Op 7 maart 2008 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland grotendeels goedkeuring verleend aan dit plan. Hierdoor heeft het Regionaal Plan de status van regionaal structuurplan zoals bedoeld in artikel 36 van de Wet Ruimtelijke Ordening. Dit betekent dat de bestemmingsplannen van de 20 regiogemeenten moeten passen binnen de lijnen die worden uitgezet in het Regionaal Plan.

Doel van het Regionaal Plan is te werken aan een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio Arnhem-Nijmegen. Het bestaande stedelijk gebied staat hierbij centraal, wat wil zeggen dat er ingezet wordt op herstructurering en herontwikkeling om nieuw ruimtebeslag voor wonen en werken te beperken.

De regio Arnhem Nijmegen ontwikkelt zich steeds meer tot een samenhangend stedelijk netwerk met een eigen identiteit. Die eigen identiteit laat zich het beste vangen in de drieslag kennis, natuur en cultuur:

- *Kennis*: aanwezigheid van hoogwaardige bedrijvigheid in de logistieke sector en de glastuinbouw, maar ook de aanwezigheid van een universiteit en het valleyconcept versterken de netwerkeconomie;

- *Natuur*: rivierenlandschap tussen de stuwwallen Veluwe en Rijk van Nijmegen;
- *Cultuur*: door de natuurlijke ligging van het gebied is de regio door de eeuwen heen het domein geweest van fronten en linies die noord-zuid en oost-west van elkaar scheiden. Daardoor is het culturele erfgoed in de regio enorm.

Het KAN stuurt op de uitvoering van strategische projecten door middel van het zoeken naar samenwerking met maatschappelijke organisaties, marktpartijen en particulieren (ontwikkelingsplanologie). In het Regionaal Plan is een uitwerking gemaakt van de bestuurlijke visie en ambities. Dit levert een agenda op van tien strategische ontwikkelingsprojecten:

1. verbeteren van aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken;
2. verknopen van bus en trein tot één samenhangend regionaal OV-netwerk;
3. stedelijke ontwikkeling rondom enkele multimodale knooppunten;
4. herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en hoofdwegennet;
5. ruimte voor innovatie: creative industry, kennis/ICT, wellness/hospitality;
6. versterken van grootstedelijk klimaat van Arnhem en Nijmegen;
7. ontwikkeling van de eigenheid en identiteit van dorpen;
8. regionaal landschapspark: recreatief routenetwerk ontwikkelen;
9. kwaliteitsverbetering van de natuur (in en om de stad);
10. zichtbaar maken van cultuurhistorische relictten en monumenten.

Voor een groot aantal aspecten zijn in het Regionaal Plan doelstellingen en beleidsuitspraken opgenomen, die een toetsingskader vormen voor de goedkeuring van bestemmingsplannen:

Onderwerp	Doelstelling en beleidsuitspraken
Water	Doelstelling: structurele beschermingsmaatregelen door hoogwaterbeschermingsbeleid - <i>9% van het bruto ruimtebeslag moet uit oppervlaktewater bestaan</i>
Cultuurhistorie	Doelstelling: "Behoud door ontwikkeling"; het zodanig omgaan met cultuurhistorische kwaliteiten dat deze worden ingepast, waardoor ze beleefbaar blijven of worden. - <i>Inzet bij planuitwerking is dat de aanwezige cultuurhistorische waarden worden geïnventariseerd en zo mogelijk worden geïntegreerd.</i>
Landschap	Doelstelling: Ruimtelijke ontwikkelingen afstemmen op aanwezige landschapskenmerken en laten bijdragen aan het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit.
Recreatie	Doelstelling: Het optimaal voor recreatie en toerisme benutten en uitbouwen van de in de regio aanwezige potenties op het gebied van natuur, landschap, water, archeologie en cultuurhistorie. - <i>In het bestemmingsplan dient het kernnet "Recreatieve routenetwerk" verankerd te worden.</i>
Mobiliteit	Doelstelling: Het realiseren van een comfortabel mobiliteitsnetwerk in de stadsregio waarbij gebruik van het openbaar vervoer en de fiets gestimuleerd wordt. - <i>Er gelden parkeernormen voor werklocaties;</i> - <i>Afspraken zoals die zijn vastgelegd in het verkeersmanagementplan "Van beleid naar uitvoering 2005 -2009" moeten worden uitgewerkt in concrete plannen (aanleg 2e stadsbrug over de Waal).</i>

Wonen	Doelstelling: Het voor iedere (toekomstige) inwoner van de stadsregio een juiste woning beschikbaar hebben met betrekking tot prijs, eigendomssituatie, aard & type en locatie. - <i>In de periode 2005 – 2010 gelden voor de KAN gemeenten geen beperkingen in het per gemeente aantal te bouwen woningen.</i> - <i>Voor de periode 2010 – 2015 wordt in 2008 bepaald of deze beleidsregel kan worden gecontinueerd.</i> - <i>Binnen de “Contouren woningbouw” bepalen de gemeenten zelf de te ontwikkelen locaties en de aantallen nieuw te bouwen woningen met inachtneming van het bepaalde in Concessies Wonen.</i>
Werken	Doelstelling: Het op een zorgvuldige wijze voldoende ruimte bieden en inpassen voor het scheppen van voldoende werkgelegenheid voor de inwoners van de stadsregio, die aansluit bij het opleidingsniveau van de beroepsbevolking, nu en in de toekomst. - <i>Van de totale behoefte van 490 hectare aan uitbreiding van nieuwe bedrijventerreinen wordt netto 85 hectare in de A15-zone ontwikkeld</i> - <i>Kantoorgebouwen voor bedrijven met een regionale en bovenregionale functie worden alleen ontwikkeld in plannen rond centrale stations, netwerkstations en langs hoogfrequente buslijnen (minimaal 6 x per uur per richting).</i> - <i>In plannen voor “Bestaande Bedrijventerreinen” en in het “Zoekgebied regionale bedrijventerreinen”, worden bedrijfsgebouwen uitgesloten, waarin meer dan 40% van het bruto vloeroppervlak van een gebouw wordt benut voor kantooractiviteiten.</i>
Detailhandel	Doelstelling: Het versterken van de bestaande hiërarchie van winkelcentra en de bestaande perifere detailhandelconcentraties. - <i>In het “Zoekgebied PDV Prins Mauritsingel zone” komen drie locaties in aanmerking voor de vestiging van bovenlokale winkel- en vrije tijdsvoorzieningen te weten Gelredome, Aamse Poort (groot-schalige tuincentra) en Ressen (wonen/leisure).</i> - <i>Uitgangspunt bij de (her)ontwikkeling van de locaties Gelredome, Aamse Poort en Ressen is het scheppen van optimale condities voor een kansrijke ruimtelijke ontwikkeling, zowel in termen van ruimtelijke kwaliteit als vastgoedontwikkeling.</i> - <i>De vestiging van bouwmarkten en tuincentra groter dan 1.000 m² b.v.o. of uitbreiding van bestaande vestigingen daarvan met meer dan 1.000 m² b.v.o. is alleen toegestaan als de bovenlokale marktruimte naar het oordeel van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio is aangetoond.</i>

Voor het Regionaal Plan is een Strategische milieubeoordeling (SMB) uitgevoerd. Dit betekent dat gekeken is naar de milieueffecten van bepaalde in het plan voorgenomen ontwikkelingen, onder andere de locatiekeuze voor het bedrijventerrein A12 en A15-zone en de zoekzone voor perifere detailhandelsvestiging.

2.4 Gemeentelijk beleid

Voorgeschiedenis

Nijmegen had in de jaren tachtig van de vorige eeuw behoefte aan uitbreiding. Deze uitbreidingsbehoefte werd onderkend door zowel het Rijk als de Provincie. In 1992 heeft de provincie Gelderland aan de hand van een milieueffectrapport gekeken waar in de regio Nijmegen een uitbreiding van woningbouw en bedrijventerrein het meest op zijn plaats zou zijn. Het gebied van de Waalsprong kwam daaruit als Meest Milieuvriendelijke Alternatief naar voren. In de vierde nota Ruimtelijke Ordening Extra (VI-NEX) is vervolgens voor het Waalspronggebied een taakstelling voor de realisatie van 10.000 tot 12.000 woningen en 50 ha bedrijventerrein vastgelegd.

De gemeente Nijmegen heeft deze taakstelling uitgewerkt in het structuurplan “Land over de Waal” (1996). Door aanpassing van de gemeentegrenzen is in dezelfde periode het gehele Waalspronggebied Nijmeegs grondgebied geworden.

Als uitwerking van het structuurplan “Land over de Waal” zijn 4 masterplannen opgesteld, die vervolgens zijn uitgewerkt in concrete (bestemmings)plannen. In 2001 bleek echter dat deze concrete plannen volgens de Raad van State niet gedragen werden door een, voor zo’n grootschalige ontwikkeling verplichte, milieueffectrapportage. Daarop heeft de gemeente besloten de milieueffecten alsnog te onderzoeken. Daarnaast is in 2002 voor de gehele stad het Kansensboek “Kansen voor de Keizerstad” tot stand gekomen.

Uit het verrichte onderzoek volgde in eerste instantie de Milieueffectrapportage 2002, die de basis heeft gevormd voor de bestemmingsplannen Woonpark Oosterhout, Lent Oost en Stadas Noord. Vervolgens zijn de aanbevelingen uit het MER 2002 verder onderzocht en uitgewerkt in het MER 2003. Dit laatste MER vormt de basis voor de huidige plannen in de Waalsprong. Op basis van dit MER is het Voorkeursmodel 2003 uitgewerkt, waarin de hoofdstructuur en de verschillende deelgebieden van de Waalsprong zijn vastgelegd. In 2007 is vervolgens het Ontwikkelingsbeeld “Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel” verschenen, waarin de laatste stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van de Waalsprong is uiteengezet.

Advies voor richtlijnen voor het milieueffect rapport, Stadsuitbreiding Waalsprong (3 december 2001)

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De basis voor de planontwikkeling van de Waalsprong is gelegd in het Structuurplan “Land over de Waal” uit 1996. De locatie, begrenzing, bouwopgaven en ruimtelijke hoofdstructuur voor de Waalsprong waren al in diverse vigerende ruimtelijke plannen vastgelegd. In 1992 is voor die locatiekeuze een m.e.r. uitgevoerd.

Hoewel de Waalsprong reeds was vastgelegd in een vastgesteld Structuurplan achtte de Commissie het toch nodig in het MER in beeld te brengen wat de gevolgen zijn van de aanleg van de wijk ten opzichte van de bestaande situatie.

De Commissie heeft zich geconcentreerd op de m.e.r. plichtige activiteiten: woningbouw en ontgronding. Zij vroeg in een Basis-MER Waalsprong voor de Waalsprong een totaalbeeld te geven van de alternatieven en milieugevolgen bij het ontwikkelen van de Waalsprong in zijn totaliteit. Daarentegen achtte de Commissie het niet nodig om voor aspecten die in dat structuurplan vastliggen nog (milieuvriendelijke) alternatieven in beeld te brengen. Alternatievenbeschouwing was alleen nodig voor onderdelen uit het structuurplan waarvoor varianten mogelijk zijn.

In een MER moeten de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling hiervan worden beschreven als referentie voor de beschrijving van de milieueffecten van de alternatieven. Bij de autonome ontwikkeling moet wel rekening worden gehouden worden met de reeds genomen besluiten over de nieuwe activiteiten. Het Structuurplan “Land over de Waal” is dus formeel onderdeel van de autonome ontwikkeling. Over het nul alternatief zei de Commissie: in een situatie waar een gedeelte van de Waalsprong al is gebouwd en de bouw van de wijk is vastgelegd in goedgekeurde ruimtelijke plannen, is het naar het oordeel van de Commissie niet zinvol op het niveau van het plan als totaal een nulalternatief te beschouwen.

De uitvoering van de Waalsprong zal gefaseerd plaatsvinden. Iedere keer als een bestemmingsplan of vrijstelling wordt voorbereid dan wel een vergunning wordt aangevraagd, zal het opgestelde MER, zonodig met een oplegnota met toespitsing of actualisering daarbij ter visie worden gelegd.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de beleidsstukken die op dit moment nog relevant zijn voor de ontwikkeling van de Waalsprong. Het betreft met name de nota "Kansen voor de Keizerstad" het MER 2003, het Voorkeursmodel en het Ontwikkelingsbeeld.

Kansenboek Nijmegen; stad in balans

Het Kansenboek is een ruimtelijke vertaling van het gemeentelijk beleid op het gebied van wonen, werken, groen, verkeer, milieu en dergelijke. De gemeente Nijmegen streeft in haar beleid naar balans tussen het welzijn van burgers, de economische functies en duurzaamheid.

Uitgangspunten

- Zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte: Er is veel vraag naar ruimte voor wonen, werken, recreatie en groen. Daarom is het streven gericht op een zo goed mogelijke benutting van de beschikbare ruimte en wordt gestreefd naar balans tussen woongenot, bedrijvigheid, vermaak, bereikbaarheid en duurzaamheid. De gemeente bevordert bijvoorbeeld de stedelijke knopen met multifunctioneel stedelijk gebruik. Verder wordt zo compact mogelijk gebouwd en worden mogelijkheden voor hoogbouw benut.
- Als herstructurering of nieuwbouw van woonwijken en bedrijventerreinen nodig is, wordt gelet op het evenwicht tussen stad en platteland. De groene lobben en stadspoorten van Nijmegen spelen daarin een rol. Die blijven ruimte bieden voor recreatie, sport en natuurontwikkeling.

Nijmegen heeft een aantal kenmerken die gekoesterd moeten worden

- Nijmegen ligt tegen een stuwwal en is een stad met veel hoogteverschillen. Het groen rondom de stad, de verschillende landschappen in de omgeving en de ligging aan de rivier zijn uniek.
- Nijmegen heeft als oudste stad van Nederland een rijke cultuurhistorie. Het is belangrijk om de geschiedenis van de stad zichtbaar te maken, onder andere aan de hand van archeologische vondsten.
- Nijmegen heeft een duidelijke structuur met een aantal hoofdwegen met bomen en duidelijke entrees. Er zijn verschillende stedelijke knopen en groene plekken. Het Keizer Karelplein, de Waalbrug en de skyline vormen belangrijke iconen voor de stad.

Nijmegen is een stad met veel variatie

De stad is aantrekkelijk omdat er veel verschillende plekken zijn. De gemeente wil de variatie behouden en in de toekomst verder versterken.

Nijmegen heeft een bruisend centrum met onder meer winkels, kantoren, cultuur en horeca en een mooie Waalkade. Op de "knopen" rond de treinstations is sprake van veel dynamiek, zoals bij het Centraal Station, bij de universiteit en het ziekenhuis en bij Dukenburg-Brabantse Poort.

Drukke en rustige woonwijken wisselen elkaar af met dichte bebouwing of juist een groene omgeving. Er zijn echte woonwijken, maar ook wijken waar wonen, werken en andere functies zijn gemengd. Bij veel woonwijken hebben de bewoners gemakkelijk toegang naar een park of groene lob die aansluit op het buitengebied.

Een breed scala van bedrijven is te vinden op onder meer Winkelsteeg, Bijsterhuizen, West-Kanaaldijk, Oost-Kanaalhavens en De Grift.

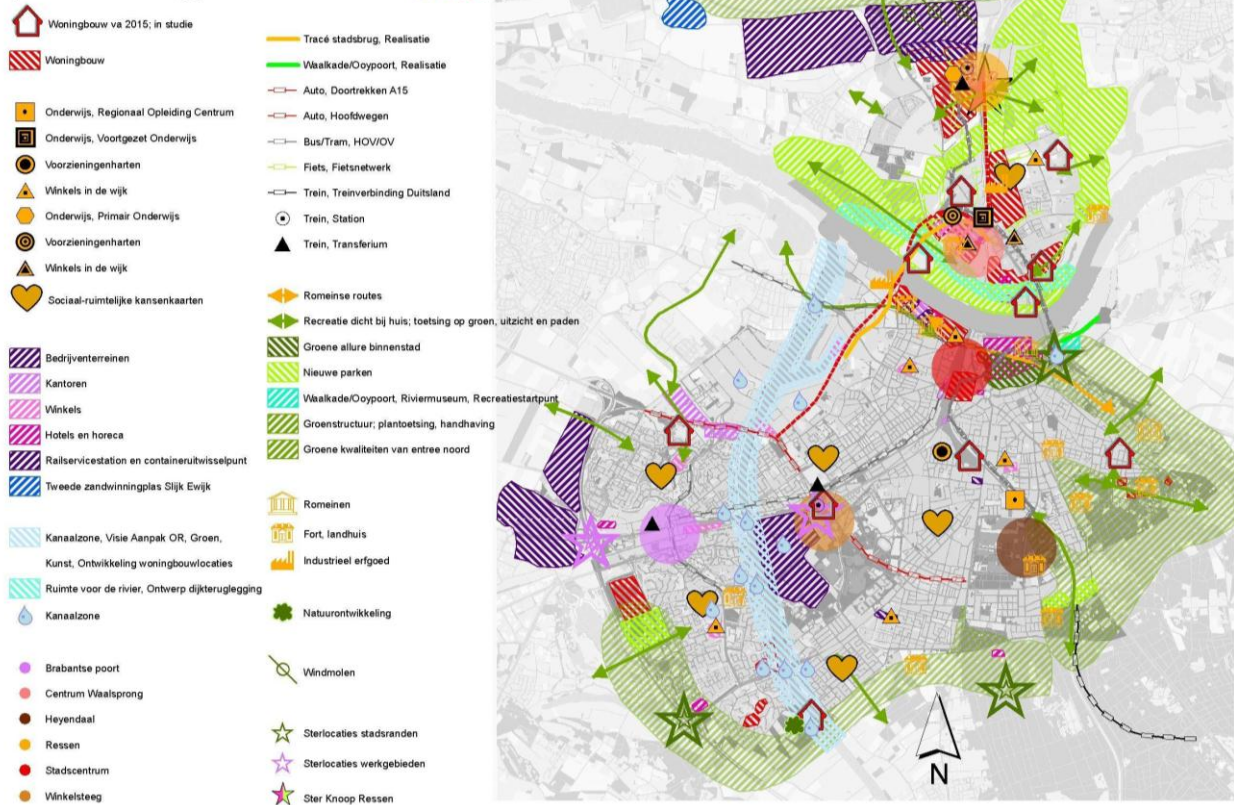
De gemeente hoopt dat het Kansenboek inspireert en een kompas kan zijn bij investeringen van bedrijven en burgers ("wat kan waar"). Bij de bestuurlijke prioriteiten is aangegeven waar de gemeente zelf actief op inzet.

Het Kansenboek is geen statisch beeld van hoe Nijmegen er over vijftig jaar uit "moet" zien. Het is juist dynamisch om recht te doen aan maatschappelijke en economische veranderingen en wordt om de paar jaar bijgesteld.

Het Kansenboek 2007 gaat verder met zaken die in voorgaande jaren in gang zijn gezet. Voorbeelden hiervan zijn woningen, kantoren en voorzieningen bij de Waalkade, het Waalfront, Plein '44 en het Centraal Station. Verder betreft het de Waalsprong,

Heyendaal en Winkelsteeg (Health & Science) en de dijkeruglegging. Ook blijft de gemeente investeren in cultuurhistorie, groen, sport en recreatie in het centrum, de wijken en de stadsranden. Nieuw in het Kansenboek 2007 is de relatie tussen fysiek en sociaal, waar veel aandacht aan wordt besteed.

Ruimtelijke koers vanaf 2007 (in bewerking)

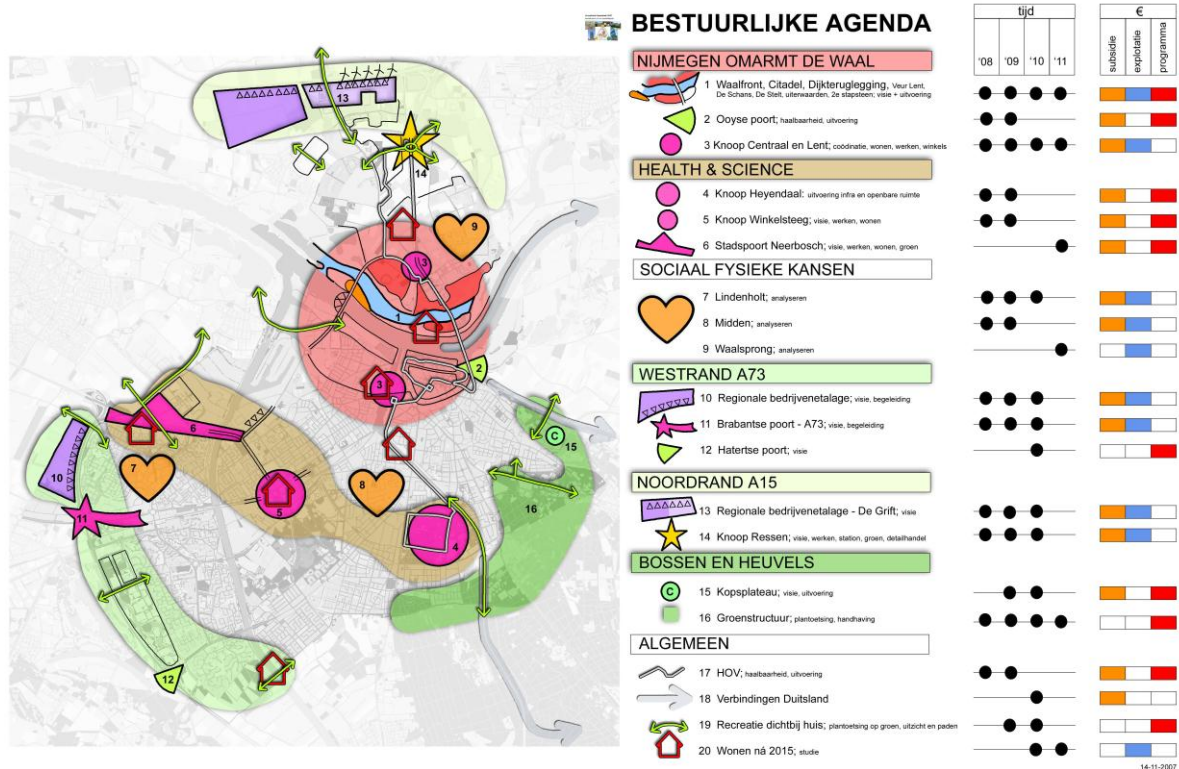


Bestuurlijke prioriteiten

Alle lopende ontwikkelingen en nieuwe kansen uit het Kansenboek zijn weergegeven op het kaartbeeld "Ruimtelijke koers". De kansen komen voort uit behoeften van burgers en bedrijven en beogen de stad goed te laten functioneren. De gemeente nodigt burgers en bedrijven van harte uit om hiermee aan de slag te gaan.

Het bestuur van Nijmegen heeft uit de ruimtelijke koers een aantal projecten gehaald waar zij met prioriteit op in wil zetten. In deze projecten ziet zij een rol voor de gemeente die niet zo gemakkelijk door andere partijen kan worden opgepakt.

Deze bestuurlijke agenda bevat projecten in verschillende stadia. Het zijn zowel visieprojecten als uitvoeringsprojecten. Op de kaart "Bestuurlijke agenda" is aangegeven hoe de projecten betaald worden; uit exploitaties, subsidies of gemeentelijke begrotingsprogramma's.



MER Waalsprong 2003

Het MER Waalsprong is opgesteld op een moment dat de ontwikkelingen voor de Waalsprong al in volle gang waren. Ten tijde van het opstellen van deze rapportage waren er al besluiten genomen en plannen gemaakt op Rijks-, provinciaal en regionaal niveau over de invulling van de Waalsprong. Dit is van invloed op de uitgangspunten voor zowel de bestaande toestand als de autonome ontwikkeling.

Het MER Waalsprong 2003 is opgesteld voor de volgende activiteiten:

1. bouw van woningen;
2. aanleg van recreatieve voorzieningen;
3. uitvoering van een stadsproject;
4. aanleg van een bedrijventerrein;
5. oprichting van windmolens;
6. aanleg van waterbekkens;
7. aanleg van winplaatsen voor oppervlaktedelfstoffen;
8. grondwateronttrekking bij bouwputten.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Als uitgangspunt voor de bestaande toestand is de situatie in de Waalsprong rond mei 2001 genomen. Gelet op de vele besluiten die al genomen waren in 2001 ten aanzien van de ontwikkeling van de Waalsprong is het redelijk om het structuurplan "Land over de Waal" als autonome ontwikkeling op te nemen.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De Voorgenomen activiteit is één van de mogelijkheden waarop de Waalsprong ingevuld kan worden. Om de milieueffecten op een goede manier te kunnen onderzoeken, maar tegelijkertijd het onderzoek beheersbaar te houden, is er ten opzichte van de voorgenomen activiteit een drietal alternatieven ontwikkeld die zodanig verschillend

zijn dat een goed beeld van de bandbreedte van de milieueffecten kan worden gevormd. De drie alternatieven zijn:

- "Horen bij de stad";
- "Wervende woonmilieus";
- "Duurzaamheid".

De variatiemogelijkheden voor de ontwikkelingen in de Waalsprong zijn bekeken aan de hand van bouwstenen, alternatieven en scenario's. Een bouwsteen is een keuze voor een bepaald onderdeel van de ruimtelijke programmatische invulling van de Waalsprong. De bouwstenen zijn zowel thematisch als per deelgebied gerangschikt. Bouwstenen beïnvloeden elkaar en hangen met elkaar samen. De Voorgenomen activiteit omvat een aantal m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Voor de ontwikkelingen buiten de Waalsprong die effect hebben op de Waalsprong zijn scenario's gemaakt, voorzover het gaat om ontwikkelingen waarvan niet zeker is dat ze uitgevoerd gaan worden. Van elk scenario zijn de milieueffecten in beeld gebracht. De ontwikkelingen buiten de Waalsprong die de ruimtelijke structuur sterk kunnen beïnvloeden zijn vertaald naar bouwstenen. Aan de hand daarvan is het vierde alternatief "Stad aan de Rivier" geconstrueerd.

Aan de hand van een afweging van de milieueffecten die de voorgenomen activiteit en de vier alternatieven met zich meebrengen is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgesteld.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) gaat uit van een evenwicht tussen de voor- en nadelen van spreiding en concentratie. Vanwege de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden wordt woonpark Ressen niet ontwikkeld. Dit in tegenstelling tot het gebied van de Vossenpels waar wel grootschalige woningbouw wordt gepland. Woningbouw is in het laatste gebied goed in te passen in de bestaande structuur en er bestaan nauwelijks negatieve effecten. In de Landschapszone wordt slechts een beperkt deel van de woningbouwopgave ondergebracht. Op deze manier worden de recreatiemogelijkheden niet aangetast, ontstaan er meer mogelijkheden om de waardevolle archeologische vindplaatsen in de Oosterhoutse plas in te passen en blijven er ruime ecologische verbindingen over.

De verkeers"knippen" blijven gehandhaafd om de concurrentiepositie van de fiets en het openbaar vervoer te versterken. De Lentse Lus, aansluiting op de Prins Maurits-singel blijft gehandhaafd.

Gekozen is voor watervoerende singels. Dit leidt tot het realiseren van een grote centrale waterberging in de Landschapszone. Daarbij is voor de waterkwaliteit en uit kostenoverwegingen de aanleg van diepe plassen van circa 60 hectare van belang. De centrale berging wordt zo vormgegeven dat belangrijke cultuurhistorische lijnen behouden kunnen blijven.

Toetsingsadvies voor het aangevulde MER Waalsprong 2003 (13 oktober 2003)

In juli 2002 is het MER Waalsprong ter visie gelegd en heeft de Commissie advies uitgebracht. De belangrijkste conclusie was dat er in het MER op bepaalde punten essentiële informatie ontbrak, maar dat de informatie wel toereikend was voor de besluitvorming over de drie bestemmingsplannen die toen voorlagen, te weten Woonpark Oosterhout 2002, Lent Oost 2002 en Stadsas Noord.

Hoewel de Commissie slechts op onderdelen vroeg op een aanvulling op en een verbetering van het MER Waalsprong 2002, heeft de gemeente Nijmegen een geheel nieuwe MER gemaakt. Daarin is ruim aandacht besteed aan de accenten en vraagpunten die uit de inspraak naar voren kwamen. Het MER voldoet volledig aan het gevraagde in de richtlijnen. Dat betekent dat in het verdere proces aanvullende informatie alleen nodig is als de plannen zo ingrijpend zouden veranderen dat ze buiten de gehanteerde bandbreedte in het MER komen waardoor het MER Waalsprong 2003 er niet meer aan ten grondslag zou kunnen liggen. De Commissie benoemt in haar toetsingsadvies dat het planproces voor de Waalsprong nog tot na 2010 zal duren.

Aanvullende MER verkeersstructuur (2006)

Na het gereedkomen van het MER Waalsprong 2003 is in 2004 door de partners in de regio, in overleg met het Rijk, een gemeenschappelijke visie voor de hoofdinfrastructuur in het KAN-gebied vastgesteld. Hierbij is voor het Waaloverkruisend autoverkeer gekozen voor een verdubbeling van de A50 en de aanleg van de Stadsbrug bij Nijmegen. De gemaakte keuzes zijn er op gericht de doorstroming en bereikbaarheid van de Nijmeegse regio te verbeteren. Uit onderzoeken is echter gebleken dat in 2020 de doorstroming op de Prins Mauritssingel op dit wegvak een ernstig probleem is. Er is sprake van zware congestie waardoor ook de milieukwaliteit in de nabije omgeving onder druk komt te staan. Met name voor het oplossen van het knelpunt op de Prins Mauritssingel tussen de Ovatonde en het splitsingspunt naar de nieuwe stadsbrug zijn meer maatregelen nodig.

Als onderdeel van de ontwikkeling van de Waalsprong is het noodzakelijk de verkeersstructuur te verbeteren om de bereikbaarheid van de Waalsprong én de rest van de stad in de toekomst te kunnen garanderen. Om de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen in de verkeersstructuur in beeld te brengen heeft de gemeenteraad besloten om een aanvulling op het MER Waalsprong 2003 op te stellen.

In het MER zijn de effecten van de wijzigingen in de verkeersstructuur in beeld gebracht voor de volgende thema's:

- verkeer en vervoer;
- woon- en leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit);
- ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie;
- overige milieuaspecten (ecologie, water en externe veiligheid).

Alternatieven verkeersstructuur Waalsprong

In het MER zijn drie verschillende alternatieven voor de verkeersstructuur van de Waalsprong uitgewerkt: het geactualiseerde voorkeursmodel, het collegealternatief en het draagvlakalternatief.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In het MER is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uitgewerkt. Op basis van de effectbeoordeling kan gesteld worden dat de draagvlakalternatieven op basis van de verkeersaspecten een lichte voorkeur hebben, maar dat op de andere beoordeelde milieuaspecten de collegealternatieven de voorkeur hebben. Op basis van de vergelijkingstabel kan gesteld worden dat het collegealternatief met de westelijke rotonde op een aantal van de beoordeelde milieuaspecten een (licht) negatieve score heeft. Het MMA wordt aangevuld met maatregelen om deze (licht) negatieve effecten te voorkomen.

Voorkeursmodel 2003

Naar aanleiding van het milieueffectrapport, de inspraakreacties op het milieueffectrapport en de ontwikkelingen rond de Waalsprong is het toekomstig ruimtelijk beeld van de Waalsprong bijgesteld. Het voorkeursmodel 2003 vervangt het oorspronkelijke model uit het structuurplan "Land over de Waal". De volgende uitgangspunten zijn richtinggevend geweest bij de ontwikkeling van het voorkeursmodel:

- zuinig omgaan met schaarse ruimte;
- versterken van de identiteit;
- een beter bereikbare Waalsprong;
- meer variatie in de woningbouw;
- meer in het perspectief van de totale stad;
- sterker uitgaan van de Waal en het Betuwse landschap.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot een ander ontwerp waarbij het centrum van de Waalsprong niet meer concentrisch in het hart van de Waalsprong is gelegen, maar verschoven is naar de rivier. Hierdoor wordt de Waalsprong niet "een wijk achter de dijk", maar een deel van Nijmegen aan de overkant van de rivier. Er wordt nadrukkelijk gezocht naar samenhang met het centrum van Nijmegen en de ontwikkeling van het Waalfront.

De Waal vormt door de ontwikkeling van de Waalsprong niet langer de noordelijke begrenzing van de stad, maar stroomt tussen het historische centrum van Nijmegen en het nieuwe centrum van de Waalsprong. Door de aanleg van een nieuwe stadsbrug ontstaat er een binnenstedelijke verkeersring die de verschillende stadsdelen met elkaar verbindt. De nieuwe stadsbrug is van belang om de bereikbaarheid van de Waalsprong te kunnen garanderen.

In het voorkeursmodel is de beoogde ontwikkeling van de Waalsprong vastgelegd. Het voorkeursmodel is de basis voor de stedenbouwkundige invulling van de verschillende deelgebieden. In hoofdstuk 4 worden het voorkeursmodel en de ruimtelijke en functionele structuur van de Waalsprong beschreven.

Ontwikkelingsbeeld 2007

Het Ontwikkelingsbeeld “Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel” is op te vatten als een actualisatie van het Voorkeursmodel, waarbij de laatste stand van zaken in beeld is gebracht en een blik wordt geworpen op de ontwikkelingen die nog plaats gaan vinden. Het Ontwikkelingsbeeld is vastgesteld op 29 mei 2007. De keuzes die zijn gemaakt in het Voorkeursmodel, en de ruimtelijke structuur die op basis daarvan is bepaald voor de Waalsprong, blijven overeind. Het Ontwikkelingsbeeld is niet zozeer een document dat een nieuwe koers geeft aan de ontwikkeling van de Waalsprong, maar bevat een totaalbeeld waarin de laatste stand van zaken is verwerkt.

In het Ontwikkelingsbeeld zijn de bestaande karakteristieken en waarden van het Waalspronggebied in beeld gebracht. Dit resulteert in een kaartbeeld waarop de “draggers van de Waalsprong” in beeld zijn gebracht. Deze dragers vormen belangrijke aanknopingspunten voor de ontwikkeling van de Waalsprong. Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en het programma (dat grotendeels is vastgelegd in het Voorkeursmodel 2003) is de ontwikkeling van de Waalsprong in beeld gebracht. Dit leidt tot een “nieuwe kaart van de Waalsprong”, waarin de ontwikkelingen op het gebied van wonen, winkelen, kantoren en bedrijvigheid, recreatie, voorzieningen, water en verkeer inzichtelijk zijn gemaakt. De “nieuwe kaart” geeft een beeld van de Waalsprong, zoals het gebied er, op basis van de meest recente ontwikkelingen en inzichten, in 2020 uit kan zien.

In hoofdstuk 4 worden het Ontwikkelingsbeeld en de consequenties ervan voor de planvorming van de Waalsprong beschreven.

Overig gemeentelijk beleid

In 2004 is door het ontwikkelingsbedrijf Gemeente Nijmegen en de GEM Waalsprong beheer b.v. de nota “de weg naar bestemmingsplannen” opgesteld. Dit document diende als tussenstap tussen het Voorkeursmodel Waalsprong 2003 en de op te stellen bestemmingsplannen voor de deelgebieden. Op basis van deze nota konden de bestemmingsplannen voor de Citadel en Groot Oosterhout voorbereid worden, maar inmiddels is dit document op een aantal punten niet meer actueel. Na het gereedkomen van de nota “de weg naar bestemmingsplannen” is voor de verkeersstructuur de MER Verkeersstructuur opgesteld, voor de voorzieningen het Voorzieningenplan 2008 e.v. en is er een detailhandelsstructuur voor de Waalsprong vastgesteld (2005). In 2007 zijn de consequenties van deze (en andere) nieuwe inzichten verwerkt in het Ontwikkelingsbeeld.

2.5 Sectoraal beleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op het sectorale beleid dat van belang is voor de ontwikkeling van de Waalsprong. Het betreft beleid op het gebied van wonen, bedrijvigheid, sociale en maatschappelijke voorzieningen, groen, water, mobiliteit, beeldkwaliteit en cultuurhistorie/archeologie. In hoofdstuk 4 worden de consequenties van het beleid en de gemaakte keuzes voor de ontwikkeling van de Waalsprong toegelicht.

2.5.1 Wonen

Woonvisie 2005

Het gemeentelijk beleid op het gebied van wonen is vastgelegd in de Woonvisie 2005. In de Woonvisie worden de volgende strategische keuzes gemaakt voor Nijmegen:

- Ongedeelde stad: voorkomen van een tweedeling tussen de bestaande stad en de Waalsprong en binnen wijken en stadsdelen. Woonmilieus moeten scherper geprofileerd worden.
- Bewoners binden: door een hoge kwaliteit van woningen en woonomgeving en de nodige keuzevrijheid te bieden, kunnen bewoners aan Nijmegen gebonden worden. Hierbij spelen ook voorzieningen, economische structuur en cultureel klimaat een rol.
- Bouwen voor de buurt van morgen: er moet gebouwd worden met het oog op de toekomst. Vergrijzing, woonverdunning, verspreiding ICT (wonen/werken) en het multiculturele karkater van Nijmegen dienen aandacht te krijgen.

Opgaven voor het wonen zijn:

- Inzetten op voldoende, kwalitatieve en gevarieerde woonmilieus, zowel door nieuwbouw als door impulsen in de bestaande voorraad.
- Wonen en zorg op maat, met name voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Gestreefd wordt naar levensloopbestendige wijken.
- Afstemmen van investeringen. Bewoners kiezen niet slechts een woning, maar stellen ook eisen aan de woonomgeving.

Meerjarenperspectief woningbouw 2010

Op 12 juli 2005 heeft het College “Een huis voor iedereen?, Meerjarenperspectief Woningbouw” aangenomen. Het Meerjarenperspectief is een actualisatie van het onderdeel woningbouwprogrammering uit de Woonvisie. De uitgangspunten uit het Meerjarenperspectief zijn:

- tempo, tempo, tempo;
- kwaliteit;
- betaalbaarheid.

Met andere woorden: “de juiste woning op het juiste moment op de juiste plek”.

- Tempo: de enige manier om problemen op de woningmarkt op te lossen is het bouwen van voldoende woningen. Alle andere “oplossingen” leveren alleen een andere wijze van verdelen van de schaarste op.
- Kwaliteit: het toevoegen van de juiste kwaliteit en prijs-kwaliteitverhouding levert voordeel op voor de burger: deze kan kiezen uit door hem gewenste producten. Bovendien is door het bieden van de juiste kwaliteit de afzet goed en kan er in een flink tempo verkocht, verhuurd en daarmee gebouwd worden.
- Betaalbaarheid: aandacht voor de betaalbaarheid van het wonen voor mensen met een laag inkomen blijft essentieel. Hierbij is de vraag naar huurwoningen in laagbouw het grootst; toevoegingen in de etagesfeer moeten met name gericht zijn op wonen en zorg.

Het Meerjarenperspectief en het woningmarktonderzoek (2003) dat aan het meerjarenperspectief ten grondslag ligt, geven een beeld van het gewenste woonmilieu. Het grootste gedeelte (70%) wil een grondgebonden woning in een monofunctioneel woonmilieu; 30% wil juist stedelijker wonen, in de nabijheid van voorzieningen. Om in Nijmegen te kunnen sturen op woonmilieus, is de Woonmilieukaart Nijmegen 2003 ontwikkeld. Deze woonmilieukaart is als bijlage bij het Meerjarenperspectief vastgesteld en gaat uit van vijf woonmilieus: centrum, stadsbuurt, tuinstad, tuindorp en woonpark.

Overeenkomst concessie woningbouw 2004-2009

Op 13 juni 2005 is de “Overeenkomst concessie woningbouw 2004-2009” getekend. Hierin zijn regionale afspraken vastgelegd over het realiseren van sociale woningbouw.

In de overeenkomst is afgesproken in principe binnen de contouren bouwt en dat zij minimaal 35% in de sociale huur, de middeldure huur en de betaalbare koop realiseert. Ook is afgesproken dat minimaal 35% wordt gerealiseerd in de vorm van direct voor ouderen geschikte woningen. Daarnaast moet het streven zijn om het aanbod van woon-zorgmogelijkheden te vergroten.

Woonservicegebieden in Nijmegen

In oktober 2006 heeft het College de notitie "Woonservicegebieden in Nijmegen" vastgesteld. Op 18 maart 2008 is vervolgens de notitie "Actualisatie Woonservicegebieden in Nijmegen" door het College vastgesteld. Deze notitie is een actualisatie van de in 2006 vastgestelde notitie. Kort samengevat is een woonservicegebied een wijk waarin, behalve "gewoon wonen", optimale condities zijn geschapen voor wonen met zorg en welzijn/dienstverlening, tot en met niet-planbare 24 uurs-zorg. Dit staat ook bekend als "levensloopbestendige" wijken.

Uitgangspunt is dat in de hele stad mensen zelfstandig kunnen blijven wonen. Echter, aangezien niet overal intensieve zorg aan huis georganiseerd kan worden, worden binnen woonservicegebieden clusters van voorzieningen gerealiseerd voor mensen die 24 uur per dag van zorg of toezicht afhankelijk zijn of zorg op afroep nodig hebben. Op die manier kunnen zij in de wijk blijven wonen. De kern van een woonservicegebied is dan ook over het algemeen een wijkservicepunt (zorgkruispunt) met een "intramurale" voorziening en een dienstencentrum. Daaromheen staan vormen van beschermd en verzorgd wonen te midden van "gewone" woningen.

Belangrijke onderdelen van ieder woonservicegebied zijn het wonen, de woonomgeving en de voorzieningen. Vanwege het zo lang mogelijk zelfstandig wonen is het van belang dat de woonomgeving toegankelijk, verkeersveilig en sociaal veilig is ingericht. Het College heeft in 2006 daarom een checklist "toegankelijkheid openbare ruimte" vastgesteld.

Ontwikkeling Waalsprong

Nadat de regio Arnhem Nijmegen is aangewezen tot stedelijk knooppunt is een overeenkomst gesloten tussen het Rijk, de provincie, het KAN en de gemeenten (uitvoeringsconvenant VINEX d.d. 24 april 1995). Dit uitvoeringsconvenant gaat uit van 12.000 woningen op de locatie Waalsprong. In navolging van de Vierde Nota is het KAN in de Vijfde Nota aangewezen als concentratiegebied voor verstedelijking. Het KAN heeft een aanzienlijke taakstelling op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. De nadruk ligt daarbij op knooppuntontwikkeling en zuinig ruimtegebruik.

In 2000 is op rijksniveau de nota Mensen, Wensen, Wonen opgesteld, als opvolger van de Nota Volkshuisvesting. Het nieuwe beleid beoogt een omslag van kwantiteit naar kwaliteit, van huisvesten naar wonen en van volkshuisvestings- naar woonbeleid. Vanwege de verhoogde ambities op het gebied van woonkwaliteit wordt het wenselijk geacht de afspraken over de verstedelijkingsopgave van steden en provincies te herzien. In maart 2002 zijn voor het KAN nieuwe intentieafspraken gemaakt. In 2004 zijn deze afspraken omgezet in een convenant. De (kwantitatieve) doelstelling is het terugdringen van het woningtekort tot 1,5% van de woningvoorraad en de bouw van 24.591 woningen in het KAN. Vervolgens is het convenant vertaald in de Verordening Woningbouwbudget KAN.

2.5.2 Bedrijvigheid

Speerpunten van beleid

Voor de periode 2005-2009 hanteert de gemeente Nijmegen de volgende speerpunten:

- Groei en bloei van de zorgsector: onder andere kansen voor Health Valley en 52 degrees.
- Koesteren en versterken van het bestaande bedrijfsleven, met aandacht voor horeca en detailhandel, het aanpakken van verouderde bedrijventerreinen en accountmanagement.
- Stimuleren van ondernemerschap.
- Matchen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

Beleid ontwikkeling De Grift

Met betrekking tot de ontwikkeling van bedrijventerrein De Grift gelden de uitgangspunten zoals verwoord in het Voorkeursmodel en Ontwikkelingsbeeld. Dit betekent dat het bedrijventerrein gericht is op lichte industrie, handel, nijverheid en kleinschalige of middelgrote logistieke bedrijven. Solitaire kantoren en detailhandel worden niet toegestaan, met uitzondering van autodealers.

Beleid ontwikkeling kantoren

Voor kantoren geldt in beginsel het beleid zoals vastgesteld in 2000. Daarin wordt de Waalsprong genoemd als derde kantorenlocatie na de Stationsomgeving en de Brabantse Poort. Dit is echter gedeeltelijk achterhaald door het Voorkeursmodel in 2003. Immers, daar is gekozen om niet een specifieke kantoren- en institutenzone te ontwikkelen, maar deze functies te mengen langs bestaande en nieuwe linten. In het Ontwikkelingsbeeld is aangegeven dat kantoren en commerciële/maatschappelijke dienstverlening kunnen worden gerealiseerd langs de Graaf Allardsingel (grotere kantoreenheden), rond het nieuwe station Lent en in de Citadel (kleinere kantoren).

Met betrekking tot kleinschalige kantoren geldt het beleid zoals vastgesteld in 2001. In dat raadsbesluit is vastgelegd de vraag naar kleinschalige kantoren als volgt te accommoderen:

- tot 1000 m² toestaan langs singels en hoofdradialen in Nijmegen;
- tot 1500 m² kan in het kader van behoud van waardevolle panden een omzetting naar kantoorbestemming plaatsvinden;
- tot 500 m² is een kantoorvestiging overal toegestaan.

Beleid horeca

Met betrekking tot horeca is in de Horecanota "Eten en drinken in Nijmegen" (januari 2006) een onderscheid gemaakt tussen horeca in het stadscentrum en horeca buiten het stadscentrum. Horeca in de Waalsprong valt in deze laatste categorie. Als het om nieuwvestiging gaat van zelfstandige horeca in gebieden buiten het stadscentrum, hanteert de gemeente de beleidslijn dat horeca de ruimte krijgt, mits het een aanvulling betreft op het bestaande aanbod en gericht is op de bewoners van die wijk. Voor de Waalsprong wordt specifiek opgemerkt dat er tegemoet gekomen wordt aan de behoefte bij nieuwe bewoners van de wijk. Concrete initiatieven uit de markt zullen op basis van deze algemene beleidslijn worden beoordeeld.

Voor ondersteunende horeca buiten het stadscentrum wordt door de gemeente een aparte beleidslijn gehanteerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen ondersteunende horeca bij food-detailhandel, ondersteunende horeca bij non-food-detailhandel en ondersteunende horeca bij bijzondere en recreatieve doeleinden. Voor voorliggend bestemmingsplan is de laatste categorie van belang (bijvoorbeeld horeca bij maatschappelijke voorzieningen). Voor ondersteunende horeca bij bijzondere en recreatieve doeleinden geldt dat:

- de horeca activiteit ondergeschikt dient te zijn aan de hoofdactiviteit;
- openingstijden aangepast dienen te zijn aan openingstijden hoofdactiviteit;
- toegang tot horeca-activiteit uitsluitend via de hoofdactiviteit plaats mag vinden;
- in het pand een vrij toegankelijke sanitaire ruimte aanwezig is;
- voor de horeca-activiteit geen aparte reclame mag worden gemaakt.

Het aantal m² ondersteunende horeca mag niet meer dan 10% van de totale oppervlakte van de hoofdfunctie bedragen. Voor sporthallen (12%) en sportvelden (150 m² voor één veld, 75 m² voor elk volgend veld met een maximum van 375 m²) gelden andere maten.

2.5.3 Sociale en maatschappelijke voorzieningen

Strategisch Beleidskader sociale infrastructuur

Het creëren van een goede sociale infrastructuur in de Waalsprong is een belangrijke voorwaarde om een hoog woon- en leefklimaat te creëren.

In het Strategisch Beleidskader wordt een strategisch en inhoudelijk kader geschetst hoe de directie inwoners een impuls kan geven aan de sociale infrastructuur in de Waalsprong. Hoofddoelstelling is de functies en voorzieningen in de Waalsprong aan te laten sluiten op de behoeften van de bevolking. De voorzieningen moeten pro-actief bijdragen aan het realiseren van de gemeentelijke doelstellingen rondom de sociale infrastructuur.

De functies en voorzieningen moeten het resultaat zijn van een goede afweging tussen spreiding en clustering, bereikbaarheid en toegankelijkheid, functionaliteit en flexibiliteit, schaalgrootte en effectiviteit. De voorzieningen harten zijn bedoeld om een belangrijke sociale rol te spelen als ontmoetingsplek en bij te dragen aan de basisbehoeften van mensen op het gebied van ontwikkeling, ontspanning, ontmoeting, opvang en gezondheid. Het productenaanbod zal daarom integraal en vraaggericht moeten zijn. Er wordt naar gestreefd om functies en voorzieningen in de Waalsprong aantrekkingskracht te laten uitoefenen op mensen die niet in dit gebied wonen, met name ook de inwoners van omliggende gemeenten.

2.5.4 Groen

Europees beleid

Op Europees niveau zijn de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn opgesteld. Beide richtlijnen gaan uit van een gebiedsbeschermings- en een soortenbeschermingscomponent.

Nationaal beleid

Binnen de Nederlandse natuurwetgeving hebben twee wetten specifiek betrekking op de bescherming van de natuur. Het gaat hierbij om de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. De Flora- en faunawet richt zich specifiek op de bescherming van soorten, terwijl de Natuurbeschermingswet zich beperkt tot de bescherming van specifiek aangemerkte gebieden.

In en in de directe omgeving van de Waalsprong liggen de volgende beschermde gebieden. Ingrepen in of nabij deze gebieden dienen getoetst te worden op hun effecten ten aanzien van de beschermde status:

- de Waal inclusief uiterwaarden (Vogelrichtlijn);
- de Gelderse Poort (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn).

Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De wet hanteert het “nee, tenzij-principe”, wat inhoudt dat schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is een ontheffing mogelijk, wanneer er sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang en wanneer een gedegen onderzoek is uitgevoerd. Daarnaast is in de Flora- en faunawet een “algemene zorgplicht” opgenomen.

De Natuurbeschermingswet heeft als doel het beschermen en instandhouden van bijzondere gebieden in Nederland. Handelingen die wezenlijke kenmerken van beschermde gebieden aantasten, zijn in principe verboden.

In het vergunningentrajec speelt het voorzorgsbeginsel een belangrijke rol: alle aspecten die met een project samenhangen en de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar kunnen brengen, moeten worden onderzocht.

Provinciaal en regionaal beleid

De Ecologische Hoofdstructuur is een netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De EHS is in het Streekplan Gelderland vertaald in de Gebiedsplannen Natuur en Landschap. Nijmegen valt binnen het Gebiedsplan Rivierenland. In (de directe omgeving van) de Waalsprong vallen de volgende gebieden binnen de EHS:

- Uiterwaarden van de Waal;
- Landgoed Oosterhout;
- Fort Benedenwaal;
- Park de Woerdt (ten oosten van de Waalsprong).

Bij aantasting van de EHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat wanneer natuur- en landschapswaarden en recreatieve waarden verloren gaan, deze elders moeten worden gecompenseerd zodat per saldo geen kwaliteitsverlies optreedt en een duurzame situatie blijft bestaan.

Het Regionaal plan 2005-2020 geeft de gemeenschappelijke beleidsambities weer voor de ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen. Voor natuur is dit vastgelegd in de "Richtlijn compensatie natuur en bos". Als er voor een bepaalde ontwikkeling bos of een deel van een natuurgebied moet verdwijnen, dient compensatie plaats te vinden, zodat het totale oppervlak aan natuur en bos in de provincie niet vermindert.

Masterplan Park Lingezegen

Tussen Arnhem en Nijmegen worden op verschillende plekken nieuwe woonwijken gebouwd. Park Lingezegen zal voor deze 160.000 nieuwe inwoners het belangrijkste uitloopgebied worden. Het park dient tevens als groene ruimte temidden van de toenemende oppervlakte bebouwing in dit gebied. Park Lingezegen zal, binnen het thema 'Gezondheid en bewegen', verschillende functies vervullen zoals recreatie, natuur, waterberging en landbouw. Voor recreatie zal Park Lingezegen niet alleen een lokale maar ook een regionale en mogelijk een nationale functie gaan vervullen. De regionale functie van het park zal aanvullend zijn op bestaande recreatie- en natuurgebieden in de regio. De recreatieve functie op nationaal niveau zal tot uitdrukking komen zodra duidelijk is welke investeerders interesse hebben in Park Lingezegen en of hun activiteiten passen in de doelstellingen van het park.

Het Masterplan Park Lingezegen is een bijlage bij de bestuursovereenkomst die in 2008 getekend. In deze bestuursovereenkomst hebben de betrokken gemeenten en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen afspraken vastgelegd over financiële bijdrage, rechten, verplichtingen en taken van alle partijen. Daartoe behoren afspraken over het vaststellen en uitvoeren van een masterplan voor het park. Er staan richtlijnen in over het doorlopen van de planologische procedures, het voeren van grond- en planexploitaties en de daarbij behorende grondverwerving, het beheer (inclusief bijdrage in kosten), de communicatie en programmering. Met het tekenen van de bestuursovereenkomst is het Masterplan uitgangspunt voor de ontwikkeling van het park. Initiatieven en ontwikkelingen in het park worden vooraf getoetst aan het Masterplan. De gemeente Nijmegen heeft de bestuursovereenkomst niet getekend omdat Nijmegen alleen financieel bijdraagt aan het park en geen taak heeft bij organisatie en beheer.

Globale inhoud Masterplan

Park Lingezegen bestaat uit een aantal aaneengesloten deelgebieden die ieder hun eigen karakteristiek hebben. Hierbij is zowel landschappelijk als functioneel aansluiting gezocht bij de omgeving. Routestructuren sluiten zo logisch aan op al aanwezige routes en verbindingen, nabij stedelijke gebieden kent het park een intensievere inrichting dan verder weg en bestaande landschappelijke kenmerken worden versterkt.

Deelgebied De Woerdt ligt het dichtst bij Nijmegen. In aansluiting op de Landschapszone fungeert de Woerdt als belangrijkste uitloopgebied voor inwoners van de Waalsprong. Het karakter van het gebied kan het best omschreven worden als een overgang van de stedelijke omgeving naar de agrarische omgeving; kleinschalige landbouw met bijpassende recreatieve functies. Verder zijn er in de Woerdt weilanden, bosschages en vergezichten naar de stuwwal van Nijmegen. Laanbeplanting wordt versterkt, er komt een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden, natuurzones worden uitgebreid, in de omgeving van Huis Doornik wordt nieuwe laanbeplanting aangebracht afgewisseld met bouselementen en open terreinen. Particulier initiatief in de Woerdt zal zich vooral concentreren rond streekproducten.

Relatie met de Waalsprong

Park Lingezegen sluit aan op de nieuwbouw van de Waalsprong en biedt daarmee een nog groter en afwisselender uitloopgebied voor de bewoners dan alleen de Landschapszone. Vanwege het verschil in de periode van ontwikkeling – de Waalsprong is al gedeeltelijk ontwikkeld, in Park Lingezegen start de uitvoering pas over enkele jaren

– zal het nog enige tijd duren voordat de huidige bewoners van de Waalsprong Park Lingezegeen volgens het Masterplan kunnen beleven en gebruiken.

Gemeentelijk beleid

Groenplan De groene draad (2007)

Het meest recente groenbeleid is vastgelegd in “De groene draad - kansen voor het Nijmeegse groen” (gemeenteraad d.d. 11 april 2007).

Het nieuwe Groenplan heeft als doelstellingen:

- inzicht te geven in het totaal van groene ontwikkelingen in en om de stad en hun onderlinge samenhang;
- sturingsinstrument voor het bestuur te zijn voor groene ontwikkelingen in de stad;
- vanuit een groen toekomstperspectief een gids of leidraad te zijn voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de groene ambities te benoemen voor de komende jaren die vertaald worden in een uitvoeringsprogramma.

Voor de Waalsprong ligt de uitdaging in het integreren van het karakter van het oude land in het nieuwe (stedelijke) landschap. Bestaande groene lijnen kunnen zo een rol krijgen in de nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast biedt nieuwbouw bij uitstek de kans om wijken integraal op te zetten en rood en groen in balans vorm te geven. Vanuit ecologisch en recreatief oogpunt is het van belang om goede verbindingen met het omliggende landschap te realiseren.

Richtlijn Natuur Nijmegen (2004)

De wijze waarop in Nijmegen omgegaan wordt met de natuurwetgeving is nader uitgewerkt in de Richtlijn Natuur. Bij de Richtlijn Natuur horen ook de Natuurwaardenkaart en de Natuurkalender.

De Natuurwaardenkaart laat in één oogopslag zien waar in Nijmegen welke beschermde soorten zich bevinden. De Natuurkalender geeft aan wanneer welke werkzaamheden wel of niet mogen worden uitgevoerd.

2.5.5 Water

Vierde Nota Waterhuishouding

De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding is “Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.” De doelstelling specifiek voor stedelijk water is “Stedelijke watersystemen zijn een belangrijke “drager” voor stadslandschappen”. De NW4 benadrukt het afkoppelen van verhard oppervlak en het infiltreren van afstromend regenwater. Het doel is om in 2050 in bestaand stedelijk gebied 20% en in nieuw stedelijk gebied 60% van het verhard oppervlak afgekoppeld te hebben.

Waterbeleid in de 21e Eeuw “Anders omgaan met water”

Water zal, meer dan nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en grondgebruik in Nederland. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Deze Watertoets heeft in de Wet op de Ruimtelijke Ordening per 1 november 2003 een plek gekregen. Een tweede aspect uit dit beleidsstuk is het hanteren van de strategie “vasthouden, bergen en afvoeren” voor het tegengaan van wateroverlast.

Hoger gelegen en/of bovenstrooms gelegen gebieden mogen niet langer hun waterproblemen afwentelen op lagergelegen, respectievelijk benedenstroomse gebieden. Voor de Waalsprong is de gemeente Nijmegen met het waterschap Rivierenland overeengekomen dat het hele gebied “zijn eigen broek moet ophouden”. Met dit doel worden grote waterbergingsplassen aangelegd.

Derde Gelders Waterhuishoudingsplan 2005-2009 (WHP3)

De beleidshoofddijnen uit het WHP3 hebben voornamelijk betrekking op het landelijk gebied en zijn van groot belang voor het plangebied van de Waalsprong. In de Waalsprong ligt in de huidige situatie een grondwaterbeschermingsgebied. De drinkwaterwinning bij Lent ligt momenteel stil en de verwachting is dat deze wordt opgeheven. In lijn met de Europese Kaderrichtlijn Water wil de provincie dat alle gemengde overstorten op regionale oppervlaktewateren worden gesaneerd. Daartoe moet elke verandering in de stedelijke waterketen en/of stedelijke herstructurering worden benut. Afkoppelen speelt daarin ook een belangrijke rol. Dit beleid heeft met name betrekking op het gebied in/rond de oude dorpskern Lent. Van de drie vroegere overstorten zijn er al twee voorzien van een randvoorziening (bergbezinkbassin). Deze voorzieningen wateren bij extreme buien af op oppervlaktewater. Voorwaarde is dat de singels (straks) altijd stromend zullen zijn. De sluiting van de derde overstort is reeds gepland. Op deze wijze wordt de verplichte basisinspanning gehaald.

In nieuwbouwontwikkelingen wordt een vrijwel compleet gescheiden stelsel van regenwater- en rioolwaterafvoer aangelegd. Dit regenwater wordt op een duurzame wijze (oppervlakkig via een zuiverende bodempassage naar het oppervlaktewater) afgevoerd conform het vigerend beleid van het waterschap.

Integraal Waterbeheersplan Gelders Rivierengebied (IWGR-2)

De waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheerders binnen het Gelders rivierengebied presenteren in het IWGR-2 hun beleid voor de periode 2002-2006. Het belangrijkste streven in dit plan is te komen tot "ecologisch gezond" water, waarin planten en dieren goed kunnen gedijen. Emissies vanuit de waterketen vormen hierbij een bedreiging.

In het IWGR-2 is het volgende beleid vastgelegd:

- De sanering van de gemeentelijke riolering met kracht voortzetten.
- Stikstof- en fosfaatreducerende maatregelen bij de RWZI's nemen.
- De aanpak van diffuse bronnen voortzetten en zonodig intensiveren.

Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong 2006 (WIW)

Voor de waterhuishouding in de Waalsprong is het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong opgesteld. Het WIW is op 26 juni 2007 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Voor de ontwikkeling van de Waalsprong is gekozen voor een duurzame ontwikkeling met zoveel mogelijk zichtbaar water van hoge kwaliteit. De leefomgeving van de bewoners van de Waalsprong wordt mede bepaald door de aanwezige vijvers en de zichtbaar afvoerende regenwatersystemen. Uitgangspunt is dat, door de aanleg van grote waterbergingsplassen, de Waalsprong "zijn eigen broek kan ophouden". De plassen bieden in natte perioden ruimte voor opslag van regenwater en verschaffen in droge perioden de mogelijkheid om de watersingels op peil te houden en de doorstroming te bevorderen.

Het in 2005 opgestelde deel A Uitgangspunten is inmiddels samengevoegd met het deel B Inrichtingsplan tot één geheel.

Het WIW heeft twee doelen:

- het plan is de grondslag voor bestuurlijke afstemming tussen betrokken partijen over de waterhuishoudkundige inrichting voor de Waalsprong;
- het plan geeft de kaders weer voor de inrichting van het watersysteem in deelplannen.

Een neven doel van het WIW is gelegen in het feit dat in het verleden geen water-toetsprocedure is doorlopen bij het opstellen van de diverse plannen en de MER-procedure.

Door het opstellen van het WIW, dat als beleids- en inrichtingsplan door gemeente en GEM Waalsprong in samenwerking met het waterschap is opgesteld, wordt dat ontbrekende deel van het toetsingsproces ingehaald. Voor de globale plannen is dat voldoende, voor de detailplannen zal in de waterparagraaf steeds aanvullende informatie moeten worden geleverd.

2.5.6 Mobiliteit

Rijksnota Mobiliteit - Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

De Rijksnota Mobiliteit (NoMo) is het nationaal verkeers- en vervoersplan dat in 2005 is vastgesteld op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998). Doelen van de NoMo zijn dat in 2020 95% van de reizigers op tijd op plaats van bestemming aankomt, dat emissies van het autoverkeer met 40% worden teruggedrongen en dat het veiliger wordt op de weg. Duurzame mobiliteit is een belangrijk thema vanuit leefbaarheid waarbij uitgangspunt is dat het milieu en de leefbaarheid geen schade meer ondervindt van verkeer en vervoer. Basisgedachte van de NoMo is dat overheden gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid; de stadsregio werkt dit uit in het regionaal mobiliteitsplan.

Op weg naar duurzame mobiliteit - Provinciaal Verkeers en Vervoersplan 2 (PVVP2)

Het PVVP2 uit 2004 geeft invulling aan de provinciale taak ten aanzien van verkeer en vervoer volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. De provincie Gelderland staat een duurzame balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving voor ogen waarbij het kernwoord duurzame mobiliteit is.

Negatieve effecten van de toegenomen verkeersdruk op de bereikbaarheid van steden, de betrouwbaarheid van verkeersnetwerken, doorstroming, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving zijn een punt van zorg. Er moet ten aanzien van de mobiliteitsgroei een zorgvuldige afweging gemaakt worden met de wensen voor een krachtige economische ontwikkeling. Het streven naar een duurzame mobiliteit moet zich vertalen in een verkeers- en vervoerssysteem dat een sterke economie ondersteunt, de welvaart versterkt en de sociale integratie stimuleert.

Het mobiliteitsbeleid dat de provincie wil voeren is gericht op maatregelen die de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV vergroten.

De fiets speelt een belangrijke rol in de totale vervoersketen. Gelderland stimuleert fietsverkeer op korte en middellange afstand met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen.

Regionale Nota Mobiliteit - Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De regionale nota mobiliteit (ReNoMo) is de regionale uitwerking van het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit voor het gebied van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. De basis voor de Regionale Nota Mobiliteit is het Regionaal Plan (2006) dat de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen tot 2020 beschrijft. De Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) kiest nadrukkelijk voor het stimuleren en uitvoeren van projecten die de regionale bereikbaarheid verbeteren. Kerndoel is verbetering van de interne bereikbaarheid waarmee de focus verschuift naar een meer regionaal of bovenregionaal programma.

Hoofdaspecten van het beleid zijn:

- Bundelen van vervoersstromen: het regionale mobiliteitsbeleid richt zich op projecten voor het faciliteren van grote regionale vervoersstromen. Dit zijn stromen op de regionale corridor (A325) en de radialen. Het regionaal openbaar vervoer (RegioRail) vervult een belangrijke functie binnen deze regionale corridor. Versterking van de netwerken openbaar vervoer (trein en bus), vindt plaats waar verdere uitbreiding van de infrastructuur voor het autoverkeer niet of beperkt mogelijk is. Investeren op een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernet is dan hoofdzaak.
- Optimaliseren ketenmobiliteit: de meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoerssysteem moet verder worden benut om de groei aan mobiliteit op te vangen. De meerwaarde komt tot stand door verknoping met andere netwerken van auto, fiets en bus waarvoor de ontwikkeling van de vervoersknopen van groot belang is.
- Verkeersveiligheid: nadruk op preventieve maatregelen

- Fietsbeleid: afronden van het regionaal fietsnetwerk en het verbeteren van de ketenmobiliteit.

Netwerkanalyse - Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De actuele stand van zaken ten aanzien van de regionale bereikbaarheid is in 2006 onderzocht in de Netwerkanalyse van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Basis voor de Netwerkanalyse is het Regionaal Plan. De gevolgen van de ruimtelijk-economische keuzen uit het Regionaal Plan zijn in de netwerkanalyse onderzocht. Conclusie van de netwerkanalyse is dat de Stadsregio voor een grote opgave staat om de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven op niveau te houden. Om de negatieve effecten te beperken zal een breed instrumentarium in een afgewogen mix moeten worden ingezet. Er zijn zes oplossingsrichtingen aangegeven waarmee in toekomstige ontwikkelingen rekening moet worden gehouden:

- Prijsbeleid: het reguleren van autoverkeer middels een algemene heffing.
- Fiets: meer fietsgebruik heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en leefbaarheid in met name het stedelijk gebied.
- Openbaar vervoer: het oplossend vermogen van het openbaar vervoer voor knelpunten op de weg blijkt beperkt. Meer en beter OV leidt tot een kleine verbetering van de bereikbaarheid en ontplooiingsmogelijkheden van inwoners en kan een alternatief zijn voor verplaatsingen die als gevolg van andere maatregelen niet meer worden gemaakt.
- Mobiliteitsmanagement: mobiliteitsmanagement moet automobilisten verleiden om een alternatief voor de auto te kiezen of de reis op een ander moment te maken.
- Benutting: bij benutting gaat het om vormen van dynamisch verkeersmanagement.
- Infrastructuur: het verruimen van schakels in het netwerk die vertraging veroorzaken. Op specifieke plaatsen kan verruiming bijdragen aan verbetering van de doorstroming.

Gemeentelijke nota Mobiliteit in balans

Een goed functionerend verkeerssysteem is van groot belang voor het leefbaar houden van de woongebieden en voor het economisch functioneren van de stad. Het hoofdwegennet neemt hierbij een belangrijke functie in, maar ook het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer en de aanwezigheid van een goed en compleet fietsnetwerk is essentieel.

De gemeente Nijmegen streeft als onderdeel van de ontwikkeling van de Waalsprong naar verbetering van de verkeersstructuur om de bereikbaarheid van de rest van de stad en de Waalsprong ook in de toekomst te kunnen garanderen.

De nota Mobiliteit in Balans geeft de algemene beleidsuitgangspunten en doelstellingen voor verkeer en mobiliteit die gelden voor de hele stad. De lokale en regionale bereikbaarheid moet in balans zijn met leefbaarheid en duurzaamheid.

Dat vertaalt zich in het beter benutten van wegen, het versterken van duurzame vervoerswijzen en door het aanbieden van specifieke infrastructuur en een Duurzaam Veilig verkeerssysteem. Het mobiliteitsbeleid is toegespitst op ruimtelijke ontwikkelingen zoals stedelijke knooppunten en de woongebieden.

Uitwerking van beleid betreft Openbaar Vervoer (HOV) en fiets. Voor openbaar vervoer heeft de gemeenteraad in dec. 2007 een besluit genomen dat uitgaat van nieuwe HOV-lijnen in Nijmegen. De eerste uitwerking van dit Hoogwaardig Openbaar Vervoer zou een tramverbinding moeten zijn van de campus Heijendaal via het station en het stadscentrum naar de Waalsprong. Daarbij wordt in de Waalsprong het centrumgebied aangedaan (Hof van Holland) en loopt het voorkeustracé via de wijken Woenderskamp en Groot Oosterhout naar het transferium bij knoop Ressen. Vanuit de Stadsregio is het uitgangspunt en wordt onderzocht om de tramverbinding via Bommel en Huissen door te verbinden met Arnhem.

De beleidsuitwerking voor fiets is het besluit Fietsnetwerk Waalsprong, De Doorsteek (besluit oktober 2007). Daarbij is in navolging van het raadsbesluit Verkeersstructuur uit mei 2007 een hoogwaardig structuur voor het fietsnetwerk vastgesteld. Doel van het besluit is een hoog fietsgebruik in de Waalsprong.

Parkeervisie Nijmegen

Het gemeentelijk parkeerbeleid is in 2004 door de raad vastgelegd in de “Parkeervisie Nijmegen”. Het hoofddoel van het parkeerbeleid is het vinden van een verantwoord evenwicht tussen gastvrijheid aan de ene kant en mobiliteitsbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) aan de andere kant. Ieder gebied kent daarbij zijn eigen problematiek en mogelijkheden, die moeten worden onderkend en benut. Bij de bereikbaarheid van de stad is gekozen voor bundeling van activiteiten op zogenoemde knooppunten. Op deze knooppunten wordt speciale zorg besteed aan de afstemming van het parkeeraanbod op de behoefte. Gebieden met een specifiek bereikbaarheidsprofiel zijn woonwijken, werkgelegenhedengebieden en recreatiegebieden.

Tussen de gebruikerswensen en het bereikbaarheidsprofiel bestaat doorgaans de nodige spanning. Deze spanning treedt op als er een te grote verkeersdruk ontstaat door (zoekende) parkeerders, ten koste van het verblijfsklimaat.

Ook treedt er spanning op als de vraag naar parkeerruimte op een specifieke plaats en tijd het aanbod ter plaatse overtreft. Op dat moment wordt de parkeerruimte een economisch goed. Door optimale benutting van bestaande parkeerplaatsen, het instellen van een parkeertarief en/of de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen kan de spanning worden gereguleerd.

Uitgangspunt bij het hanteren van parkeernormen voor nieuwbouw is dat het aantal parkeerplaatsen overeenstemt met de (verwachte) parkeerbehoefte. Het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) publiceert parkeerkerncijfers die de basis vormen voor de parkeernormering. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de in 2003 door het CROW uitgegeven publicatie over parkeerkerncijfers (CROW-publicatie 182).

2.5.7 Beeldkwaliteit

Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit

In juni 2004 is de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen. In dit document zijn de toetsingscriteria opgenomen die het beleidskader vormen bij de toetsing van concrete bouwplannen. In de Uitwerkingsnota wordt de identiteit van een bepaald gebied beschreven en worden aan elk gebied bepaalde toetsingscriteria verbonden. Ook het toetsingsniveau in een bepaald gebied wordt aangegeven. Voor de te ontwikkelen gebieden in de Waalsprong wordt een beeldkwaliteitplan opgesteld, dat na vaststelling wordt opgenomen in de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit. Beeldkwaliteitplan Groot Oosterhout wordt/is tegelijk met het bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad.

Notitie hoogbouw Nijmegen boven de boomgrens

In mei 2005 heeft de raad de notitie hoogbouw vastgesteld. De beleidsuitgangspunten ten aanzien van hoogbouw vloeien voort uit hetgeen is beschreven in het kansenboek. Daar zijn zones aangegeven waar kansen worden gezien voor hoogbouw. Voor de Waalsprong geldt dat er vooral langs de hoofdverkeerswegen (Prins Mauritssingel en Graaf Allardsingel) kansen zijn voor realisatie van hoogbouw. Verder worden de stedelijke knopen Ressen en Centrum Waalsprong (bij de stations) gezien als kansrijke locaties. Tenslotte wordt gedacht aan hoogbouw langs de rivier in het Centrumgebied Waalsprong en bij de dijkteruglegging.

2.5.8 Kunstopdrachten

Gemeente Nijmegen bouwde in de loop der jaren aan een uitgebreide verzameling van kunstwerken in de buitenruimte. In deze collectie zijn de verschillende tendensen en stromingen uit de kunstgeschiedenis terug te vinden. De collectie komt tot stand door toepassing van de Percentageregeling Beeldende Kunst, een regeling waarbij 1% van de bouwsom van grote bouw- en infrastructurele projecten wordt gereserveerd voor een kunstopdracht. Jaarlijks wordt gewerkt aan de uitbreiding van de collectie met nieuwe opdrachten aan kunstenaars. Daarbij wordt steeds meer gewerkt vanuit de gedachte dat deze opdrachten bijdragen aan:

- de zichtbaarheid en positie van kunst in de dagelijkse leefomgeving
- de kwaliteit en beleving van de stedelijke inrichting
- de identiteit van de stad

Beleidskader

Het kunstopdrachtenbeleid voor de periode 2008-2010 is vastgesteld op basis van de uitgangspunten in de notitie 'INbeelden, kunst in de openbare ruimte, gemeente Nijmegen'. Daarin wordt het accent gelegd op twee sporen.

1. Het realiseren van grootschalige, gewaagde en spraakmakende kunstwerken.
2. Het stimuleren van particulier initiatief op het gebied van kunstopdrachten in de openbare ruimte.

Nijmegen heeft inmiddels een lange traditie en een bijzondere collectie op het gebied van kunst in de buitenruimte. Het beleid is erop gericht deze buitenruimtecollectie uit te breiden en de kwaliteit en beleving van de buitenruimte te bevorderen. Daarnaast is de opgebouwde kunstverzameling het middel bij uitstek om mensen gevraagd en ongevraagd met uitingen van kunst en cultuur te confronteren.

De komende jaren blijft het streven naar artistiek-inhoudelijke kwaliteit de kernvraag bij elke opdracht. Verder is de inzet voortaan niet alleen in permanente maar ook in tijdelijke kunstwerken te investeren.

Projecten

De nieuwe plannen concentreren zich op de volgende locaties.

- Op de Hessenberg (pleintje naast het Oude Weeshuis)
- Aan de Waterkering (ter hoogte van het labyrint)
- Een tijdelijk project in de directe omgeving van Museum Het Valkhof (Hunnerpark, Kelfkensbos, etc.)
- Een tijdelijk project in het dijkterugleggingsgebied
- Aan de Mauritssingel (ter hoogte van het voormalige Philipsgebouw en de toekomstige onderdoorgang voor fietsers en voetgangers)
- Aan het uiteinde van het nieuwe stadsbrugtracé (bij de aansluiting van de Energieweg op de Neerbosscheweg)
- In Park West (waar bestaande kunstwerken in een beeldenpark zullen worden ondergebracht)

2.5.8 Cultuurhistorie en Archeologie

Beleid cultuurhistorie

Het nationale Belvederebeleid kan als belangrijk kader worden gezien als het gaat om ruimtelijke vraagstukken. In de Nota Belvedere wordt aangegeven dat cultuurhistorie een belangrijke drager is voor ruimtelijke ontwikkelingen en als inspiratiebron kan worden gebruikt. De gemeentelijke Kadernota Beeldkwaliteit beschrijft nadrukkelijk welke betekenis de cultuurhistorie voor de gemeente Nijmegen heeft. De nota beschrijft onder andere het belang van de cultuurhistorische gelaagdheid. In het geval van de Waalsprong is de laag van de vestingwerken bijvoorbeeld opvallend aanwezig. Voor de laag vestingwerken wordt momenteel beleid ontwikkeld.

In de loop van de tijd is er al meerdere malen cultuurhistorisch onderzoek gedaan naar Nijmegen noord. De resultaten zijn neergelegd in het document "Het land over de

Waal" van het Gelders genootschap (januari 1995), de MER Waalsprong 2002 en de beschrijving en conceptkaart van de Cultuurhistorische waardenkaart (2006). De Cultuurhistorische Waardenkaart zal naar verwachting in 2008 worden vastgesteld. Tenslotte is het gemeentelijk en rijksmonumentenbeleid van toepassing op dit gebied.

Beleid archeologie

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. Het verdrag stelt dat Archeologische waarden als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed dienen te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen.

Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie aan de bodem te worden onttrokken via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de versterking van het bodemarchief de kosten van het onderzoek –inclusief uitwerking en rapportage– dient te dragen.

In overeenstemming daarmee is het archeologiebeleid van de gemeente Nijmegen erop gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaand aan de bodemversterking archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen of reeds vastgestelde archeologische waarde en de aard en omvang van de bodemingrepen. De archeologische (in bredere zin: cultuurhistorische) kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die mede als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp.

2.5.10 Beheerkwaliteit

Integraal Beheer van de Openbare Ruimte (IBOR) gaat uit van een gebiedsgerichte benadering van de openbare ruimte. Het uitgangspunt is dat ieder stukje openbare ruimte een inrichting én beheer moet hebben dat is afgestemd op de karakteristiek en het feitelijke gebruik van die openbare ruimte.

Uitwerkingsplan IBOR-beleid: Inzicht in de toekomstige beheeropgave Waalsprong

Dit plan (door de raad vastgesteld op 11 mei 2005) werkt het IBOR-beleid uit voor de nieuwe openbare ruimte van de Waalsprong en maakt inzichtelijk wat de gevolgen hiervan zijn voor de organisatie en financiering van het beheer en onderhoud van Nijmegen. Daarnaast heeft deze uitwerking een belangrijke functie om de randvoorwaarden voor de openbare ruimte en het toekomstig beheer gedurende het planvormingsproces te waarborgen: beheerbewuste planvorming.

Werkboek Buitenruimte Waalsprong deel 1 en deel 2

Voor de planontwikkeling van de Waalsprong is een document opgesteld waarin de inrichting van de openbare ruimte vanuit een overallvisie wordt behandeld en gedefinieerd. Het doel van dit werkboek is te komen tot een gedifferentieerde en gevarieerde openbare ruimte passend binnen de financiële marges van de grondexploitaties. Tevens behandelt het werkboek de technische kwaliteitseisen en normeringen zoals die in Nijmegen worden gehanteerd. De gemeente Nijmegen is de toekomstige beheerder van de ingerichte en gerealiseerde openbare ruimte. Vanuit deze rol wil de gemeente sturing geven aan de te maken keuzes en de kwaliteit bewaken.

Dit werkboek geldt voor de gehele Waalsprong inclusief de ingerichte en gerealiseerde openbare ruimte maar exclusief het oude dorp Lent. Het oude dorp Lent valt onder het Handboek inrichting Openbare ruimte.

De gemeente Nijmegen heeft het Werkboek samen met GEM Waalsprong opgesteld, het College van B&W heeft het vastgesteld op 11 mei 2004.

2.5.11 Duurzaam bouwen

Samenwerkingsovereenkomst Waalsprong 1998

De partijen die de GEM vormen hebben afgesproken dat het kwaliteitsniveau van duurzaam bouwen in de Waalsprongen hoger zal liggen dan in de regio.

KAN convenant duurzaam bouwen 2000

De overheden uit het KAN-gebied, bouwpartijen en ontwikkelaars hebben het minimum kwaliteitsniveau van duurzaam bouwen in de KAN-regio vastgelegd.

Afspraken duurzaam bouwen in de Waalsprong 2005

Tussen GEM-partijen zijn afspraken gemaakt over het basispakket duurzaam bouwen in de Waalsprong.

2.5.12 Energie en Klimaat

Wetten en besluiten

Er is een aantal wetten en besluiten waarin de energievoorziening en de daaraan te stellen regels is geregeld:

- Electriciteitswet/ Gaswet met het daarop gebaseerde Besluit Aanleg Energie Infrastructuur (BAEI)
- Bouwbesluit
- Warmtewet (aangenomen door de Tweede Kamer 3 juli 2008)

Gebiedsvisie Windenergie

In deze visie staat hoe er binnen de regio Nijmegen, Beuningen, Lingewaard en Overbetuwe wordt omgegaan met windenergie. Gemeente Nijmegen wil windturbines mogelijk maken in een strook van 100m langs de zuidkant van de A15. De bestemmingsplanprocedure hiervoor loopt.

Raadsbesluiten

- Raadsbesluit Energievoorziening Land over de Waal; 14-5-1997
- Milieuparagraaf SOK GEM Waalsprong, 1997
- Principe overeenkomst Energievoorziening Waalsprong; 16-3-2000
- Raadsbesluit Masterplan Energievoorziening Waalsprong 10-5-2000
- MER Waalsprong 2003 (bijlage windenergie + bijlage energie)
- Klimaatplan Gemeente Nijmegen 2004-2007
- Bouwverordening Gemeente Nijmegen
- Kadernotitie Klimaat 2008-2011 (vastgesteld op 23-01-08)

Kadernotitie Klimaat

De Kadernota Klimaat (23 januari 2008) heeft de volgende doelstellingen:

Algemeen

De uitstoot van broeikasgassen - met name CO₂ - in 2020 met 30% verminderen vergeleken met 1990. Het aandeel duurzame energie verhogen van 2% nu tot 20% in 2020. Een energiebesparing realiseren van 3% netto per jaar.

Bedrijven

In 2020 heeft de Nijmeegse industrie een energiebesparing gerealiseerd van tenminste 20%. Bedrijven moeten energiebesparende maatregelen nemen die zich binnen 5 jaar terugverdienen. De gemeente handhaaft op naleving van de energievoorschriften op basis van Wet Milieubeheer.

Bouwen en Wonen

De gemeente realiseert in de gebouwde omgeving een forse energiebesparing. Het streven is dat in 2020 de nieuwbouw energieneutraal is en dat het energieverbruik van woningen en gebouwen met meer dan 50% is verlaagd. De nieuwbouwwoningen voldoen tenminste aan de landelijk vastgestelde EPC (de huidige norm is 0,8), maar de voorkeur gaat uit naar een lagere EPC (0.6 in 2009). Voor de utiliteitsbouw geldt een

vergelijkbare aanscherping. Op basis van vrijwilligheid mogen gemeenten en bedrijven gezamenlijk besluiten bij een nieuwbouwproject verder te gaan dan de landelijke vastgestelde EPC. In 2020 is het energieverbruik van de Nijmeegse huishoudens teruggebracht met 50%.

Mobiliteit

In 2032 vindt 62% van de vervoersbewegingen plaats per voet, fiets of openbaar vervoer. Dit is gelijk aan het huidige percentage.

Energieproductie

De gemeente streeft naar het vergroten van het aandeel duurzame energie tot 20% in 2020. De gemeente streeft naar een verdubbeling van energie gewonnen door windturbines in 2011.

Adaptatie (voorbereiden op extreme weersomstandigheden)

Realiseren naar voldoende waterberging (watertoetsprocedure). Voorkomen van hitte-eilanden (bijvoorbeeld door vergroenen van daken en gevels, beschaduwten en ondergronds parkeren).

Overige afspraken tussen partijen

- Afspraken met projectontwikkelaars over energiemaatregelen 1998 (zie Checklist Duurzaam bouwen Waalsprong)
- Afspraken over Energieprestatie Waalsprong mei/juni 2006: Als warmtelevering voor gehele Waalsprong niet door gaat nemen ontwikkelaars corporaties EPL garantie over. Er wordt een uitwerking gemaakt voor de EPL garantie van 7,9 voor het restant van de Waalsprong.
- Provincie en gemeente hebben bestuurlijk afgesproken om een businesscase op te stellen voor het organiseren van een hybride warmtenet in de Waalsprong. De GEM partijen zijn betrokken bij het opstellen van deze businesscase; AM namens de OCW partijen en Novio Noord. De businesscase kijkt daarbij naar de gehele Waalsprong ontwikkeling en de bestaande warmtenetten in Oosterhout en Visveld. Na gereedkoming eind 2008 zal besluitvorming moeten plaatsvinden door de betrokken partijen in de GEM, provincie en gemeente.
- De nieuwbouwwoningen voldoen tenminste aan de landelijk vastgestelde EPC (de huidige norm is 0,8), maar de voorkeur gaat uit naar een lagere EPC (0.6 in 2009). Voor de utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare aanscherping. Op basis van vrijwilligheid mogen gemeenten en bedrijven gezamenlijk besluiten bij een nieuwbouwproject verder te gaan dan de landelijke vastgestelde EPC.

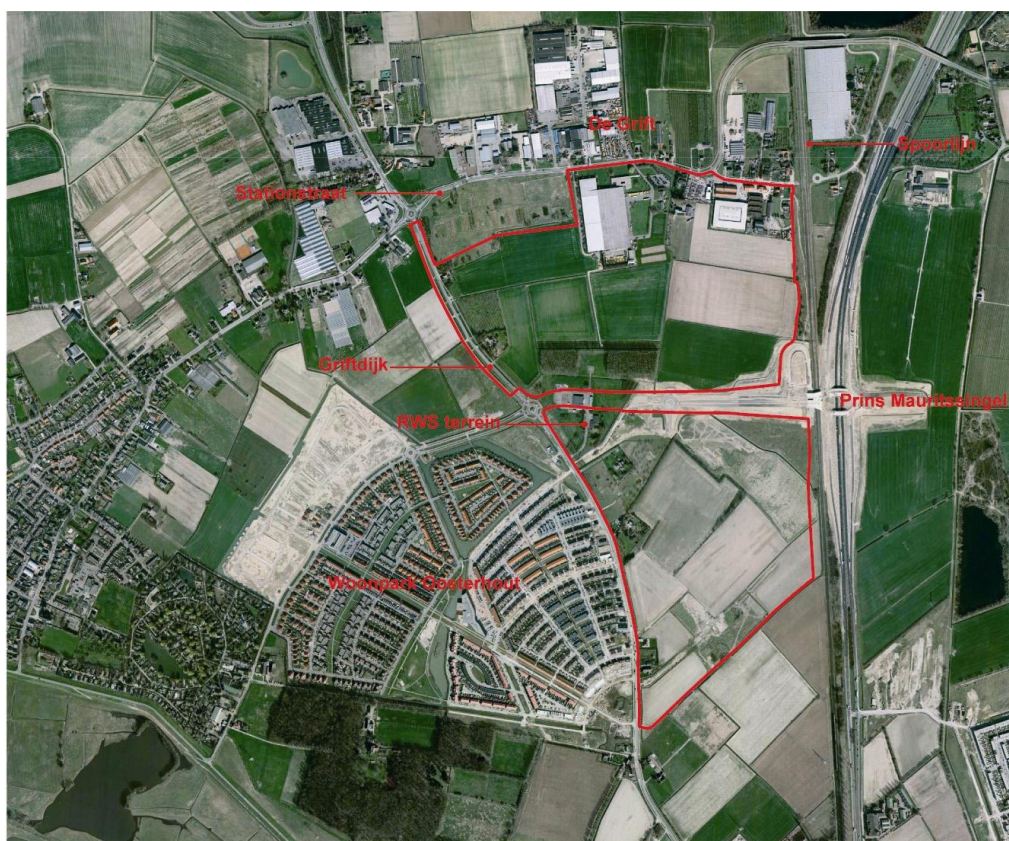
3 BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie van het plangebied Groot Oosterhout beknopt toegelicht. In de eerste paragrafen wordt de huidige ruimtelijke en functionele structuur beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden en de flora en fauna in het plangebied.

3.1 Historische ontwikkeling

Eeuwenlang heeft de mens gewerkt aan het beheersbaar maken van het landschap in de Over-Betuwe. Op de hoger gelegen oeverwallen en stroomruggen ontstonden de nederzettingen, terwijl de lager gelegen natte gronden een agrarische functie kenden. Karakteristiek voor de Over-Betuwe zijn daarnaast de terpen en woerden waarop boerderijen werden gebouwd. De lager gelegen komgronden werden vanaf de 11de eeuw ontwaterd. Bij deze ontginningen werden afwateringssloten gegraven, waarvan sommige nu nog een functie hebben in de waterbeheersing. De sloten voeren het water af in noordwestelijke richting. De oude zegen vormden natuurlijke grenzen tussen het grondgebied van de verschillende dorpen.

De historische wegenstructuur vormde de basis van de blokvormige verkaveling. Deze oude wegen vertakten zich vanuit het hart van de (kerk)dorpen het land in, waar ze als lintstructuren nog duidelijk herkenbaar zijn. In het plangebied van de Waalsprong zijn onder andere de Griftdijk, Visveldsestraat, Lentseveld en Vossenpelsestraat nog herkenbaar als historische linten, die vanuit het dorp Lent het achterliggende landschap ontsluiten. Kenmerkend voor de historische verkaveling van het Waalspronggebied zijn de overwegend noord-zuidgerichte gerichte wegen in combinatie met de in oost-westrichting lopende kades en afwateringssloten. De Griftdijk is van oudsher de belangrijkste verbindingsweg tussen Nijmegen en Arnhem en heeft daarom een bijzondere cultuurhistorische waarde. Voordat sprake was van de Griftdijk liep er een kanaal in noord-zuidrichting. Dit kanaal is inmiddels niet meer aanwezig.



Luchtfoto plangebied Groot Oosterhout

Al vanaf de Romeinse tijd is ontwatering een item in het Waalspronggebied. In de Middeleeuwen heeft rond de 12de eeuw het stelsel voor de waterbeheersing van het gebied zijn beslag gekregen met onder andere de bedijkingen. De dijkvakken zijn te herkennen aan het strakke, rechte verloop. Onder meer als gevolg van dijkdoorbraken werd goede overslaggrond in het gebied afgezet. Deze vruchtbare grond was zeer geschikt voor de tuinbouw. Al in de 16de eeuw werd in het land ten noorden van de Waal groente en fruit geteeld. Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw maakte de fruitteelt een sterke groei door. Veel akkers maakten plaats voor boomgaarden, gelegen op de goed ontwaterde hoge stroomruggen. Omstreeks 1900 verschenen de eerste kassen in het gebied.

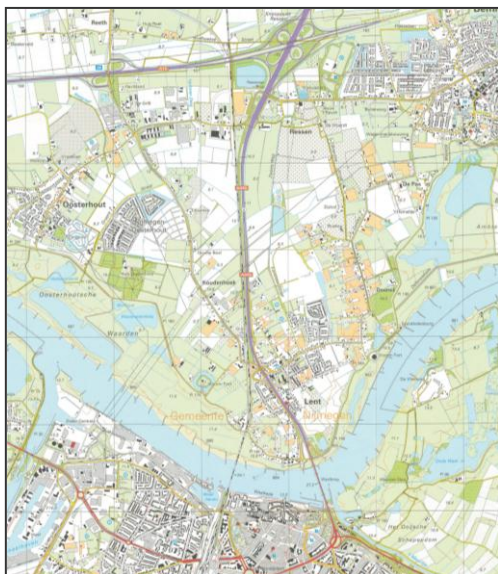
Naast de agrarisch/landschappelijke geschiedenis kent het Waalspronggebied ook andere historische identiteiten. Met name de landgoederen, vestingwerken en de meer recente militaire geschiedenis maken deel uit van het historische erfgoed van het Waalspronggebied en zijn van belang geweest voor de ontwikkeling van het gebied.

3.2 Ruimtelijke structuur

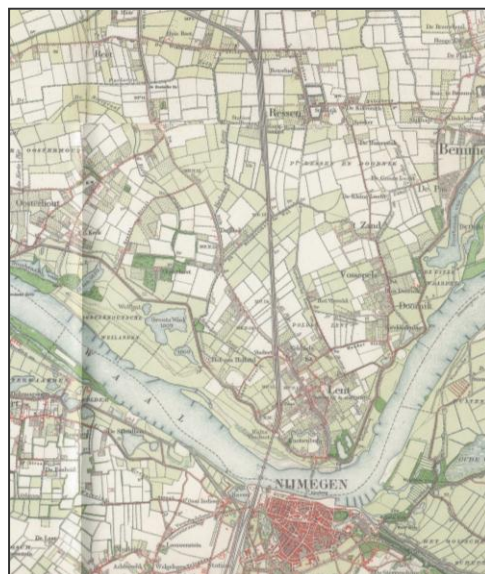
Waalspronggebied

Het plangebied van de Waalsprong wordt gekenmerkt door een mix van historische en meer recente structurerende elementen. In de ruimtelijke structuur van de kleinschalige dorpen Oosterhout (ten westen van de Waalsprong) en Lent (dat wordt opgenomen in de ontwikkeling) is de historische ontwikkeling van beide kernen nog afleesbaar. Vanuit de dorpen lopen historische lijnen door het landschap, dat wordt gekenmerkt door een afwisseling van open en meer gesloten gebieden. De gronden zijn in gebruik als akker, weiland, en boomgaard, terwijl langs de linten kassen en enkele losse woningen gesitueerd zijn. De zuidelijke rand van het Waalspronggebied wordt gevormd door de Waal met haar uiterwaarden. Langs de Waal is de (historische) dijk, die het dorp Lent scheidt van de rivier, structuurbepalend.

Naast de historische lijnen die het gebied doorkruisen en de op veel plaatsen nog herkenbare blokvormige verkaveling, zijn met name infrastructurele werken van belang voor de ruimtelijke structuur van het gebied. Kenmerkend is de bundeling van Prins Mauritsingel (de huidige A325) en spoorlijn die het Waalspronggebied in een oostelijk en westelijk deel verdeelt. In de buurt van de Waal lopen de twee lijnen verder uiteen, waarbij de spoorlijn het historische centrum van Nijmegen westelijk passeert, en de Prins Mauritsingel ten oosten van het stadscentrum loopt.



Kaartbeeld Waalspronggebied



Waalspronggebied rond 1900

Door de barrièrewerking van de Prins Mauritssingel en spoorlijn wordt het dorp Lent in twee delen verdeeld. Historische lijnen zoals de Griftdijk worden door de nieuwere infrastructuur doorsneden. Ten noorden van het Waalspronggebied sluit de Prins Mauritssingel aan op de A15 richting Tiel. Ten zuidwesten van het knooppunt van deze wegen is langs de Stationstraat, een historische lijn tussen de kernen Oosterhout en Bommel, bedrijventerrein De Grift gesitueerd.

Groot Oosterhout

Het plangebied van Groot Oosterhout bevindt zich ten oosten van Woonpark Oosterhout en wordt in het oosten strak begrensd door de spoorlijn en Prins Mauritssingel. De westelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de Griftdijk, het belangrijkste structuurbepalende element van het noordwestelijke gedeelte van het Waalspronggebied. Ten noorden van het plangebied ligt bedrijventerrein De Grift. Ten zuiden van Groot Oosterhout bevindt zich een groen gebied met agrarisch grondgebruik, waar de Ressense Wal als landschappelijk element nog herkenbaar aanwezig is.

De Griftdijk is een belangrijke historische verbinding tussen Nijmegen en Arnhem, via de dorpen Lent en Elst. De vroegere verkeersfunctie van het lint is in de huidige situatie overgenomen door de Prins Mauritssingel, zodat de Griftdijk nog slechts een lokale ontsluitingsfunctie heeft. Langs de Griftdijk is verspreid lintbebouwing aanwezig, die voornamelijk bestaat uit agrarische bedrijfsbebouwing en enkele vrijstaande woningen. In de omgeving van Lent, ten zuiden van het plangebied Groot Oosterhout, staat de bebouwing wat dichter opeen.

Vanaf de Griftdijk steken doodlopende wegen en paden het plangebied in, die het achterliggende agrarische land en de sporadische bebouwing in het plangebied bereikbaar maken.

Het plangebied van Groot Oosterhout bestaat voornamelijk uit agrarische grond, die in gebruik is als akker of weiland. De grootschalige blokverkaveling, die typerend is voor de Betuwe, is in het plangebied nog herkenbaar. Het gebied heeft een open karakter, waar hier en daar wat opgaand groen te vinden is. Bomen zijn met name aanwezig rond de (agrarische) bedrijfsspercelen en op de kavelgrenzen. In het plangebied bevinden zich enkele boomgaarden, die het overwegend open karakter doorbreken. Tussen de spoorlijn en de Prins Mauritssingel staat een bomenrij met grotere, volwassen bomen.

Langs de Griftdijk ligt, ter hoogte van de aansluiting met de nieuwe Keizer Hendrik VI-singel, een terrein van Rijkswaterstaat. Dit RWS-terrein wordt gebruikt door zowel Rijkswaterstaat als Provinciale Waterstaat, voor onder andere de opslag en distributie van strooizout. De maat van de bebouwing op dit terrein is grootschaliger dan die van de lintbebouwing langs de Griftdijk. Het complex bestaat uit enkele loodsen en een verhard terrein daaromheen. Rijkswaterstaat vertrekt medio 2007 naar een locatie buiten de Waalsprong. Provinciale Waterstaat blijft op het terrein gevestigd.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich bedrijventerrein De Grift. Het bedrijventerrein bestaat uit verschillende bedrijven en (bedrijfs)woningen die gesitueerd zijn aan weerszijden van de Stationstraat en Stationsweg. De maat van de bebouwing is afwisselend: op De Grift komen zowel grootschalige bedrijfshallen als wat kleinschaliger bebouwing voor. Tussen de bedrijfsspercelen liggen kleinere agrarische percelen, met daarop agrarische bedrijfsbebouwing.

De westelijke en zuidelijke grens van het plangebied (de Griftdijk en Ressense Wal) bestaat uit elementen die een cultuurhistorische en landschappelijke waarde hebben en de occupatiegeschiedenis van het plangebied voelbaar maken. De scherpe oostelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de bundeling van spoorlijn en Prins Mauritssingel. Deze gebundelde infrastructurele werken vormen een fysieke barrière tussen Groot Oosterhout en het gebied ten oosten van de Prins Mauritssingel. In het noorden is de grens minder scherp. De bedrijfsbebouwing en de tussenliggende groene percelen aan de zuidkant van de Stationstraat/Stationsweg vormen hier een rafelige rand.

3.3 Functionele structuur

Het huidige grondgebruik binnen het plangebied is voornamelijk agrarisch van aard. De voornaamste gebruiksfuncties zijn weiland en akkergrond, met op enkele plaatsen een boomgaard. De blokverkaveling met sloten en watergangen tussen de verschillende kavels is kenmerkend voor de agrarische grond.

Langs de Griftdijk komen verspreid woningen en agrarische bedrijven voor. Het RWS-terrein heeft een afwijkende functie als bedrijvencomplex. Hier bevinden zich onder meer een kantoor, een opslagloods en stallingsruimte voor voertuigen. Bedrijventerrein De Grift, ten noorden van Groot Oosterhout, heeft een bedrijfsfunctie, afgewisseld met agrarisch grondgebruik.

3.4 Infrastructuur

Het plangebied Groot Oosterhout wordt ontsloten via de Griftdijk, de Prins Hendrik VI singel en de Parallelroute. Op de Griftdijk en de Prins Hendrik VI singel sluit de nieuwe centrale ontsluitingsweg van het plangebied aan. Het oostelijk deel van Groot Oosterhout maakt voor ontsluiting gebruik van de toekomstige Parallelroute, zoals die in de verkeersstructuur Waalsprong is opgenomen.

De Griftdijk sluit ten noorden van het plangebied direct aan op de A15. Richting het zuiden vormt de Griftdijk een verbinding met de dorpskern van Lent. Haaks op de Griftdijk loopt de Stationstraat. Via deze weg zijn de kernen Oosterhout (in het westen) en Bemmelen (in het oosten) bereikbaar.

Ten behoeve van de ontsluiting van de woongebieden woonpark Oosterhout en het plangebied Groot Oosterhout is centraal in het plangebied de Prins Hendrik VI singel in aanleg. Deze weg zal een belangrijke ontsluiting voor Groot Oosterhout vormen, omdat deze weg in het oosten via het Keizer Augustusplein (de Ovatonde) direct aansluit op de Prins Mauritssingel.

De parallelroute verbindt de Ovatonde (Prins Mauritssingel, Prins Hendrik VI singel) met de Griftdijk ten noorden van het toekomstige Citadelparkgebied.

Langs de hoofdwegen in het gebied liggen vrijliggende fietspaden. De Griftdijk vervult een functie voor het openbaar vervoer.

3.5 Landschap en natuur

In het plangebied zijn weinig duidelijke karakteristieke landschappelijke structuren aanwezig. Het gebied bestaat voornamelijk uit open (gras)land met hier en daar bomen langs de randen van bebouwde kavels of op kavelgrenzen en een enkele boomgaard. Enkele sloten en een boomgaardje zijn de enige elementen van betekenis. Langs de Griftdijk is geen sprake van opgaande beplanting. De strook met bomen tussen spoorlijn en Prins Mauritssingel bevindt zich buiten de grenzen van het plangebied Groot Oosterhout.

De Ressenwal, die de zuidelijke grens van het plangebied vormt, heeft een zekere landschappelijke waarde. De aanwezigheid van de Griftdijk is met name cultuurhistorisch, maar ook landschappelijk, van belang voor Groot Oosterhout. De loop van deze dijk is bepalend geweest voor de historische ontwikkeling van het plangebied, en zal ook bij de ontwikkeling van de Waalsprong een rol spelen als structurerend element. De Verloren Zeeg is een watergang die het plangebied van zuid naar noord doorkruist. Deze watergang draagt, samen met kavelsloten en greppels, zorg voor de waterhuishouding van het gebied. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de flora en fauna in het plangebied.

3.6 Cultuurhistorische en archeologische waarden

Cultuurhistorische waarden Waalsprong

Voor het gehele Waalspronggebied heeft een inventarisatie van de belangrijkste cultuurhistorische waarden plaatsgevonden. Op de inventarisatiekaart zijn lijnvormige elementen als historische wegen, waterlopen en het tracé van de Waaldijk aangegeven. Daarnaast zijn gebieden met een hoge cultuurhistorische waarde aangeduid, waaronder de dorpskern van Lent, de uiterwaarden van de Waal en het dorp Ressen. De cultuurhistorische elementen spelen een grote rol bij de verankering van de nieuwbouwwijk in zijn omgeving. Doordat de cultuurhistorische waarden al in een vroeg stadium in beeld zijn gebracht, zijn ze leidraad geweest voor het Voorkeursmodel én de opstelling van de verschillende deelplannen. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Waalsprong is het behouden van de huidige cultuurhistorische waarden en het zichtbaar maken van deze waarden in de nieuwe situatie.

Cultuurhistorische waarden Groot Oosterhout

Voor de ontwikkeling van het deelgebied Groot Oosterhout speelt een aantal cultuurhistorische elementen een rol. Het belangrijkste element is de aanwezigheid van de Griftdijk aan de westrand van het plangebied. Het dijktracé is van oudsher structuurbepalend voor de ontwikkeling van het gebied tussen Nijmegen en Arnhem en zal bij de ontwikkeling van de Waalsprong opnieuw aangegrepen worden als structuurbepalend element voor het noordwestelijke deel van het uitbreidingsgebied. De Griftdijk ligt ten westen van Groot Oosterhout en valt grotendeels buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

Kenmerkend voor het Waalspronggebied is de aanwezigheid van min of meer parallel lopende noord-zuidgerichte lijnen, die vaak ook een cultuurhistorische betekenis hebben als waterloop of bebouwingslint. Ten westen van de Griftdijk loopt de Rietgraaf, ten oosten van de Prins Mauritssingel bevinden zich onder meer de linten Visveldsestraat en Vossenpelsestraat.

Op het kaartbeeld is naast de Griftdijk ook de Ressense Wal aangeduid als cultuurhistorisch waardevolle lijn. Dit landschappelijke element loopt in oost-westelijke richting, haaks op de richting van de Griftdijk en vormt de grens tussen het woongebied Groot Oosterhout en de landschapszone ten zuiden daarvan. Historisch gezien heeft de wal een functie als waterkering en verbinding tussen de Griftdijk en de gronden oostelijk daarvan, richting Bemmelen. Deze lijn kan benut worden voor het verankeren van Groot Oosterhout in het Betuwse landschap en kan daarmee, naast de Griftdijk, een belangrijke structurele drager van het plangebied zijn. Het behoud van een aantal karakteristieke bomen langs de Ressense Wal (nabij de Grote Boel) kan hierbij een rol spelen. Tenslotte loopt door het plangebied Groot Oosterhout de Verloren Zeeg, een watergang die het plangebied vanaf de Ressense Wal in zuid-noordelijke richting doorsnijdt.

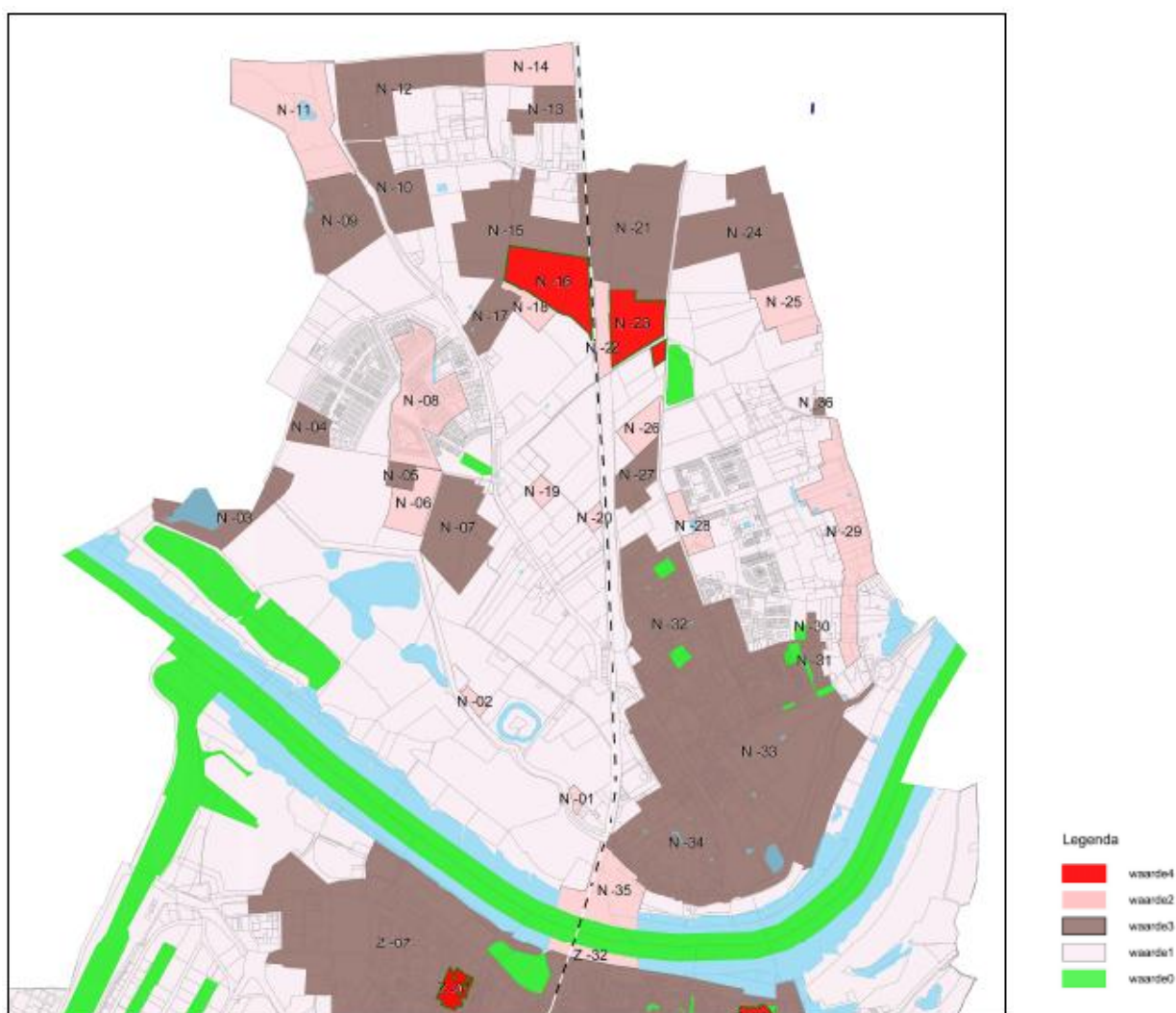
In het Voorkeursmodel voor de Waalsprong was, naast de Griftdijk, Ressense wal en Verloren Zeeg ook het pand De Boel 4, in het zuiden van het plangebied, als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt. Vanwege de vervallen staat van het gebouw is dit pand inmiddels gesloopt. De intentie bestaat om De Boel als inspiratiebron te benutten bij de verdere uitwerking van Groot Oosterhout. Bij de herontwikkeling van het perceel kan de vroegere aanwezigheid van dit pand aanknopingspunten bieden, zodat het cultuurhistorisch erfgoed hier (wellicht in de vorm van een referentie) zichtbaar blijft.

Archeologische waarden Waalsprong

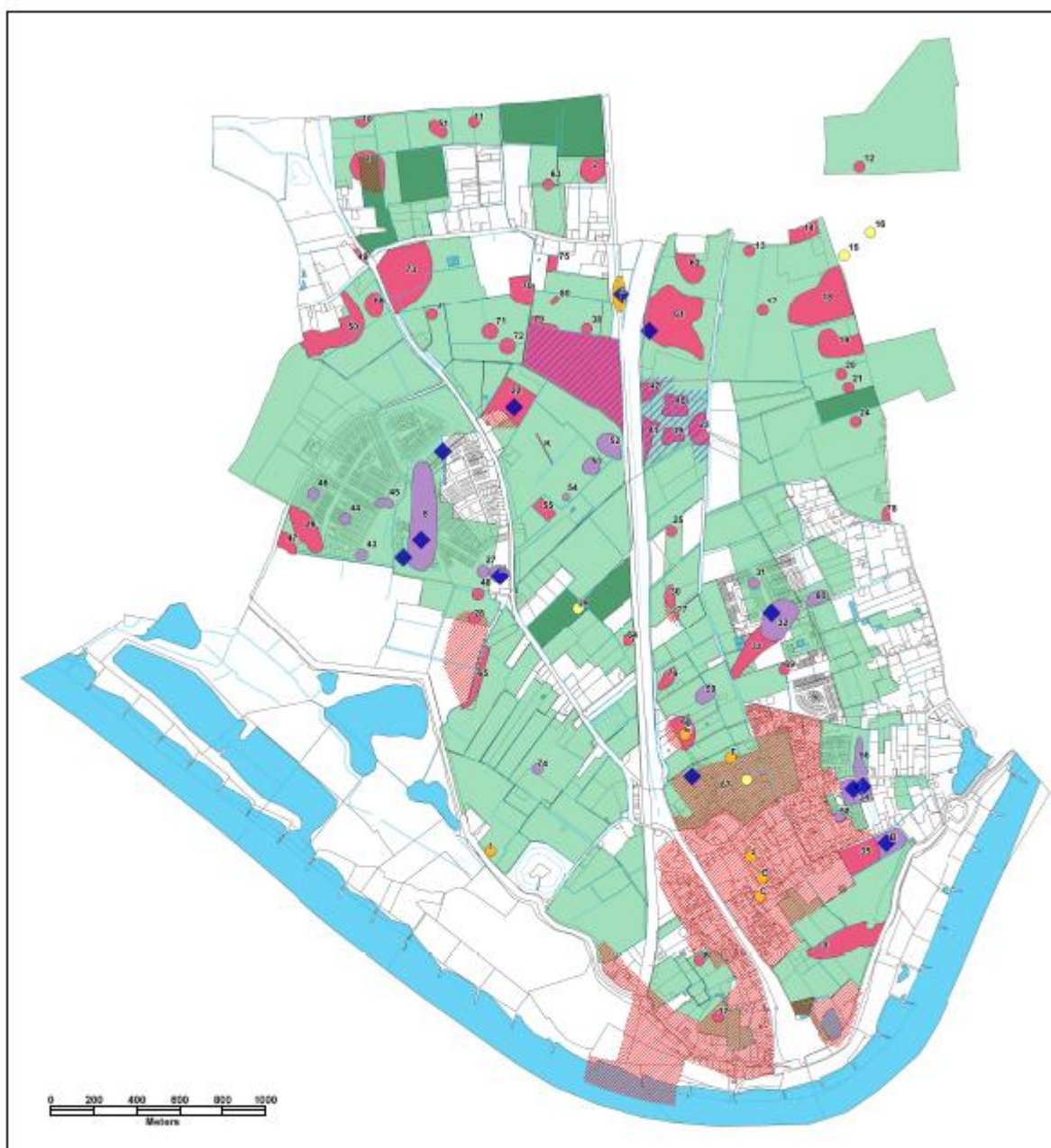
De beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief is met het ondertekenen van het verdrag van Valletta (Malta) in 1992 in Nederland aanzienlijk toegenomen. In overeenstemming hiermee is het Nijmeegse archeologiebeleid erop gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien of, indien dit niet mogelijk is, archeologisch onderzoek te verrichten. Door archeologische waarden een plaats te geven in het planvormingsproces kan het “verhaal van de plek” leesbaar gemaakt worden.

Een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om een zo volledig mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. Om deze reden laat Bureau Archeologie en Monumenten van de gemeente Nijmegen sinds 1995 een inventarisatie van de archeologische waarden in het gebied van de Waalsprong uitvoeren. De huidige stand van kennis is weergegeven in vindplaatsenkaart.

Daarnaast is voor het hele grondgebied van Nijmegen een Archeologische Aandachtsgebiedenkaart opgesteld. Op deze kaart is de archeologische verwachtingswaarde weergegeven. Dit in tegenstelling tot de kaart met archeologische waarden, die een beeld geeft van de reeds aangetroffen waarden in het gebied en geen uitspraken doet over de mogelijke aanwezigheid van waarden in de niet onderzochte delen van de Waalsprong. Op het kaartbeeld zijn de archeologische monumenten en de aandachtsgebieden, waar mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn, aangegeven.



Archeologische Beleidsadvieskaart



Nijmegen-Noord

Overzicht archeologische waarden per 01-05-2008, met name plangebied Waalsprong

legenda

	nog te waarderen vindplaats RAAP		nog te karteren
	gewaardeerde vindplaats RAAP		kartering voltooid
	vindplaats Bureau Archeologie en Monumenten		rijksmonument
	grafveld		
	opgraving vindplaats in kader inrichtingsplan voltooid		
	zone met aangeelde en vermoede vindplaatsen / vindplaatsdelen		

tekering RAAP / Bureau Archeologie en Monumenten Nijmegen

Archeologische waarden Groot Oosterhout

Algemeen

Bijna het gehele plangebied Groot Oosterhout is onderzocht op de aanwezigheid van archeologische waarden. De archeologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van vondsten aan het oppervlak, door karterend (boor)onderzoek en door middel van opgravingen. De bij deze paragraaf opgenomen kaart geeft een overzicht van de waarden die op 1 maart 2007 bekend waren. Enkele daarvan zijn inmiddels door opgravingswerk grotendeels onderzocht. Het betreft:

- Vindplaatsen 52 en 53 (sporen van menselijke activiteit uit de late prehistorie, vanaf circa 1900 voor Chr.; als een bijzondere vondst geldt een bronzen speerpunt uit de 14e-13e eeuw voor Chr.).
- Vindplaats 54 (zonder noemenswaardige vondsten, maar direct zuidelijk ervan incidentele vondsten uit de Romeinse tijd en kuilen uit die periode of uit de voorafgaande IJzertijd).
- Vindplaats 55 (locatie voorganger boerderij Kleine Boel, vanaf circa 1500 na Chr.).
- vindplaats K (plaveisel van steenslag en grind, mogelijk Romeinse tijd of ouder).

Van vindplaats 22 is pas een klein deel door middel van opgravingen ontsloten. Dit onderzoek heeft samen met eerdere waarnemingen het bijzondere karakter van deze locatie aangetoond, gezien de aanwezigheid van sporen van de vroegst bekende landbouwers in de oostelijke Betuwe (circa 3700 voor Chr.), een grafveld met crematiegraven uit de Romeinse tijd en een nederzetting uit circa 700 na Chr. (Merovingische periode).

Op vindplaats 4-7 is eveneens in beperkte mate gravend onderzoek uitgevoerd, namelijk op het gedeelte dat binnen de grenzen van bestemmingsplan Stadsas Noord ligt. De overblijfselen van kampementen van jager-verzamelaars die al rond 5500 v.Chr. (Midden-Steentijd) in deze zone bivakkeerden, vormen de belangrijkste reden waarom het terrein is aangewezen als archeologisch rijksmonument (zie hierna). Op het terrein is tevens gewoond in de Jonge Steentijd, de Bronstijd en de IJzertijd.

Van de resterende vindplaatsen (3, 38, 70-73, 75) is nog weinig anders bekend dan dat het waarschijnlijk vooral om nederzittingslocaties gaat. De pas spaarzaam bekende vondsten stammen overwegend uit de Jonge Steentijd, de Bronstijd en/of de IJzertijd, in mindere mate uit de Romeinse Tijd en de Middeleeuwen. De werkelijke omvang van vindplaats 38 dient nog vastgesteld te worden.

Beschermde archeologisch monument

Het terrein met de vindplaatsen 4-7 is bij besluit van 16 oktober 2000 door de Staatssecretaris van OC&W aangewezen als "beschermde archeologisch monument", onder de naam Zuiderveld-west (monumentnummer 511804). Het betreft de kadastrale perceelnummers Nijmegen sectie E 59, 60, 61 (ged.) en 62. De aanwijzing betekent onder meer, dat voor "verstoring van handelingen" een vergunning van de Minister van OC&W nodig is op grond van artikel 11 van de Monumentenwet 1988.

Bij het opstellen van de plannen zijn de waarden van dit archeologisch monument ontzien. De mogelijkheden voor ander gebruik zijn beperkt. Bij de eerder aangelegde Keizer Hendrik VI-singel en Keizer Augustusplein (Ovatonde) is uitdrukkelijk rekening gehouden met de archeologische waarden.¹

Bij de verdere ontwikkeling van Groot Oosterhout als woningbouwlocatie is eveneens rekening gehouden met dit archeologisch monument. Het overgrote deel van het terrein wordt ontzien en zal ingericht worden als park.

¹ De RACM, voorheen ROB, heeft eerder vergunning verleend in het kader van de monumentenwet voor de infrastructurele werken, de Keizer Hendrik VI-singel en de Ovatonde, onder duidelijke randvoorwaarden om schade aan archeologische monumenten zoveel mogelijk te voorkomen. Hierbij is uitgegaan van een maximaal toelaatbare verticale zetting van 10% met een maximale compactie van 5 cm. binnen één vondstlaag en een maximale horizontale zetting van 5%. Bovendien zijn de werkzaamheden uitgevoerd volgens een door de RACM, voorheen ROB, goedgekeurd bestek.

In het park is een kindcluster voorzien. Voor dit gedeelte van het archeologisch monument, dat wel bebouwd zal worden, zijn de funderingsmogelijkheden in relatie tot het monument onderzocht. Hierover heeft een eerste overleg met RACM plaatsgevonden. De funderingsopties zullen nog nader worden onderzocht en RACM zal hierbij worden betrokken.

Om de relictten in het parkachtige gedeelte te beschermen, zal de grond boven de vondstplaatsen circa 1 meter opgehoogd worden, waarbij een talud van 1:5 vanaf de grens van de vondstplaats tot op het huidige maaiveld aangehouden moet worden. Bovendien zal ter plaatse van de toekomstige bomen en heesters worteldoek aangebracht worden.

Een uitzondering op bovenstaande regel vormt de vindplaats in de zuidwesthoek van het terrein. De ophoging ter plaatse van dit gedeelte van het perceel bedraagt maximaal 40 cm, door de grote gevoeligheid voor zettingen. Op deze plaats zal ook gericht gezocht worden naar aangepast gebruik en beplantingsvormen.

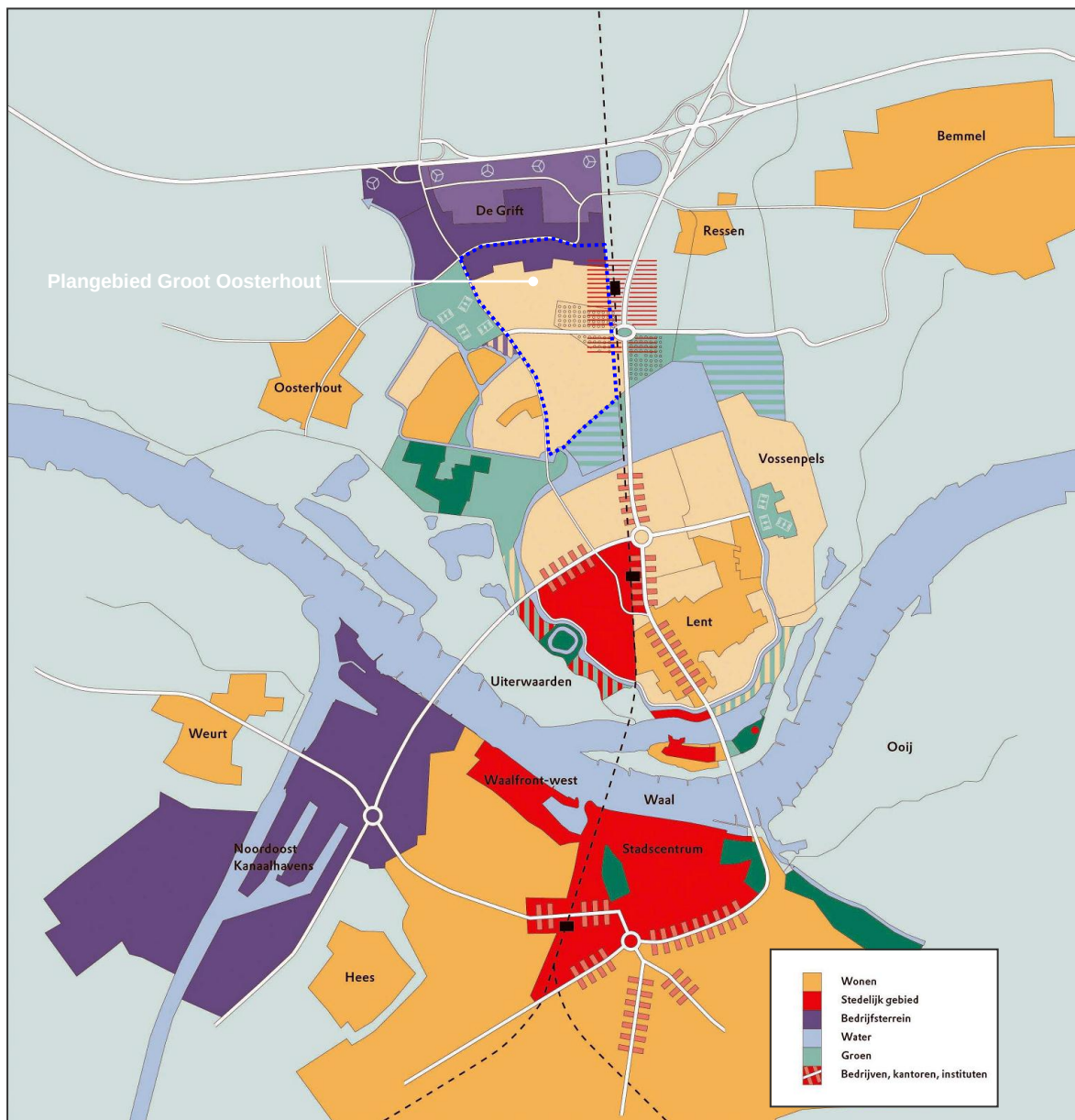
Randvoorwaarden

Vanuit de archeologische waarden die in het plangebied zijn aangetroffen geldt een aantal randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Groot Oosterhout:

- Ter plaatse van het beschermd archeologisch monument Zuiderveld-West (nr. 511804) geldt de plicht om een vergunning aan te vragen voor “verstorende handelingen”. Elke wijziging van het monument is vergunningplichtig.
- Archeologisch waardevolle terreinen dienen zoveel mogelijk te worden ontzien. Waar dat -na belangenafweging- niet mogelijk is, dient voldoende gelegenheid te zijn voor het uitvoeren van verantwoord archeologisch onderzoek, waarbij de informatie in het deel van het bodemarchief dat verloren gaat, kan worden vastgelegd.
- Bij grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld bestaat er ook op terreinen zonder bekende archeologische waarden een aanzienlijke kans op het aantreffen van archeologisch waardevolle resten. Dat geldt in het bijzonder voor grafvelden, die met verkennend booronderzoek nauwelijks vastgesteld kunnen worden. Daarom zal Bureau Archeologie en Monumenten van de gemeente Nijmegen bij zulke werkzaamheden gelegenheid te krijgen om waarnemingen te doen en eventuele vondsten te bergen en grondsporen te documenteren (archeologische begeleiding).

Informatieplicht

Een persoon die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt, waarvan deze weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), is verplicht hiervan binnen drie dagen aangifte te doen (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze aangifte dient te gebeuren bij de burgemeester van de gemeente waar de vondst gedaan is, in casu Bureau Archeologie en Monumenten Nijmegen.



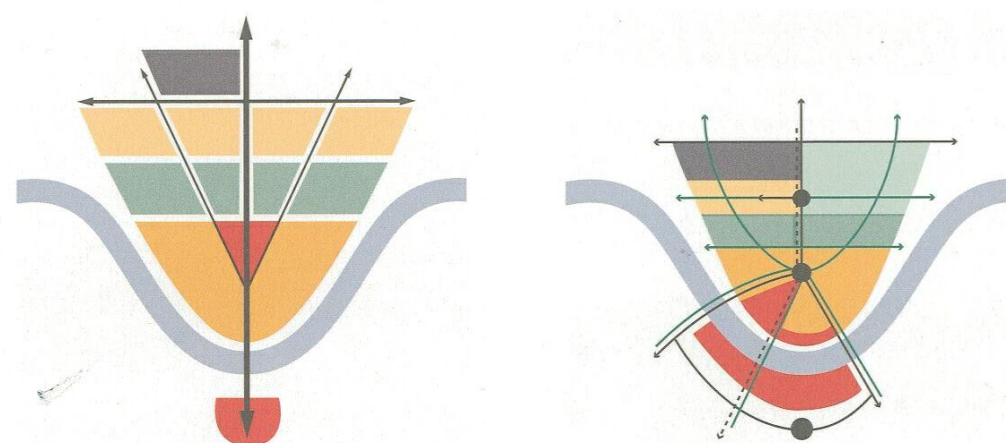
Voorkeursmodel Waalsprong met ligging Groot Oosterhout

4 BESCHRIJVING VAN DE NIEUWE SITUATIE

Dit hoofdstuk bestaat uit twee gedeelten. In het eerste deel wordt de ontwikkeling van de gehele Waalsprong beschreven. Dit deel van het hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van het Voorkeursmodel, het Ontwikkelingsmodel en de aanvullende onderzoeken en overwegingen die van belang zijn voor de ruimtelijke structuur van de locatie. Het tweede deel behandelt de positie van het deelgebied Groot Oosterhout in de stedenbouwkundige structuur van de Waalsprong. Vervolgens wordt ingegaan op het stedenbouwkundig plan dat voor Groot Oosterhout is gemaakt en dat de basis vormt voor voorliggend bestemmingsplan.

4.1 Waalsprong

In 1996 is het eerste ruimtelijk beeld van de Waalsprong vastgelegd in het Structuurplan “Het Land over de Waal”. Dit structuurplan ging onder andere uit van een centrumgebied centraal in de Waalsprong. Als gevolg van de in 2002 en 2003 uitgevoerde m.e.r., inspraakreacties en nieuwe inzichten en ontwikkelingen is de structuur van de Waalsprong opnieuw bezien. Het ruimtelijk beeld uit het Structuurplan is geactualiseerd aan de hand van vier uitgangspunten: zuinig omgaan met de schaarse ruimte, versterken van de identiteit van het gebied, een betere bereikbaarheid van de Waalsprong en meer variatie in het gebied.



Structuurschema Structuurplan “Land over de Waal”

Structuurschema Voorkeursmodel

Het meest in het oog springende verschil tussen Structuurplan en Voorkeursmodel is de ligging van het centrumgebied. Het Voorkeursmodel gaat nadrukkelijk uit van de Waalsprong in het perspectief van de totale stad. Door het centrumgebied van de Waalsprong direct aan de rivier te situeren, ontstaat in Nijmegen aan beide zijden van de Waal een centrumgebied. De stad profileert zich hierdoor nadrukkelijker richting de Waal en de rivier vormt een verbindend element tussen het bestaande centrum ten zuiden ervan en het nieuwe centrum en de woongebied aan de noordzijde.

Tegelijkertijd is in het Voorkeursmodel meer aandacht besteed aan de identiteit en het eigen karakter van de Waalsprong. In het Voorkeursmodel wordt, sterker dan in het Structuurplan, uitgegaan van het Betuwse landschap, waardoor de Waalsprong sterker geworteld wordt in de ondergrond en (cultuur)historie van het gebied.

Als vervolg op het Voorkeursmodel is in 2007 het Ontwikkelingsmodel “Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel” opgesteld. In dit rapport is de huidige stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van de Waalsprong uiteengezet. Het Ontwikkelingsmodel is te zien als nadere uitwerking van het Voorkeursmodel: de grote lijnen uit het Voorkeursmodel zijn behouden gebleven en ingevuld met de meest recente ontwikkelingen en inzichten.



De nieuwe kaart van de Waalsprong (Ontwikkelingsmodel “Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel”)

Zaken die in de periode tussen het verschijnen van het Voorkeursmodel en het verschijnen van het Ontwikkelingsmodel zijn uitgekristalliseerd, zijn meer gedetailleerd in de rapportage opgenomen, zodat het Ontwikkelingsmodel een beeld geeft van de huidige stand van zaken. In het Ontwikkelingsmodel zijn onder meer de nieuwe verkeersstructuur van de Waalsprong, de dijkteruglegging ten zuiden van Lent en een gedetailleerder beeld van de invulling van de verschillende deelgebieden opgenomen. Dit resulteert in een “nieuwe kaart van de Waalsprong” waarin het totaalbeeld van de Waalsprong opnieuw is geschetst.

4.1.1 Ruimtelijke structuur Voorkeursmodel en Ontwikkelingsbeeld

Het Voorkeursmodel gaat uit van de aanleg van een aantal verschillende woongebieden ten westen en ten oosten van de Prins Mauritssingel, die als een centrale as in noord-zuidelijke richting door het plangebied loopt. In het zuidwestelijk deel van de Waalsprong wordt een centrumgebied gerealiseerd, dat een directe relatie heeft met de Waal, waardoor de binding van Nijmegen met de rivier zichtbaar wordt gemaakt. Het dorp Lent in het zuidoosten van het plangebied wordt opgenomen in de structuur van de Waalsprong, waarbij aandacht is voor de aansluiting van de bestaande dorpsstructuur op de nieuwe woongebieden rondom het dorp.

De huidige A325 wordt aangepast tot een stedelijke hoofdweg met een 50 km/h regime, waarop de verschillende woongebieden ontsluiten. Hiermee krijgt de weg een centrale functie in de Waalsprong en blijft deze lijn tussen Nijmegen en Arnhem behouden. Door de aanleg van een tweede stadsbrug over de Waal, wordt een binnenstedelijke verkeersring gecreëerd, waarbinnen zowel het historische centrum van Nijmegen en de ontwikkeling van het Waalfront (“stedelijke kade”) als het centrumgebied van de Waalsprong liggen. Langs de Prins Mauritssingel en de binnenstedelijke verkeersring is ruimte voor de vestiging van bedrijven, kantoren en instituten.

In een richting “haaks” op die van de Prins Mauritssingel wordt een brede landschappelijke zone aangelegd, die een functie krijgt voor natuur, ecologie, recreatie en waterberging. Door de Landschapszone wordt de Waalsprong in een noordelijk en een zuidelijk deel verdeeld, wat tot uitdrukking komt in een verschillende opzet voor de woongebieden aan beide zijden van deze zone. Ten zuiden van de Landschapszone bevinden zich de woongebieden van het Stadseiland (inclusief Centrumgebied en het dorp Lent) en de Vossenpels. Ten noorden van de zone bevindt zich Woonpark Oosterhout (Woonpark Oosterhout en Groot Oosterhout).

Het huidige bedrijventerrein De Grift is gesitueerd in het gebied tussen de Stationsstraat en de A15, in het noordwesten van het plangebied van de Waalsprong. Met de ontwikkeling van de Waalsprong wordt ook dit bedrijventerrein opgewaardeerd en uitgebreid, waarbij wordt ingespeeld op de locatie van het terrein nabij een knooppunt van wegen en direct aan de A15.

Naast het “nieuwe” programma voor de Waalsprong (wonen, werken, voorzieningen, recreatie) vraagt ook de “bestaande” Waal de nodige ruimte. De Waal vormt tussen het centrum en de Waalsprong een flessenhals, waardoor het noodzakelijk is om te zoeken naar oplossingen om de rivier de ruimte te bieden. Het Rijk heeft besloten tot dijkteruglegging, waardoor een nevengeul van de Waal ontstaat. De nevengeul is altijd gevuld met water, maar stroomt slechts bij hoog water mee met de rivier. Hierdoor transformeert het huidige Veer Lent tot een eiland.

Het Betuws motief (aansluiten bij de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Betuwe) komt tot uitdrukking in de keus om het noordoostelijk deel van de Waalsprong (rond Ressen) niet te verstedelijken, en in plaats daarvan in te zetten op de ontwikkeling van het noordwestelijk deel (Woonpark Oosterhout). Hierdoor blijft het kenmerkende Betuwse landschap rond Ressen behouden en kan beter aangesloten worden bij de ontwikkeling van Landschapspark De Woerdt ten oosten van de Waalsprong. De ontwikkelingsdruk op het noordwestelijk deel van de Waalsprong is van oudsher groter, bijvoorbeeld langs de Griftdijk en de Stationsstraat.

Het landschap heeft hier relatief veel van zijn oorspronkelijke karakter verloren, waardoor stedelijke ontwikkeling in dit gebied minder gevoelig is. De historische lijn van de Griftdijk is de drager van het noordwestelijk deel van de Waalsprong. Het oorspronkelijke verkavelingspatroon gaat uit van de Griftdijk, waarlangs zich geleidelijk lintbebouwing heeft ontwikkeld. Nieuwbouw aan weerszijden van de Griftdijk kan goed in het landschap ingepast worden en past in het historische occupatiepatroon.

In het Ontwikkelingsbeeld is het toekomstbeeld voor de Waalsprong opnieuw geformuleerd. De toekomstige structuur van het Waalspronggebied, dat zich inmiddels ontwikkelt als een organisch groeiend stadsdeel, ziet er als volgt uit:

“De Waalsprong ontwikkelt zich langs de bestaande structuren die veelal noord-zuid zijn gericht. Zodoende ontstaat er een structuur die zich richt op de rivier, het centrumgebied en de bestaande stad. De Waalsprong sluit op deze wijze aan bij de Nijmeegse historie waarbij de uitwaaiende stadswegen beeldbepalend zijn voor het karakter van de stad. De verschillende noord-zuidlijnen fungeren als dragers van het ruimtelijk raamwerk van de Waalsprong. Hierbij vertellen zij ieder hun eigen verhaal. Deze lijnen zijn de historische ruggengraat in de ontwikkeling van de Waalsprong. Aan de rivier toont de Waalsprong zich op een andere manier dan de bestaande stad. Daar is sprake van een waterfront met een strakke stenige kade. Aan de kant van de Waalsprong ontstaat een archipel, waarbij natuur en water worden afgewisseld met eilanden. De uitwerking van het plan voor de Landschapszone wordt steeds meer een opgave voor een landschapsstructuur met stedelijke functies, die stad en ommeland verbindt”

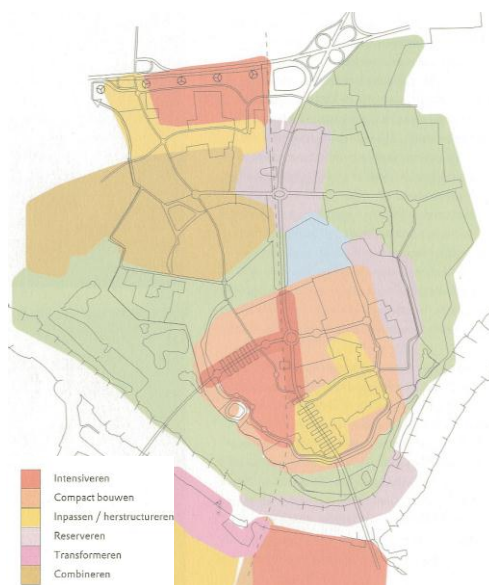
Binnen deze ruimtelijke structuur zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden. In het Ontwikkelingsbeeld is per deelgebied aangegeven wat de ontwikkelingsrichting is en hoe de gebieden er uit (kunnen) komen te zien.

4.1.2 Woongebieden

De basisopzet van het Voorkeursmodel is bouwen in grotere dichtheden in het zuidelijk deel van de Waalsprong, en bouwen in lagere dichtheden in de gebieden aan de noordzijde van de Landschapszone. Op deze manier ontstaat een concentratie van bebouwing op het Stadseiland en in het centrumgebied, en ontstaat verder naar het oosten en noorden toe een geleidelijker overgang naar het omringende landschap. Intensivering van het centrumgebied versterkt de samenhang tussen de stedelijke kwadranten binnen de stedelijke verkeersring.



Deelgebieden Waalsprong



Ruimtegebruik deelgebieden

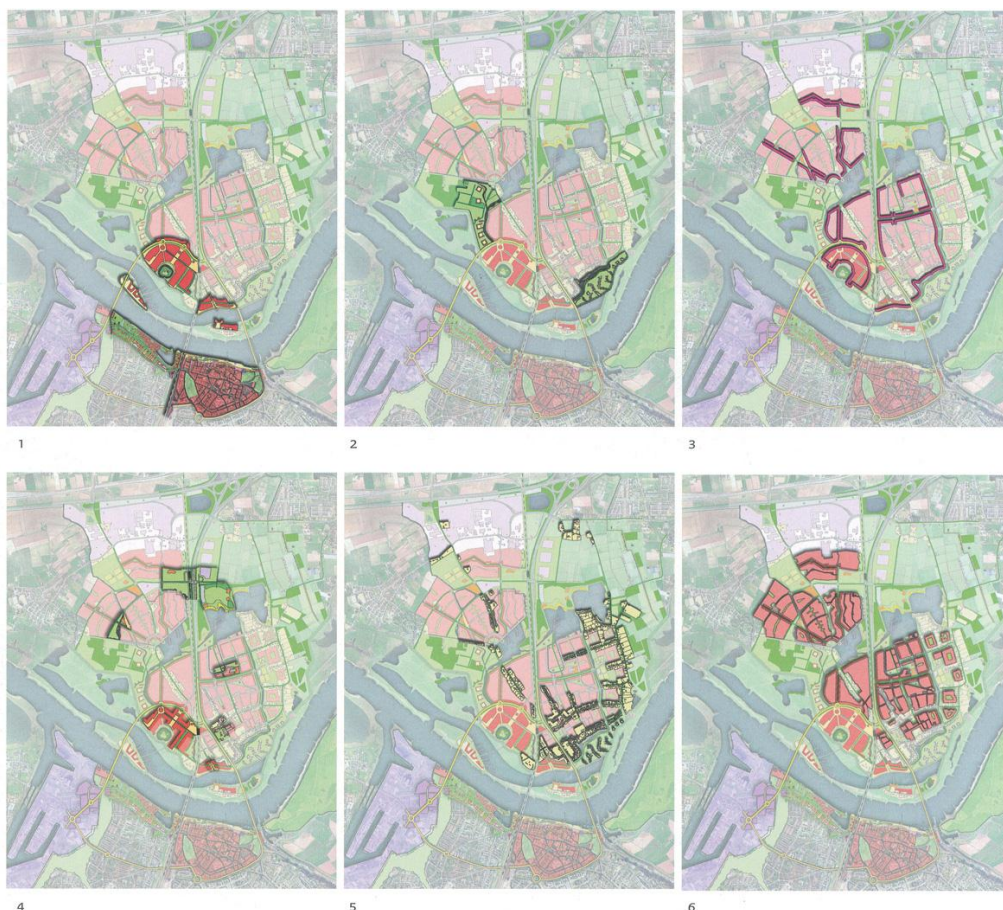
In noordelijke richting zorgt een compact bebouwd Stadseiland voor afronding van het stedelijke woonmilieu richting de Landschapszone en het meer ontspannen, dorps woonmilieu ten noorden daarvan. Binnen het Stadseiland komt de hoogste bebouwingsdichtheid in het centrumgebied, met afnemende dichtheden in de rond het centrum gelegen Gordel. Binnen de Gordel wordt ingezet op grotere verschillen in dichtheden en bebouwingsvormen, met accenten op bepaalde plaatsen (bijvoorbeeld langs de hoofdassen of de dijk) en de mogelijkheid om bestaande gebieden, waaronder het dorp Lent, beter in te kunnen passen.

Om te voorkomen dat relatief grootschalige, eenvormige gebieden ontstaan, wordt gestreefd naar een sterke menging van functies. Een mix van wonen, werken en recreëren vergroot de leefbaarheid van de wijken. De basis voor variatie wordt gelegd door bestaande elementen, zoals de oude linten en Fort Beneden Lent. Daarnaast bieden nieuwe elementen zoals de nieuwe hoofdassen, het centrumgebied en de nieuwe wijkvoorzieningen, mogelijkheden voor variatie.

De oude linten kunnen een meer informele, wijk- of buurtgebonden menging aan bedrijvigheid krijgen. De hoofdassen krijgen daarentegen een meer formele, stedelijke, monumentale invulling. In het Voorkeursmodel zijn per deelgebied uitgangspunten opgenomen voor de invulling ervan.

In het Ontwikkelingsmodel zijn de verschillende woonmilieus in de Waalsprong afzonderlijk in beeld gebracht. Er wordt onderscheid gemaakt in een aantal verschillende woonmilieus:

1. stedelijke milieus rondom de Waal;
2. wonen in het groen in de flanken achter de dijk;
3. statige bebouwing langs de randen (residenties);
4. concentratie van voorzieningen in centrum en buurtschappen;
5. gevarieerde bebouwing langs historische linten;
6. wonen in buurten.



In 2001 is een gemeentelijk visiedocument woonservicegebieden in het Waalspronggebied verschenen, dat voorzorg in drie wijkservicepunten met meerdere steunpunten. De uitwerking en realisatie zijn opgepakt door Stichting Maat, een samenwerkingsorganisatie van dertien zorg- en welzijnsparijen in Nijmegen. Dit heeft geleid tot een concreet (concept-) programma van eisen wonen, zorg en welzijn Waalsprong. Gepland staan drie servicewijken: Lent, Centrumgebied en Oosterhout, verdeeld in vijf zorggebieden.

4.1.3 Groen en natuur

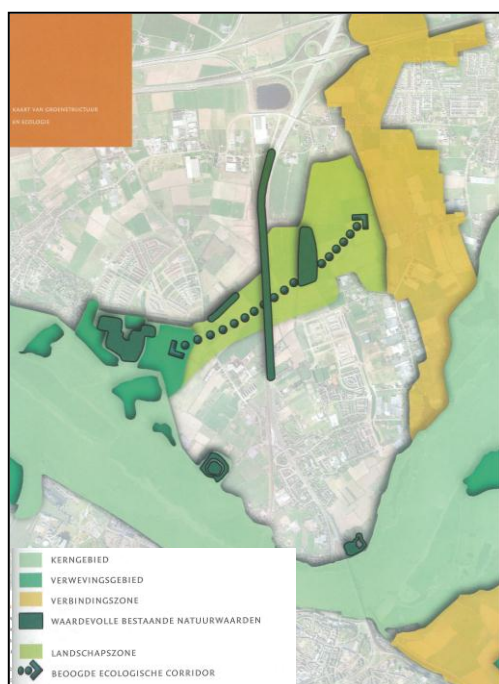
De Landschapszone is het belangrijkste element in de groenstructuur van de Waalsprong. Daarnaast spelen de uiterwaarden van de Waal, met hun ecologische betekenis, en de bufferzones tussen bestaand en nieuw stedelijk gebied (met name rondom het dorp Oosterhout) een rol. Daarnaast worden specifieke elementen aangeprepen voor versterking van de groenstructuur. In dit verband zijn onder andere de Prins Mauritssingel, Griftdijk en de sportparken Oosterhout en Vossenpels van belang.

De Landschapszone, de buffer tussen het stedelijke, zuidelijke deel en het noordwestelijke gedeelte van de Waalsprong moet overwegend groen en blauw zijn. De landschapszone heeft zowel een ecologische als een recreatieve betekenis. Hierdoor moet gezocht worden naar een evenwicht tussen goed toegankelijke drukke gebieden en rustige, extensief gebruikte delen. Met name het noordoostelijk deel van de Landschapszone krijgt een extensief karakter, dat goed aansluit op landschapspark De Woerdt. Hier ligt het accent meer op natuurontwikkeling.

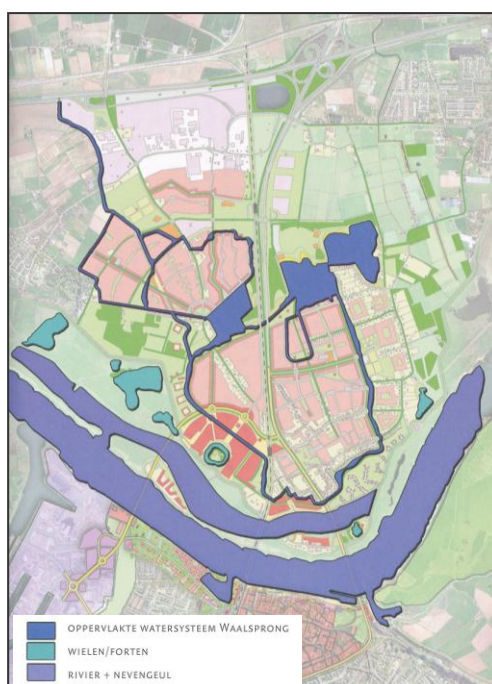
In de Landschapszone komen enkele grote waterplassen, elk met een eigen karakter. Deze plassen zijn bedoeld voor het opvangen van overtollig regenwater en staan in verbinding met de singels in de woonwijken. Daarnaast worden recreatieve voorzieningen (speelweiden, wandelparken, strandbad) en natuurgebiedjes (bossen, struweel, poelen) aangelegd. Door de Landschapszone loopt een padenstelsel.

MER 2003 (bijlage Natuurbescherming)

In het MER 2003 zijn de huidige ecologische waarden geïnventariseerd. In verschillende alternatieven en varianten zijn daarnaast de mogelijke ecologische ontwikkelingen doorgerekend en geanalyseerd. In het Voorkeursmodel is gekozen voor de ontwikkeling van de Landschapszone als belangrijkste ecologische structuur in de Waalsprong.



Groenstructuur en ecologie



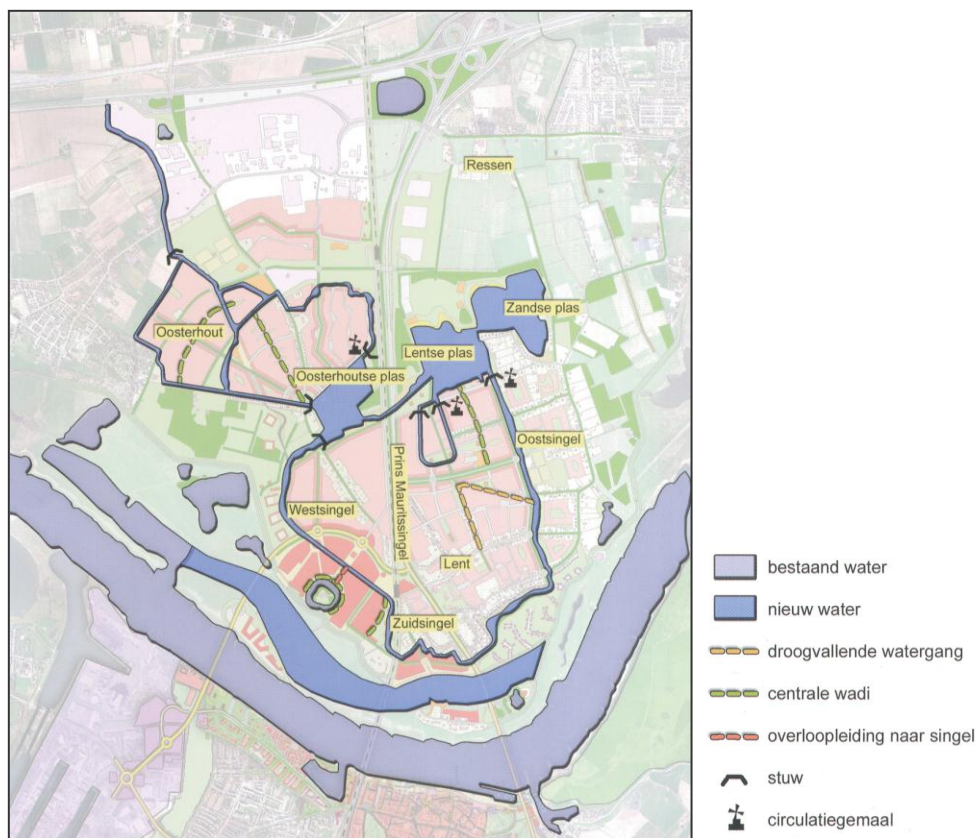
Waterstructuur

Na het vaststellen van het Voorkeursmodel is de regionale groenstructuur in het herziene streekplan vastgelegd. Voor de Waalsprong zijn daarin de verbinding met het kommenlandschap aan de westkant en de verbinding met het regionale park de Woerdt aan de oostkant van belang. Het ecologisch belang van het westelijk deel van de Waalsprong, namelijk Landgoed Oosterhout en omgeving, is hierin ook benoemd. Landgoed Oosterhout ligt ten zuiden van het reeds gerealiseerde Woonpark Oosterhout en wordt opgenomen in het westelijk deel van de Landschapszone.

Tijdens inventarisaties in 2002 en 2003 werden vijf beschermde plantensoorten en één plantensoort van de Rode Lijst aangetroffen. Van de fauna zijn twaalf soorten zoogdieren, 59 soorten vogels en vier soorten amfibieën aangetroffen. Daarnaast wordt het voorkomen van één beschermde plantensoort en zes soorten amfibieën en vier soorten vissen mogelijk geacht. Van de met zekerheid aangetroffen soorten worden er vier genoemd in de Habitatrichtlijn: dwergvleermuis, grootoorvleermuis, laatvlieger en watervleermuis.

4.1.4 Water

Het watersysteem van de Waalsprong is vastgelegd in het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong (WIW). Uitgangspunt is dat (schoon) regenwater en vuilwater zoveel mogelijk gescheiden blijven. In de Waalsprong wordt voor de afvoer van het schone hemelwater een systeem aangelegd dat bestaat uit goten, wadi's, singels en plassen. Het hemelwater dat op het gebied valt, wordt in eerste instantie geborgen in wadi's. In de wadi's vindt infiltratie van het water plaats. Het overtollig water wordt afgevoerd naar de singels. De singels staan op hun beurt in verbinding met de drie plassen in de Landschapszone en voeren het water op deze manier af. Onderweg vindt een natuurlijke zuivering van het water plaats. De plassen in de landschapszone dienen voor circa 60 ha als retentieoppervlak voor regenwater uit de gehele Waalsprong. Na realisatie zullen deze waterplassen eveneens een belangrijke recreatieve functie vervullen (zoals overigens de gehele Landschapszone een uitloophet gebied is voor de bewoners van de Waalsprong).



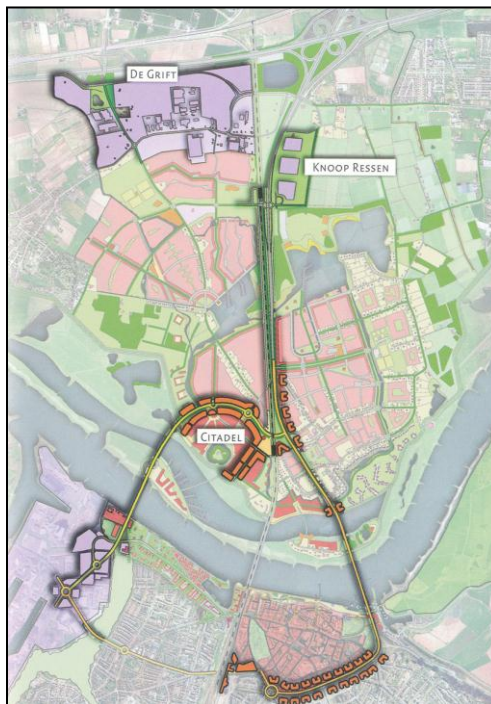
In de Waalsprong ontstaat op deze wijze een waterkringloop. In natte periodes wordt het wateroverschot opgevangen in de waterplassen. In drogere tijden wordt het water vanuit de plassen rondgepompt door de singels. Op deze wijze blijft het ecosysteem het hele jaar door in stand. Door de singels en plassen zoveel mogelijk te voorzien van natuurvriendelijke oevers, kan in en rond het water in de Waalsprong een bijzonder ecosysteem ontstaan, dat kansen biedt voor zowel planten- als diersoorten.

4.1.5 Bedrijvigheid

Heel kleinschalige werkgelegenheid kan zich op veel plaatsen in de Waalsprong vestigen en kan zelfs in woningen plaatsvinden.

Voor vestiging van lichte industrie, handel, nijverheid en kleinschalige of middelgrote logistieke bedrijven is bedrijventerrein De Grift bestemd. Als overgang tussen de bedrijvigheid op De Grift en de woongebieden ten zuiden daarvan is aan de zuidzijde van de Stationsstraat lichte bedrijvigheid voorzien, in combinatie met wonen (bedrijfswoningen).

In het Ontwikkelingsbeeld wordt uitgegaan van ruim 100.000 m² voor kantoren voor commerciële en maatschappelijke dienstverlening. Een deel daarvan kan worden gebouwd langs de Graaf Allardsingel, een deel rond het nieuwe station Lent en een deel in de Citadel. Binnen de Citadel gaat het om kleinere kantoren. Langs de Graaf Allardsingel betreft het grotere kantoreenheden.



Werklandschap in de Waalsprong

In het noordoosten grenst Groot Oosterhout aan knoop Ressen. Knoop Ressen is prominent gelegen langs de Prins Mauritssingel en zal zich richting deze weg manifesteren. Momenteel wordt door de gemeente gestudeerd op de ruimtelijke en functionele invulling van Knoop Ressen en de manier waarop dit gebied een representatieve poort van Nijmegen kan worden.

De invulling van Knoop Ressen is nog onzeker, maar bedrijfsfuncties, een transferium en een treinstation behoren tot de mogelijkheden. Het gebied rond het Keizer Augustusplein wordt de noordelijke poort van Nijmegen. In dit stadium is aan de westzijde van de spoorlijn/Prins Mauritssingel een stapeling van functies (wonen, werken, station, transferium) gedacht. Aan de oostzijde kunnen bedrijven en kantoren in een groene setting worden gerealiseerd of kan worden gedacht aan perifere detailhandel (Regionaal Plan Arnhem Nijmegen 2007). Hierbij is een goede overgang van Knoop Ressen naar het bestaande dorp Ressen en de Landschapszone van belang.

4.1.6 Detailhandel

In 2004 is er onderzoek gedaan naar de gewenste detailhandelsstructuur in de Waalsprong. In het Advies Detailhandelsstructuur (Droogh Trommelen Broekhuis bv, 13 december 2004) is per deelgebied een analyse gemaakt van de omvang van het winkelcentrum in bedrijfsploeroppervlak (bvo) en de gewenste functie van de verschillende centra. Daarnaast is gekeken naar de fasering en is aandacht besteed aan groot-schalige en perifere detailhandel.

Detailhandelsstructuur

Voor de Waalsprong is een hoofdwinkelcentrum voorzien in de Citadel, met een gewenste omvang van circa 20.000 m² bedrijfsploeroppervlak (bvo). De exacte omvang van het hoofdwinkelcentrum is afhankelijk van randvoorwaarden als bereikbaarheid, parkeergelegenheid, aanbod, stedenbouwkundige opzet en marktomstandigheden.

Vanuit distributieplanologisch oogpunt heeft het de voorkeur om op termijn (rond 2013) een nieuw buurtwinkelcentrum van 3.000 m² bvo te realiseren, gepositioneerd tussen Woonpark Oosterhout en Groot Oosterhout, bij voorkeur aan de Keizer Hendrik VI singel. Voorwaarden zijn een goede bereikbaarheid, centrale ligging en voldoende parkeergelegenheid.

Naast een hoofd- en buurtwinkelcentrum is er in de Waalsprong ruimte voor de realisatie van een solitaire supermarkt met een omvang van 1.500 m² bvo in Lent Oost. Bij voorkeur wordt de bestaande supermarkt aan de Laauwikstraat verplaatst naar een locatie in de nabijheid van de Vrouwe Udasingel. Wanneer ook de Vossenpels ontwikkeld wordt, kan de supermarkt uitgroeien tot 1.800 m² bvo. De supermarkt heeft een functie voor de deelgebieden van de Waalsprong ten oosten van de Prins Mauritssingel, maar ook voor de inwoners van het dorp Lent.

Perifere detailhandel

In de Waalsprong is op korte termijn ruimte voor de vestiging van een bouwmarkt van 4.000 m² verkoopvloeroppervlak (vvo). Deze bouwmarkt wordt bij voorkeur gevestigd in de nabijheid van bedrijventerrein De Grift en niet in de knoop Ressen. Dit is gebaseerd op het rapport "Advies Detailhandelstructuur Waalsprong Nijmegen".

4.1.7 Verkeer

Aanvullende MER verkeersstructuur (2006)

In het aanvullende MER voor de verkeersstructuur van de Waalsprong (2006) zijn alternatieven voor de verkeersstructuur onderzocht. Naar aanleiding van actuele ontwikkelingen en het feit dat de beoogde verkeersstructuur uit het Voorkeursmodel niet afdoende blijkt te zijn om de toenemende verkeersdruk op een goede manier te verwerken, was het noodzakelijk om de verkeersstructuur van de Waalsprong opnieuw te bezien. Naast het (geactualiseerde) voorkeursmodel zijn een collegealternatief en een draagvlakalternatief ingebracht.



Voorkeursmodel

Collegealternatief

Draagvlakalternatief

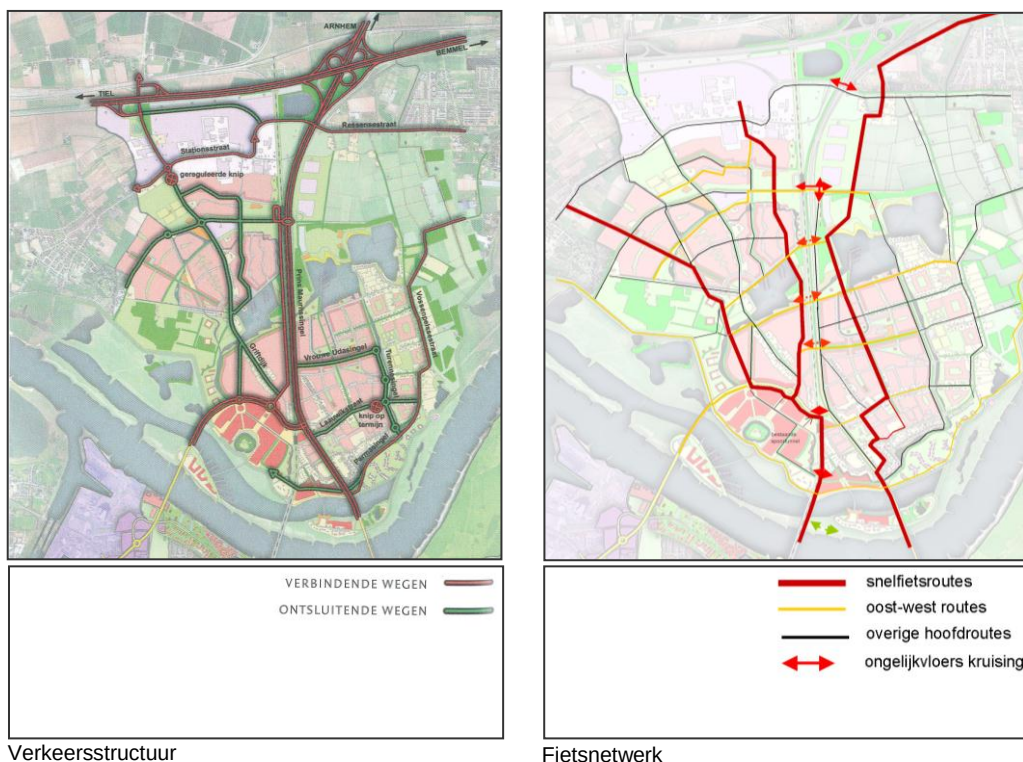
In het collegealternatief wordt de Prins Mauritssingel verbreed naar 2 x 3 stroken en worden de parallelroutes (Griftdijk en Vossenpelsroute) ingezet voor het verkeer. De Dorpensingel Oost vervalt in dit alternatief. Daarnaast wordt gevarieerd met de ligging en de vorm van het splitsingspunt naar de Waal- en stadsbrug. Dit resulteert in een viertal alternatieven, waarbij geschoven wordt met de rotonde of in plaats van een rotonde een T-aansluiting wordt gerealiseerd.

Het draagvlakalternatief is opgesteld in reactie op het collegealternatief naar aanleiding van de voorkeuren van de Waalsprongbewoners. Dit alternatief kenmerkt zich door het vasthouden aan de knip in de Vossenpelsroute, de aanleg van de Dorpensingel Oost en de aanleg van een extra parallelroute langs de Prins Mauritssingel, waarbij gevarieerd wordt in het aantal rijstroken op de Prins Mauritssingel en de parallelweg. In totaal zijn drie alternatieven meegenomen.

Het collegealternatief en draagvlakalternatief ontlopen elkaar weinig. Beide varianten lossen het doorstromingsknelpunt tussen de Ovatonde en het splitsingspunt naar beide bruggen op. De beoordeling van de verkeersaspecten laat een lichte voorkeur voor het draagvlakalternatief zien. De doorstroming op de kritische wegvakken is in de draagvlakalternatieven beter dan in de collegealternatieven. Daarnaast is de bereikbaarheid van de kernen beter gewaarborgd.

Voor verschillende milieuaspecten scoren juist de collegealternatieven beter, met name doordat deze alternatieven landschappelijk, cultuurhistorisch en archeologisch waardevol gebied (de Woerd, landschapszone) het meest ontzien.

De Dorpsingel Oost en de Parallelroute worden in deze alternatieven immers niet aangelegd. Negatief aspect is de aansluiting van de Parmasingel op de Waalbrug nabij de uiterwaarden van de Waal. De collegealternatieven bieden daarnaast een betere kans om aan te sluiten bij de ruimtelijke visie voor de Waalsprong als geheel.



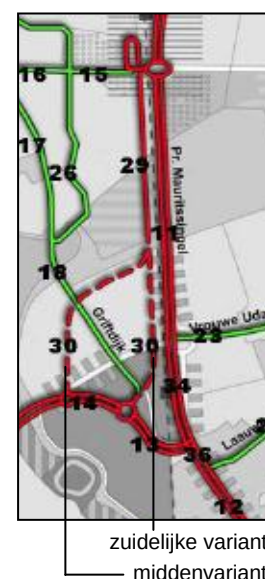
Verkeersstructuur

Op basis van het MER is in mei 2007 door de gemeenteraad gekozen voor een verkeersstructuur waarin de verkeersdruk op de Prins Mauritssingel wordt beperkt door het aanwijzen van twee parallelle routes. Aan de oostzijde van de Waalsprong wordt hiervoor de route Vossenpelsestraat-Parmasingel gebruikt.

Aan de westzijde wordt parallel aan de Prins Mauritssingel en aan de westzijde van het spoor een parallelroute aangelegd, die aansluit op de Graaf Allardsingel. De Dorpsingel-Oost wordt vooralsnog niet aangelegd, maar deze wordt ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt.

Aansluiting Parallelroute-Graaf Allardsingel

Voor de aansluiting van de westelijke Parallelroute op de Graaf Allardsingel is een onderzoek uitgevoerd. In de rapportage "Westelijke Parallelroute Waalsprong, de midden- en zuidelijke variant vergeleken" (november 2007) is een advies geformuleerd voor deze aansluiting. Op basis van onder meer de verrichte onderzoeken naar akoestiek en luchtkwaliteit zijn twee varianten afgewogen. De zogenaamde middenvariant, die in het MER is onderzocht, is vergeleken met de zuidelijke variant, die in het Ontwikkelingsbeeld is opgenomen. De zuidelijke variant blijft verder langs het spoor lopen en sluit meer oostelijk aan op de Graaf Allardsingel dan de middenvariant.



Voor de onderdelen verkeer, lucht en geluid zijn de verschillen tussen beide varianten gering. Beide varianten zijn verkeerskundig en akoestisch acceptabel. Wat betreft luchtkwaliteit wordt bij beide varianten aan de wettelijke normen voldaan. Vanuit oogpunt van woningbouwontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit is er een duidelijke voorkeur voor de zuidelijke variant. Ook financieel gezien heeft deze variant voordelen. Er is daarom gekozen voor de zuidelijke variant.

Hoofdwegen autoverkeer

De stedelijke hoofdwegen in de Waalsprong zijn onderdeel van de toegangswegen naar de stad en vervullen een functie voor het verbinden van stadsdelen en de bereikbaarheid met de regio. De belangrijkste wegen zijn de Prins Mauritsingel en de Graaf Allardsingel; deze zijn verbonden met respectievelijk de Waalbrug en de nieuwe Stadsbrug. Voor de interne bereikbaarheid van het gebied zijn de Griftdijk, Vossenssestraat, Vrouwe Udasingel, Turennesingel, Parmasingel, Groenestraat en de Keizer Hendrik VI singel van belang.

Het voornemen is de Griftdijk op termijn uit te rusten met een bewonersvriendelijke knip ten zuiden van de Stationsstraat. Bewonersvriendelijk is nog niet precies gedefinieerd, maar bedoeld wordt op het beperken van de verkeersstroom over de Griftdijk door verkeer dat daar, of in aanliggende woongebieden, geen bestemming heeft. In het kader van de uitwerking van het besluit verkeersstructuur zal een nadere invulling worden onderzocht, waaronder die met technische middelen. De Laauwikstraat en de dijken krijgen op termijn een minder belangrijke rol voor de afwikkeling van het autoverkeer.

Uitgangspunt in het Voorkeursmodel is dat de ontsluiting van de autowegen zo is opgezet dat autoverkeer zo snel mogelijk uit de woongebieden naar de Prins Mauritsingel wordt geleid. De afstand naar voorzieningen moet daarbij langer zijn dan met de bus of de fiets.

De Waalsprong wordt Duurzaam Veilig ingericht. Daarbij moeten op het hoofdwegen-net functie, gebruik en vormgeving op elkaar zijn afgestemd. Basis daarbij is de wegencategorisering waarbij onderscheid wordt gemaakt naar:

- gebiedsontsluitingsweg (maximum snelheid 50);
- erftoegangswegen (30 km-zones)

De woonvlekken in de Waalsprong (alle woonstraten) zijn of worden ingericht als 30 km-zone. Uitgangspunt is dat gemotoriseerd verkeer gebundeld wordt afgewikkeld over het stelsel van gebiedsontsluitingswegen. Door de ruimtelijke opbouw wordt getracht autoverkeer vanuit de woonwijk zo efficiënt mogelijk naar de meest nabijgelegen ontsluitingsweg te leiden. Daarmee verbetert de verkeersveiligheid in de wijk.

De vorming van zgn. gebiedsontsluitingswegen B (menging van verkeer en verblijf) zoals die in de bestaande stad bestaan, moet worden voorkomen in het nieuwbouwggebied. Voor bestaande wegen (wegen van voor 1996) moet een keuze worden gemaakt, of gebiedsontsluitingsweg, of 30 km zone.

Fietsverkeer

Het Voorkeursmodel 2003 geeft aan dat de fietspadenstructuur radiaal van opzet moet zijn en bestaat uit een netwerk van korte, veilige en aangename routes die woongebieden verbinden met voorzieningen, werkgebieden en de bestaande stad. Ook de Aanvulling MER Waalsprong geeft aan dat de kansen voor de fiets afhankelijk zijn van het maken van directe routes en een fijnmazig netwerk. Het doorbreken van de barrièrewerking van het spoor speelt hierbij een belangrijke rol.

Een toename van het fietsgebruik wordt bereikt door een fietsroutenetwerk te realiseren met een maaswijdte van 400-600 meter, met rechtstreekse en samenhangende routes die alle belangrijke voorzieningen ontsluiten. Daarbij zijn ook comfort (verharding, doorstroming), aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid belangrijke factoren. In het Ontwikkelingsbeeld is aangegeven dat met de bouw van de Snelbinder de bereikbaarheid van de bestaande stad vanuit de Waalsprong uitstekend is. Binnen en tussen de wijken zal een fijnmazig fietsnetwerk ontstaan. De nood-zuidgerichte lijnen die het ruimtelijk raamwerk vormen voor de Waalsprong zijn van groot belang voor het

fietsroutenetwerk. Een aandachtspunt is de verbetering van de oost-westverbindingen in het gebied.

Het College heeft op 16 oktober 2007 de beleidsnotitie "De Doorsteek, gewenst fiets-netwerk in de Waalsprong" vastgesteld. De fietsnetwerkk kaart uit de beleidsnotitie fungeert als de actualisatie van de kaart "langzaam verkeer" uit het Ontwikkelingsbeeld. In de beleidsnotitie wordt uitgegaan van de realisering van snelfietsroutes met een noord-zuidrichting. Naast de bestaande verbindingen worden drie nieuwe oost-westverbindingen voor langzaam verkeer over het spoor en de Prins Mauritssingel gerealiseerd. De toevoeging van deze verbindingen heeft een groot effect op de bereikbaarheid van de wijk en bepaalt in belangrijke mate de samenhang van het fietsnetwerk. De verbindingen zijn gesitueerd ter hoogte van de Vrouwe Udasingel, ten zuiden van de Landschapszone (Groot Brittanniëstraat) en ten noorden van de Landschapszone. De oost-west verbindingen bij de Vrouwe Udasingel en de Landschapszone wordt uitgevoerd als fietstunnel (Collegebesluit Prioritering en aanleg fietstunnels Waalsprong, 28 oktober 2008). Prioriteit bij aanleg krijgt de tunnel bij de Vrouwe Udasingel.

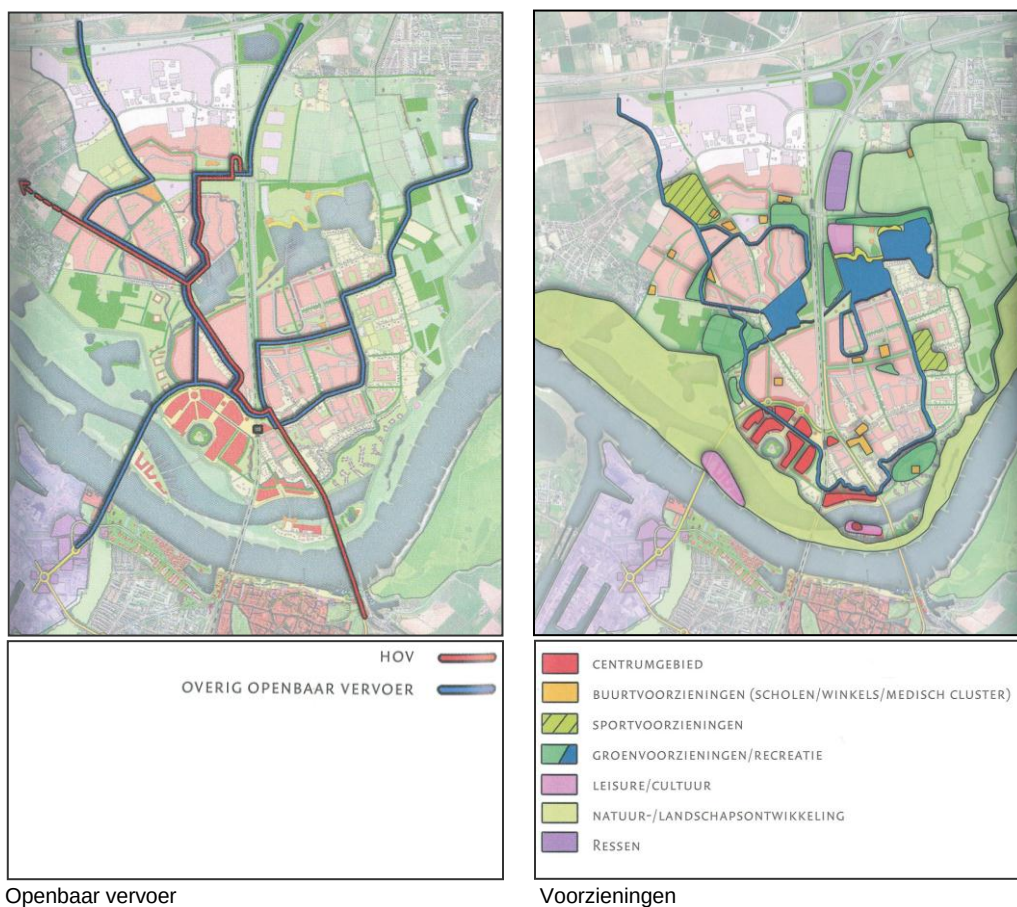
Openbaar vervoer

Openbaar vervoer vormt een belangrijk onderdeel in het verkeerssysteem van de Waalsprong. Maatregelen op het gebied van (hoogwaardig) openbaar vervoer leveren een bijdrage aan de beperking van de groei van het autoverkeer. Openbaar vervoer (OV) bestaat uit trein- of lightrailverbindingen, uit Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en uit stads- en streeklijnen. Regiorail is het lightrailsysteem dat in de toekomst de S-vorm Wijchen-Nijmegen-Arnhem-Zevenaar moet gaan bedienen.

In het OV-systeem van de Waalsprong zijn nog veel ontwikkelingen te verwachten, waaronder de realisatie van nieuwe stations of light-railhaltes (Lent en Ressen) en de aanleg van HOV-routes. Nabij het centrumgebied Hof van Holland komt het vervoersknooppunt van de Waalsprong te liggen, station Lent. Hier sluiten trein, regulier openbaar vervoer en HOV op elkaar aan. Sinds 2007 is een transferium in de Waalsprong gerealiseerd waarbij automobilisten kunnen overstappen op de bus. Deze snelle busverbinding staat bekend als de Waalsprinter.

In december 2007 is een raadsbesluit genomen over de aanleg van HOV in Nijmegen. Uit de gemeentelijke visie op HOV komt de HOV-verbinding Waalsprong - centrum - Nijmegen CS - Heyendaal (één van de eerste zogenaamde Keizerlijnen) als meest kansrijk naar voren. De voorkeursvorm van HOV is een tramverbinding, die een regionale functie krijgt. Het toekomstige tracé voor HOV is vanaf de Waalbrug - Prins Mauritssingel - Knoop Lent (stationsgebied) - Hof van Holland (centrumgebied) en dan via Groot Oosterhout naar het Keizer Augustusplein (vml. ovatonde). Bij Ressen sluit het HOV aan op een transferium, waar bezoekers aan Nijmegen hun auto kunnen parkeren om verder te reizen met het openbaar vervoer. Het transferium moet daarmee een bijdrage leveren aan de vermindering van de verkeersdruk op de A325 en Prins Mauritssingel. Insteek van het HOV is een het creëren van een regionale verbinding. Daartoe doet de Stadsregio een onderzoek naar het doortrekken van de verbinding vanuit Nijmegen naar Bemmelen, Huissen en Arnhem. De HOV-verbinding is deel van de toekomstvisie van de Stadsregio op openbaar vervoer en zal in 2008 en 2009 verder worden uitgewerkt.

De HOV verbinding wordt ondersteund door een stelsel van busverbindingen in de wijk. Busverkeer in de wijk rijdt daarbij via de Griftdijk en de Fruitlaan naar Woonpark Oosterhout en dorp Oosterhout. Aan de oostkant zal het busverkeer via de Laauwijkstraat en Vrouwe Udasingel rijden.



4.1.8 Voorzieningen

Voorzieningenplan

In het Voorzieningenplan 2006 e.v. is de gewenste voorzieningenstructuur voor de Waalsprong onderzocht. Het voorzieningenplan gaat uit van de volgende punten:

- Versterking van de wijkbeleving draagt bij aan de sociale binding van bewoners in de wijk. Dat is weer goed voor het sociale en fysieke beheer van de wijk en voor het probleemoplossend vermogen.
- Basisonderwijs is sterk gebonden aan de woonomgeving. Ook in de vrijetijdsbesteding van met name kinderen en ouderen speelt de woonomgeving een belangrijke rol. Daarom worden voorzieningen voor ontmoeting, opvoedingsondersteuning en onderwijs op wijkniveau samengebracht, waarbij de basisschool als kern voor deze wijkvoorzieningen wordt genomen. Deze bundeling van functies versterkt de onderlinge samenhang van de voorzieningen en leidt tot een inhoudelijke meerwaarde. De geboorte van het “voorzieningshart” is hiermee een feit.
- De grootte van de wijk is zodanig dat er voldoende draagvlak ontstaat voor de voorzieningsharten, maar ook weer beperkt om massaliteit te voorkomen.
- De fysieke vormgeving van de wijken moet bijdragen aan herkenbaarheid en betrokkenheid: duidelijke wijkgrenzen, goed bereikbare en aansprekende voorzieningsharten en bindende elementen in de openbare ruimte.

Het Voorzieningenplan wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de meest recente bevolkingsprognoses. Het Voorzieningenplan geeft naast uitgangspunten voor realisering, inzicht in de soort, omvang, spreiding en het ruimtebeslag van de in de Waal-

sprong te realiseren voorzieningen op de beleidsterreinen onderwijs, jeugd, gezondheid, opvang, zorg, cultuur, sport, recreatie en samenleving.

Spreiding voorzieningen

De situering van de voorzieningen moet dusdanig zijn dat het gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd en het autogebruik wordt ontmoedigd. Bovenwijkse voorzieningen moeten bij voorkeur in het Centrumgebied gesitueerd worden. De voorzieningenharten worden gerealiseerd volgens de formule: “alles onder één dak” en “gebouwoontwikkeling door gemeente “. In de voorzieningenharten concentreren zich de functies met betrekking tot primair onderwijs en kinderopvang. Ook instellingen als jeugdgezondheidszorg en welzijnswerk kunnen hier een plaats vinden.

In het Ontwikkelingsbeeld is een kaart opgenomen met de spreiding van voorzieningen in de Waalsprong. In Woonpark Oosterhout, Visveld en de Citadel zijn/worden voorzieningenharten gerealiseerd. De voorzieningenharten worden aangevuld met een drietal kindclusters (basisonderwijs en peuterspeelzaal) in de overige wijken, zodat onderwijsinstellingen over de Waalsprong worden verspreid. Door de ontwikkeling van deze kindclusters wordt ervoor gezorgd dat alle bewoners in de eigen wijk de functies school, peuterspeelzaalwerk en, in de vorm van medegebruik van schoolfaciliteiten, ook ruimte voor samenkomst en sport ter beschikking hebben.

Overige voorzieningen op stadsdeelniveau worden in principe in de Citadel gesitueerd. Hierbij kan worden gedacht aan voorgezet onderwijs, een sporthal, een bibliotheek, een combinatie van hulpdiensten etc. De voorzieningenstructuur in het dorp Lent wordt zoveel mogelijk gerespecteerd en dient als uitgangspunt voor de toekomst.

Het realiseren van woonservicegebieden wordt gestimuleerd. Woonservicegebieden zijn wijken waarin ook ouderen en mensen met een handicap zelfstandig kunnen wonen met voldoende zorg in de nabijheid, beschut wonen of geclusterd wonen (wonen in kleine groepen met zorginfrastructuur). Bij de inpassing van woonservicegebieden in stedenbouwkundige plannen wordt niet alleen gekeken naar de ligging (nabij voorzieningenhart, medische centra en overige voorzieningen zoals winkels, openbaar vervoer), maar wordt er op aangedrongen dat de openbare ruimte rondom een wijkservicepunt toegankelijk is voor mensen met een handicap.

Aanbod en planning voorzieningen

Voetballen en tennissen is sinds eind 2005 mogelijk op sportpark Vossenpels. Er is nog planologisch ruimte voor uitbreiding gereserveerd. Op het in 2009 op te leveren sportpark Oosterhout kan vooral worden gevoetbald; start met drie voetbalvelden en in 2014 uitbreiding met nog één veld. In de Voorzieningenharten is ruimte voor binnensportactiviteiten.

Het spelen en recreëren in de openbare ruimte wil de gemeente stimuleren. Op dit moment wordt, op basis van de bevolkingsprognose, uitgegaan van circa 70 speelplekken en circa 27 recreatieve sportvoorzieningen.

Het is van belang gebiedsgebonden openluchtrecreatie te realiseren, bijvoorbeeld door gebruikmaking van parkjes bij de voorzieningenharten. Iets verder van de woonomgeving biedt bijvoorbeeld de Landschapszone mogelijkheden voor recreëren.

Naast de al in gebruik zijnde gezondheidscentra in Lent en Oosterhout zijn er plannen voor nog drie andere locaties: Visveld (in 2008), Groot-Oosterhout en Citadel (in idee-stadium). Daarnaast is het Canisius-Wilhelmina-Ziekenhuis (CWZ) bezig met voorbereidingen om vanaf 2007 een buitenpoli te openen langs de Griftdijk.

Het rapport Toekomstscenario's Nijmeegse zwembaden (anno 2002) geeft aan dat een zwembad in de Waalsprong wenselijk is en voor de gemeente is het in dit rapport genoemde minimale scenario dan ook het uitgangspunt.

Met betrekking tot het culturele aanbod is het wenselijk een bibliotheekvoorziening te realiseren. Hierbij wordt een korte en lange termijnplanning gehanteerd. Voor de korte

termijn wordt er gewerkt met twee wijkfilialen in de Waalsprong: één in Lent (de bestaande vestiging) en één in Woonpark Oosterhout. Voor de lange termijn is er in de Citadel ruimte voor een stadsdeelbibliotheek.

Omdat kunst een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de beleving van de openbare ruimte, wordt daar in de Waalsprong op wijk- en stadsniveau bij stilgestaan. Daarnaast is er ruimte voor particuliere initiatieven.

Sinds 2004 ligt er een regiovisie op de inrichting van Voortgezet Onderwijs (VO) in de Waalsprong. Inmiddels is aan de Griftdijk een tijdelijke vestiging van het Citadelcollege gerealiseerd.

4.1.9 Duurzaamheid en milieu

Duurzaamheid staat centraal bij de ontwikkeling van de Waalsprong. Dit komt tot uiting in de opzet van de wijk en in de manier waarop met verschillende milieuaspecten wordt omgegaan. Op het gebied van duurzaamheid, milieu en energie is een breed pakket aan wet- en regelgeving en beleid op verschillende niveaus (Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk) van toepassing.

Bij de ontwikkeling van de Waalsprong wordt op alle schaalniveaus aangesloten bij de beleidskaders van de verschillende overheden. Gedurende het proces om te komen tot de ontwikkeling van de Waalsprong speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Zowel grootschalige aspecten (structuur van de Waalsprong, waterstructuur, verkeersstructuur etc.) als kleinschalige aspecten zijn hierbij van belang. Zo zijn onder andere op het gebied van energie afspraken gemaakt tussen de gemeente Nijmegen en de ontwikkelende partijen, om duurzaamheid te verankeren in het voorbereidings- en het uitvoeringstraject.

4.2 Groot Oosterhout

Uitgangspunten vanuit Voorkeursmodel

Het plangebied Groot Oosterhout maakt deel uit van de noordwestelijke woongebieden in de Waalsprong. In het Voorkeursmodel is nog geen sprake van de naam Groot Oosterhout; de woonbuurten tussen de Landschapszone, het dorp Oosterhout, bedrijventerrein De Grift en de Prins Mauritssingel worden in dit document beschreven als Woonpark Oosterhout, waarvan Groot Oosterhout het oostelijke deel is.

Vanuit het Voorkeursmodel is voor Groot Oosterhout een aantal bepalende structuren van belang. Ten oosten van de wijk ligt de Prins Mauritssingel, die als stadsas door de hele Waalsprong loopt. Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich de Landschapszone en direct ten noorden van Groot Oosterhout ligt bedrijventerrein De Grift. Ten noordwesten van Groot Oosterhout bevindt zich een groen gebied met mogelijkheden voor sport. In het Voorkeursmodel zijn daarnaast de Griftdijk en het archeologisch monument Zuiderveld-West aangeduid. Haaks op de Prins Mauritssingel is een ontsluitingsweg aangegeven, die Woonpark Oosterhout ontsluit. Deze weg, de Keizer Hendrik VI-singel, verdeelt Groot Oosterhout in een noordelijk en zuidelijk deel.

Groot Oosterhout ligt in de Dorpenzone ten noorden van de Landschapszone en maakt daarmee deel uit van het minder dicht bebouwde gedeelte van de Waalsprong. Voor de ontwikkeling van Groot Oosterhout zijn in het Voorkeursmodel kenmerken en uitgangspunten opgenomen, die hun vertaling krijgen in het stedenbouwkundig plan. Als belangrijkste kenmerken zijn genoemd:

Dorps wonen

- ontspannen woonmilieu met grote variatie van woningtypen en kavelgroottes;
- overwegend grondgebonden, plaatselijke accenten met stapeling;
- wijken als “dorpjes” aan weerszijden van de Keizer Hendrik VI-singel;
- langs Keizer Hendrik VI-singel kantoren, instituten en bijzondere woongebouwen in een groene, losse setting.

Oude dragers

- Griftdijk en Ressense Wal als oude drager respecteren en zorgvuldig inpassen;
- langs de Griftdijk lintbebouwing doorzetten (schaalverschillen, functiemenging);
- gebruik de Griftdijk als verbinding (groen, blauw, recreatie) tussen de wijken en de Landschapszone;
- handhaven De Boel².

Informeel

- randen gevarieerd, daarbinnen is meer seriematig bouwen mogelijk;
- ontwikkel in kleine clusters (meer variatie in architectuur), meer onregelmatige, losse verkavelingen;
- zoek eigen identiteit door een kenmerkend hart aan de wijk toe te voegen (karakter als “dorpje” versterken).

Daarnaast is in het Voorkeursmodel voor Groot Oosterhout een programma opgenomen, waarin onder meer is uitgegaan van de realisering van circa 1.700 woningen in dit gebied.

Ontwikkelingsbeeld

In het Ontwikkelingsbeeld is de laatste stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van Groot Oosterhout opgenomen. De uitgangspunten uit het Voorkeursmodel blijven grotendeels overeen en zijn nog steeds van toepassing op de ontwikkeling van Groot Oosterhout. Dat wil zeggen dat Groot Oosterhout voornamelijk wordt ontwikkeld als woongebied, met merendeels grondgebonden woningen.

² Vanwege de ernstig vervallen staat van De Boel is handhaven niet mogelijk gebleken. Inmiddels is De Boel dan ook gesloopt.

De opzet is om vanuit de intensieve bebouwing van de Citadel in het zuiden naar het noorden toe een steeds meer ontspannen woongebied te realiseren, uitmondend in Groot Oosterhout. De spoorlijn ten oosten van Groot Oosterhout vormt een barrière. Vanwege de mogelijke geluidsoverlast wordt afstand bewaard tussen de spoorweg en de nieuwe woningen. Tussen Groot Oosterhout en bedrijventerrein De Grift wordt een zone ingericht met woningen en bedrijven, zodat een overgang tussen woon- en werkgebied wordt gerealiseerd.

De Griftdijk en Ressenense Wal vormen oude landschappelijke elementen, die worden ingepast in het stedenbouwkundig plan. Met name de Griftdijk is een belangrijke drager voor de Waalsprong. Deze historische route heeft dan ook een sterk structurerende functie voor het westelijk deel van de Waalsprong en is bepalend voor de structuur van Groot Oosterhout. De Ressenense Wal vormt langs de zuidelijke rand van Groot Oosterhout de grens met het plangebied in de Landschapszone. Het plangebied bestaat verder uit een modern landbouwgebied, waar weinig kenmerken van de vroegere Betuwe overgebleven zijn. Om de Betuwe opnieuw tot leven te wekken, is gekozen voor het aanleggen van een nieuw dorpslint, met herkenbare bebouwing, afgewisseld met ruime openbare ruimten. Het lint fungeert, naast de bestaande Griftdijk, als nieuwe drager van het plan. Aan het lint is naast woningen ook ruimte voor lichte bedrijvigheid. Het lint vormt de ruggengraat van Groot Oosterhout. Vanuit het lint wordt een geleidelijke overgang naar de meer kleinschalige gebieden beoogd.

Het archeologisch monument vormt een andere belangrijke drager van Groot Oosterhout. Het monument wordt grotendeels niet bebouwd en vormt als groen carré een schakel tussen het gedeelte van Groot Oosterhout ten noorden en ten zuiden van de Keizer Hendrik VI-singel.

Ten noordoosten van Groot Oosterhout zal Knoop Ressen worden ontwikkeld. Mogelijk komt een gedeelte van de functies van Knoop Ressen binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan te liggen. Momenteel wordt nog gestudeerd op de exacte invulling van dit gebied. Vanwege de grote onzekerheid met betrekking tot de functionele en ruimtelijke invulling van Knoop Ressen, is deze ontwikkeling niet meegenomen in voorliggend bestemmingsplan. Wanneer dit noodzakelijk blijkt, zal te zijner tijd een herziening van het bestemmingsplan plaatsvinden.

Uitgangspunten verkeersstructuur

Voor de verkeersstructuur van de verschillende deelgebieden in de Waalsprong zijn vanuit het Voorkeursmodel en het aanvullende MER uitgangspunten opgesteld. Onder meer de globale ligging van de ontsluitingswegen is in deze documenten vastgelegd.

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

In Groot Oosterhout vindt de ontsluiting plaats via de Keizer Hendrik VI-singel, de Griftdijk en via de Parallelroute. Al deze wegen zijn gebiedsontsluitingswegen waarvoor een snelheidsregiem van 50 km/u geldt.

De Keizer Hendrik VI-singel ligt in het verlengde van de Groenestraat in Woonpark Oosterhout. De weg is momenteel in aanleg en sluit via het Keizer Augustusplein (de Ovatonde) aan op de Prins Maurits-singel. De Griftdijk is een historische route van Lent naar Elst. Om de doorgaande functie van de Griftdijk buiten het plangebied te belemmeren luidt het voornemen om op termijn de Griftdijk tussen de Stationstraat en de Keizer Hendrik VI-singel met een bewonersvriendelijke knip te rusten.

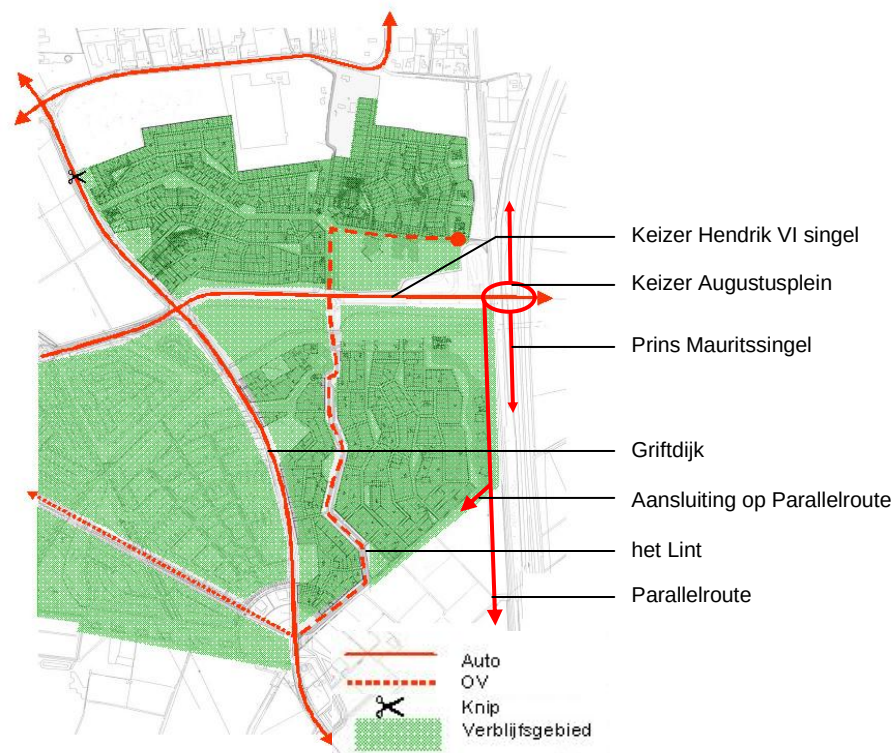
In het kader van de verkeersstructuur Waalsprong is de keuze gemaakt om oostelijk van het plangebied langs de spoorlijn, een Parallelroute aan te leggen. Deze keuze maakt het mogelijk het zuidoostelijk deel van Groot Oosterhout op een directe manier te ontsluiten, zonder dat het autoverkeer het hele woongebied moet doorkruisen. De wijk kan snel en efficiënt verlaten worden door een aansluiting te maken op de Parallelroute en doorgaand autoverkeer door de wijk kan op eenvoudige wijze worden voorkomen. Onnodig autoverkeer door de woonstraten blijft beperkt, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid ten goede komt. E.e.a. vermindert het aantal kruisingen met langzaam verkeer. Ook levert ontsluiting via de Parallelroute voordelen op voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. Het ontsluitingsmodel dat door toevoeging van

de Parallelroute ontstaat, komt overeen met de uitgangspunten uit het Voorkeursmodel Waalsprong.

Voorwaarde van de ontsluitingsstructuur van Groot Oosterhout is tevens dat er geen directe verbinding (sluiproute) voor autoverkeer ontstaat door het woongebied heen. Ook moet sluipverkeer via de woonstraat langs de Landschapszone worden voorkomen.

Daarmee zou feitelijk een 'alternatieve' noordelijke parallelroute ontstaan, die in de analyses is afgefallen. Ook de combinatie van woonstraten die als potentiële sluiproute kan fungeren, moet vermeden worden. In het ontsluitingsmodel op p. 59 is hierin voorzien.

Het Lint krijgt geen functie als gebiedsontsluitingsweg voor het autoverkeer, maar dient wel als route voor hoogwaardig openbaar vervoer. Vanwege de gewenste kwaliteit van het plangebied en de daar gewenste functies, krijgt deze weg een verblijfskarakter met woningen. Ook alle overige wegen in Groot Oosterhout zijn onderdeel van het verblijfsgebied. In de woonbuurten hebben de straten primair een verblijfsfunctie en geldt een maximale snelheid van 30 km/uur.



Verkeersstructuur Groot Oosterhout

Langzaam verkeer

Een netwerk van routes voor voetgangers en fiets zorgt voor snelle en veilige verbindingen met de a de Waalsprong en de bestaande stad. Het streven per fiets gunstiger is dan per auto, om fiets voor individueel autoverkeer krijgen prioriteit en v trekkelijke langzaam verkeersverbindingen aan t Woongebieden worden in essentie autoluw.

Door Groot Oosterhout loopt een van de drie cel de Waalsprong, genaamd snelfietsroute De Grift. men te laten vallen met één van de lanen (woo Oosterhout tussen het Lint en de Parallelroute. | binding verbindt Nijmegen en Lent met het nieuwe



een mogelijke doortrekking naar Elst. Op de centrale fietsroute takken ook de nieuwe oost-westverbindingen voor langzaam verkeer aan, belangrijk voor de bereikbaarheid van Groot Oosterhout met de oostelijke woongebieden en voorzieningen. Deze oost-westverbindingen liggen onder meer ter hoogte van de Vrouwe Udasingel en de Groot Britanniëstraat in het oostelijk deel van de Waalsprong. De nieuwe toekomstige noordelijke oost-westverbinding over het spoor en Prins Mauritssingel is ten noorden van de plassen in de Landschapszone gepland. Al bestaand is de oversteekmogelijkheid ter hoogte van het Keizer Augustusplein. Het langzaam verkeersnetwerk wordt op wijkniveau aangevuld met buurtroutes en paden, hetgeen goed past in het dorps karakter van Groot Oosterhout.

Het parkeren van fietsen moet bij woningen op het eigen terrein plaatsvinden (zie bouwbesluit 2008).

Langs de Griftdijk bevinden zich in de huidige situatie vrijliggende fietspaden. Langs de Prins Hendrik VI singel komt een vrijliggend fietspad aan de noordkant. Voor het Lint wordt vanwege het gewenste wegbeeld en verkeersgedrag niet voorzien in vrijliggende fietsvoorzieningen.

Openbaar vervoer

Het Waalspronggebied wordt doorkruist door de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Vanaf het nieuwe station Lent lopen openbaar vervoerbuslijnen de Waalsprong in. Binnen Groot Oosterhout zal het HOV, in de vorm van een bus- of tramlijn, gebruik maken van het Lint. De route moet eindigen op een nog te ontwikkelen station De Grift/Ressen. Doortrekking tot Bemmelen behoort tot de mogelijkheden.

Halteplaatsen metabri's zijn langs de Griftdijk gepland, juist ten zuiden van de aansluiting met de Fruitlaan: één langs het Lint ter hoogte van het winkelcentrum nabij de Keizer Hendrik VI-singel en één bij het te ontwikkelen station De Grift.

Parkeren

Uitgangspunt bij het hanteren van parkeernormen voor nieuwbouw is dat het aantal parkeerplaatsen overeenstemt met de (verwachte) parkeerbehoefte. Het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen wordt vastgesteld aan de hand van de door burgemeester en wethouders vastgestelde parkeervisie en de hierin aangegeven parkeerkencijfers. Voor de te ontwikkelen woningbouw wordt de parkeernormering gehanteerd conform publicatie 182 van het kenniscentrum CROW. Daarbij worden altijd de meest recente parkeerkencijfers van het CROW gehanteerd.

Om de parkeernormering voor bouwplannen te bepalen zijn een viertal factoren van invloed. Dat zijn de mate van stedelijkheid, het gebied in de stad, de minimum en maximumparkeerbehoefte en de soort bebouwing.

Ten eerste wordt gekeken naar de stedelijkheidsgraad van de gemeente. Nijmegen valt op basis van de CBS-cijfers van de omgevingsadressendichtheid in de klasse "sterk stedelijk".

Ten tweede wordt de stad onderverdeeld in verschillende stedelijke zones. Hierbij wordt door het CROW een onderscheid gemaakt naar: centrumgebieden (1), schil/overloopgebieden (2) en rest bebouwde kom (3).

Per functie/bestemming wordt een minimum en een maximum parkeerbehoefte aangegeven. Dit is de bandbreedte. Voor het bepalen van de gemeentelijke parkeereis bij een bouwplan gaan we standaard uit van de "gemiddelde" parkeerbehoefte. De bandbreedte wordt gebruikt bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen. In specifieke gevallen kan er beargumenteerd worden afgeweken van het gemiddelde. Bij bouwplannen met meerdere verschillende functies wordt voor het bepalen van de gemeentelijke parkeereis een parkeerbalans opgesteld conform de voorgeschreven methode van het CROW.

Voor woningen is e.e.a. samengevat in de volgende tabel.

stedelijke zone							aandeel bezoekers	opmerkingen
centrum		schil/overloop-gebied		rest bebouwde kom				
woning duur								woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	2,0	0,3 pp per woning	
sterk stedelijk	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	2,0		
matig stedelijk	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	2,1		
weinig stedelijk	1,5	1,7	1,7	2,0	2,0	2,2		
niet stedelijk	1,5	1,7	1,7	2,0	2,0	2,2		
woning midden								woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8	0,3 pp per woning	
sterk stedelijk	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8		
matig stedelijk	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	1,9		
weinig stedelijk	1,3	1,5	1,6	1,8	1,8	1,9		
niet stedelijk	1,3	1,5	1,6	1,8	1,8	1,9		
woning goedkoop								woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,1	1,2	1,2	1,4	1,3	1,5	0,3 pp per woning	
sterk stedelijk	1,1	1,2	1,2	1,4	1,3	1,6		
matig stedelijk	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7		
weinig stedelijk	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7		
niet stedelijk	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7		

Voor de Waalsprong moeten de grenzen van de stedelijke zones nog vastgelegd worden, maar *Groot Oosterhout* valt waarschijnlijk in de zone *rest bebouwde kom*. Daarbij geldt een parkeernorm (peildatum 2007) van:

Woning prijsklasse duur: 1,85 pp

Woning prijsklasse midden: 1,7 pp

Woning prijsklasse goedkoop: 1,45 pp

Deze waarden zijn inclusief bezoekersparkeren. Voor woningen met een woon-werkfunctie moet een aanvullende voorziening van 0,3 parkeerplaats per woning worden toegevoegd.

Er worden geen voorwaarden gesteld waar de parkeerplaatsen gerealiseerd worden, in de openbare ruimte of op eigen erf. Bezoekersparkeerplaatsen dienen op openbaar terrein gerealiseerd te worden. Als richtlijn dienen alle woningen in een of andere vorm over een parkeerplaats op eigen terrein te beschikken. De resterende openbare ruimte krijgt hiermee een hoogwaardiger kwaliteit, waarbij er bijvoorbeeld meer ruimte is voor groenvoorzieningen. Oprit, carports, parkeerterreinen en collectieve garages worden beschouwd als parkeerplaats op eigen terrein. Individuele garages bij bijvoorbeeld halfvrijstaande woningen worden niet als parkeerplaats beschouwd, omdat deze in de praktijk veelal dienst doen als berging. Publicatie 182 van het CROW geeft ook aan hoe moet worden omgegaan met een garage, oprit of carport op eigen terrein.

De waardering van de openbare ruimte neemt toe door concentraties parkeerplaatsen op te lossen in gebouwde parkeervoorzieningen. Deze voorzieningen krijgen de voorkeur bij bijvoorbeeld appartementengebouwen of winkelveorzieningen.

Tabel 4. Voorbeeld berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met enkele oprit	2	1,0	
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	

Voor niet-woonfuncties, zoals supermarkt en horeca, wordt aangesloten bij de normen die zijn opgenomen in CROW-publicatie 182.

Verkavelingssuggestie Groot Oosterhout

Voor Groot Oosterhout is een verkavelingssuggestie gemaakt, die aan de basis staat van voorliggend bestemmingsplan. De verkavelingssuggestie geeft een beeld van een mogelijke uitwerking voor het plangebied. In het ontwerp is rekening gehouden met de programmatische en planeconomische uitgangspunten, is de water-, groen- en verkeersstructuur kwalitatief en kwantitatief ingepast en is ruimte gereserveerd om het parkeren op te lossen.

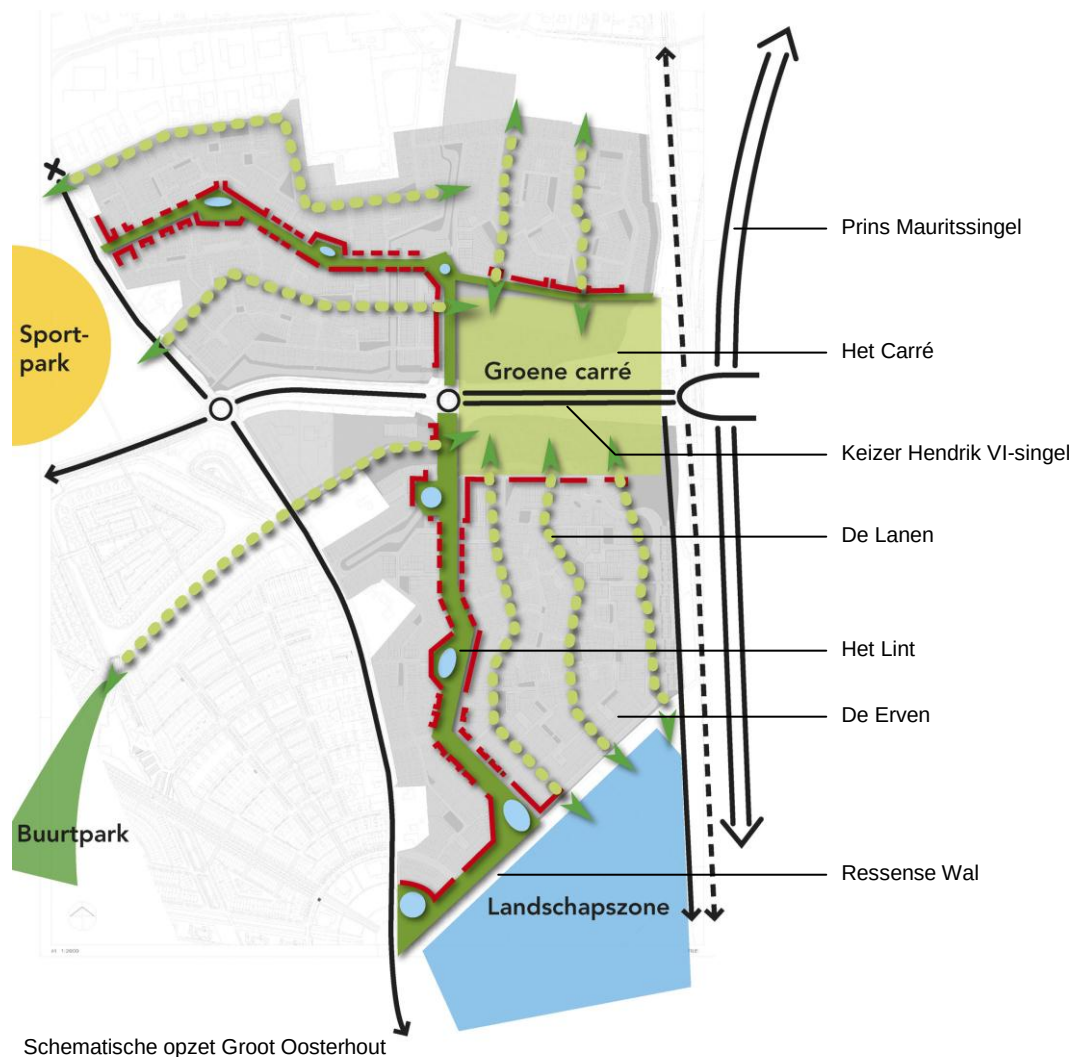
Hoofduitgangspunten voor het stedenbouwkundig ontwerp zijn:

- ontwikkeling van een ontspannen, dorps woonmilieu dat aansluit op de kenmerken van het Betuwse landschap;
- behoud en versterking van de Griftdijk als drager van het noordwestelijk deel van de Waalsprong en introductie van een nieuw "lint" als hoofddrager van Groot Oosterhout;
- sterke menging van functies en woningtypen, zodat gebieden ontstaan die typerend zijn voor een stad of dorp.



Verkavelingssuggestie Groot Oosterhout

De verkavelingssuggestie toont een mogelijke uitwerking. De programmatische opgave kan in de loop van de tijd wijzigen, wat aanleiding kan zijn tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan. Voorliggend bestemmingsplan biedt daarom de nodige flexibiliteit, om binnen de hoofduitgangspunten de definitieve uitwerking nader in te kunnen vullen. De verkavelingssuggestie gaat uit van circa 1.700 woningen, een kindcluster en een buurtwinkelcentrum van circa 3.000 m² bvo dat zowel Groot Oosterhout als Woonpark Oosterhout bedient. Daarnaast zijn een autosleepbedrijf en (een gedeelte van) het bestaande kavel van Rijkswaterstaat ingepast in het stedenbouwkundig plan. Inmiddels is gebleken dat de realisering van één kindcluster voor heel Groot Oosterhout (in Het Carré) niet de voorkeur heeft. In het bestemmingsplan is daarom, naast de realisering van een kindcluster in Het Carré, de realisering van een tweede kindcluster in het zuidelijk deel van Groot Oosterhout mogelijk gemaakt. Op deze manier zijn de kindclusters verdeeld over de wijk, waardoor ze gemakkelijker bereikbaar zijn. Het tweede kindcluster kan mogelijk worden gerealiseerd op de locatie bij de Grote Boel. In de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal het tweede kindcluster worden ingepast.



Stedenbouwkundig ontwerp

Dwars door het plangebied loopt de Keizer Hendrik VI-singel, die het plangebied in een noordelijk en zuidelijk deel verdeelt. Op de kruising van deze ontsluitingsweg met de Prins Mauritssingel bevindt zich de belangrijkste entree voor de noordwestelijke woongebieden in de Waalsprong.

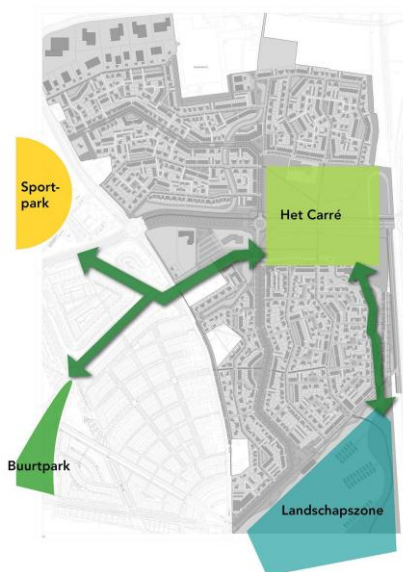
Voor Groot Oosterhout is een ruimtelijke structuur ontwikkeld met als belangrijkste hoofddrager in het plan is een nieuw dorpslint: Het Statige Lint. Daar waar Het Statige Lint de Keizer Hendrik VI-singel kruist wordt een bijzondere entree van de Waalsprong gerealiseerd in de vorm van Het Carré. Op deze plek ligt ook het archeologisch monument Zuiderveld. Parallel aan Het Statige Lint lopen De Groene Lanen, die doorgaande routes vormen van het Carré naar de (recreatie)plas in de Landschapszone of het sportpark ten noordwesten van Groot Oosterhout. Tussen Het Statige Lint en De Groene Lanen liggen De Vrije Erven, die informele binnengebieden vormen.

Door de introductie van deze vier elementen ontstaat een herkenbare opbouw met een structurerende hiërarchie. Enerzijds ontstaat een samenhang binnen Groot Oosterhout; anderzijds geeft de onderverdeling aanleiding voor de gewenste diversiteit, die uiteenloopt van het formele, lint naar de groene kleinschalige lanen en de informele erven. Elk gebied krijgt zijn eigen karakter maar door de organisatie rond lange structuurlijnen ontstaat een heldere, leesbare opbouw. De belangrijkste structuurbepalende lijnen (de Griftdijk, Het Statige Lint en De Groene Lanen) zijn noord-zuidgericht. Deze lijnen worden onderling verbonden door kortere wegen met een oost-westelijke richting. Hiermee komen de cultuurhistorische kenmerken van het plangebied (lange noord-zuidlijnen, verbonden door kortere oost-westlijnen) terug in de stedenbouwkundige opzet van Groot Oosterhout. De cultuurhistorische waarden van het gebied, die ook wordt vormgegeven door de structurerende werking van de Griftdijk, vormen hierdoor de basis voor het nieuwe woongebied.

De hoofdstructuur is vertaald in een verkavelingssuggestie en een ruimtegebruiktekening waarin het gewenste aantal woningen in de beoogde differentiatie is ingepast. Hierna worden de vier elementen die samen de ruimtelijke structuur van Groot Oosterhout vormen, per element behandeld.

Het Carré

Ter plaatse van het archeologisch monument Zuiderveld-West wordt een groene ruimte gecreëerd met een maat van circa 300 bij 300 meter. Dit groengebied is een bijzondere plek in Groot Oosterhout en vormt als centrale “villagegreen” de schakel tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het plangebied. Het Carré vormt daarnaast ook een schakel tussen de plas in de Landschapszone en het sportpark ten noordwesten van Groot Oosterhout. Hierdoor maakt Het Carré deel uit van de groenstructuur op het schaalniveau van de gehele Waalsprong. Voor de uitwerking van Het Carré zijn met name de aanwezigheid van het archeologisch monument en de ligging van de Keizer Hendrik VI-singel, die het Carré doorsnijdt, van belang.



Het Carré



Het Statige Lint

De Griftdijk

De Griftdijk is de belangrijkste drager van het noordwestelijke gedeelte van de Waalsprong. Deze belangrijke route wordt versterkt door de toevoeging van woningen. Langs de Griftdijk worden vrijstaande woningen gerealiseerd op veelal grote tot zeer grote kavels. Belangrijke karakteristieken van de Griftdijk zoals de bestaande kavels, het aanwezige hoogteverschil tussen dijk en achterliggende landschap en de aanwezige laanbeplanting worden behouden.

Het Statige Lint

Het Statige Lint vormt de ruggengraat en de hoofdentree van Groot Oosterhout. Deze structuur loopt als een kralenketting dwars door het plangebied. Het Statige Lint is een belangrijke interne ontsluiting van Groot Oosterhout. Deze valt samen met de komst van een HOV route door het woongebied.

Het Statige Lint is dus een bijzonder deelgebied in Groot Oosterhout en is als enige te omschrijven als formeel, rijk en monumentaal. De inrichting van de openbare ruimte en alle architectonische ingrediënten ondersteunen dit. In Het Statige Lint zijn een aantal ruime openbare plekken, de “kralen”, opgenomen. Deze plekken kenmerken zich door gesloten bebouwingswanden. Eén van deze plekken is Het Carré.

Functiemenging is een specifiek kenmerk van Het Statige Lint: in de verhoogde begane grond zijn naast woonfuncties kleinschalige functies zoals een makelaar, fysiotherapeut en een kantoor aan huis mogelijk. Op de plaats waar Het Statige Lint de Keizer Hendrik VI-singel kruist wordt een buurtwinkelcentrum gerealiseerd.

De Groene Lanen

Deze woonstraten vormen informele verbindingen tussen de grotere groen-blaauwe plekken: de waterplas, Het Carré en het sportpark. De Groene Lanen hebben een smal profiel met eenzijdige laanbeplanting en worden begeleid door veelal vrijstaande en halfvrijstaande woningen met ruime, groene voortuinen. Ook in de lanen komen groene plekken voor, maar deze zijn kleiner dan de groene plekken in Het Statige Lint.



De Groene Lanen



De Vrije Erven

De groene plekken worden benut voor waterberging in de vorm van wadi's en als speelvoorziening. Ook deze plekken worden begeleid door gesloten wandbebouwing. Het karakter van de openbare ruimte en de bebouwing is kleinschaliger en informeler dan aan Het Statige Lint, waardoor de hiërarchie van de wijkopbouw leesbaar wordt. De buitenranden, zoals langs het bedrijventerrein De Grift en langs de singel hebben een afwijkende structuur met voornamelijk rijwoningen.

De Vrije Erven

Tussen Het Statige Lint en De Groene Lanen liggen informele binnengebieden, De Vrije Erven. Deze gebieden hebben een zeer informele structuur, wat tot uiting komt in de architectuur en de openbare ruimte. Hoewel in de stedenbouwkundige structuur een suggestie wordt gedaan voor de inrichting, is deze in principe vrij in te vullen en op maat te maken op het gewenste programma. In De Vrije Erven worden alleen vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen gerealiseerd. Op de overgang naar De Groene Lanen komen wel korte rijen voor. De oriëntatie van de woningen is vrij en daarmee duidelijk afwijkend van de overige gebieden, waar alle woningen zich richten op de hoofdstraat.

Overige elementen

Hierboven is de stedenbouwkundige opzet van de nieuwe woongebieden in Groot Oosterhout toegelicht. Naast de toegelichte structuur is ook een aantal (nieuwe en bestaande) ruimtelijke en functionele aspecten van belang voor de ontwikkeling van het plangebied. Hieronder worden deze aspecten kort behandeld:

- Langs de Griftdijk wordt een aantal bestaande woonkavels ingepast in de nieuwe structuur. De woningen die behouden blijven, zijn vrijstaande woningen op relatief grote percelen. Langs het zuidelijk deel van de Griftdijk, ten zuiden van de aansluiting met de Keizer Hendrik VI-singel, worden tussen de bestaande percelen vrijstaande woningen gebouwd. De bestaande typologie wordt hiermee in de nieuwe situatie doorgezet, waardoor langs de Griftdijk een beeld ontstaat dat past bij het karakter van deze historische route.
- De zuidwestelijke punt van Groot Oosterhout is een bijzonder gebied. De locatie is het uiterste puntje van Groot Oosterhout, grenst enerzijds aan de zogenaamde Belvédère van Woonpark Oosterhout, met zijn prominente uitstraling en grenst anderzijds aan de plassen van de landschapszone met zijn weidse uitzicht. De locatie heeft hierdoor een driehoekige vorm.
Het gebied wordt tevens begrensd door een aantal belangrijke lijnen. Aan de westzijde maakt deze locatie deel uit van de structuur langs Griftdijk. Aan de zuidzijde sluit hier Het Statige Lint aan op de Griftdijk. Daarnaast wordt op deze locatie de Rensense wal weer herkenbaar als cultuurhistorische lijn. Tot slot zal de HO-Vroute de overgang van Griftdijk op Het Statige Lint maken. Alles bij elkaar is dit een knooppunt waar de belangrijkste lijnen van dit deel van de Waalsprong bij elkaar komen. Het knooppunt zal gaan fungeren als een belangrijke entree van Groot Oosterhout en oriëntatiepunt aan de plassen en Griftdijk. Het vormgeven van dit knooppunt is een bijzondere grensoverschrijdende ontwerpopgave en moet integraal (met verschillende disciplines) bekeken worden.
- Ten noorden van Groot Oosterhout ligt bedrijventerrein De Grift. De overgang naar het bedrijventerrein wordt in het noordwestelijk deel van Groot Oosterhout gevormd door een rand met bedrijfswoningen. Een gedeelte van De Grift, op de hoek van de Griftdijk en de Stationstraat, is bedoeld voor de vestiging van een bouwmarkt. *Deze locatie wordt nu buiten het bestemmingsplan Groot Oosterhout gelaten.* Het gevarieerde karakter van het zuidelijk deel van De Grift, waar woningen en bedrijfspercelen elkaar afwisselen, blijft behouden.
- De RWS-locatie wordt herontwikkeld. Deze locatie, op de hoek van de Griftdijk en de Keizer Hendrik VI-singel, biedt ruimte voor het behoud van een deel van de opstallen van Provinciale Waterstaat, de vestiging van een garagebedrijf met één bedrijfswoning, en de realisering van een buurtwinkelcentrum. De inpassing van de bedrijfsfuncties op deze plaats in Groot Oosterhout vraagt in de uitwerkingsfase de

nodige aandacht. De locatie zal worden omringd door brede groene randen met taluds. De bebouwing wordt zodanig uitgevoerd dat deze een hoogwaardige uitstraling krijgt die aansluit bij de woningbouw in Groot Oosterhout. Voor het sleepbedrijf kan hierbij bijvoorbeeld gedacht worden aan een hoeve-achtig gebouw of een cluster van gebouwen rond een binnenterrein.

De ontsluiting van de bedrijfspercelen vindt plaats vanaf de Keizer Hendrik VI-singel. De bedrijfswoning wordt ontsloten vanaf een korte inrikker langs de zuidzijde van de RWS-locatie en niet vanaf de Keizer Hendrik VI singel.

- Ten oosten van het sleepbedrijf en het terrein van Provinciale Waterstaat wordt een supermarkt gevestigd, die een functie heeft voor zowel Groot Oosterhout als Woonpark Oosterhout. Deze supermarkt maakt deel uit van het buurtwinkelcentrum van in totaal maximaal 3.000 m² bvo. Het bedrijfsvloeroppervlak van de supermarkt bedraagt maximaal 1.800 m², met een uitbreidingsmogelijkheid tot 2.000 m². Naast detailhandel kunnen in het buurtwinkelcentrum mogelijk horeca (maximaal 80 m²) en (zakelijke) dienstverlening worden gevestigd. Het winkelende publiek, en de expeditie van de winkels, maakt gebruik van de route via de Keizer Hendrik VI-singel en Het Statige Lint naar de parkeergelegenheid bij het winkelcentrum.
- In het zuidelijk deel van Groot Oosterhout, op de rand van het plangebied met de Landschapszone, kan een horecagelegenheid (maximaal 200 m²) worden gevestigd. Daarnaast is op deze locatie ruimte voor dienstverlenende bedrijven en maatschappelijke voorzieningen, zoals kinderopvang. Ook beroepsactiviteiten (bijvoorbeeld een huisarts of tandarts) behoren hier tot de mogelijkheden. In totaal is de realisering van maximaal 10.000 m² aan maatschappelijke voorzieningen voorzien. Deze ruimte wordt grotendeels gevonden in de realisering van twee kindclusters: één in Het Carré en één in nabij de Grote Boel.
- Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal ruimte worden gereserveerd voor zes recreatieve sportvoorzieningen van elk circa 600 m². Een aantal van deze voorzieningen zal worden gekoppeld aan de kindclusters.
- De Verloren Zeeg is van oudsher een structuurbepalende lijn in het plangebied van Groot Oosterhout. Door de aanleg van de Keizer Hendrik VI-singel is deze lijn doorsneden, waarmee de structuurbepalende functie van de watergang verloren is gegaan. In het noordelijk deel van Groot Oosterhout wordt de Verloren Zeeg in zijn huidige vorm zoveel mogelijk integraal opgenomen in het waterhuishoudkundig systeem. Hierop wordt aangesloten door een nieuw aan te leggen watergang. Bekeken zal worden in hoeverre het tracé van de Verloren Zeeg in de openbare ruimte nog herkenbaar is te maken.
- De Ressense Wal is een cultuurhistorische lijn die in oost-west richting loopt en de grensovergang naar de landschapszone c.q. het plassengebied vormt. De Ressense Wal is van oorsprong een landschappelijke baan met een groene uitstraling en reliëf. In de bestaande situatie is deze lijn echter alleen voor de kenner nog herkenbaar. Het streven is om deze cultuurhistorische lijn weer nieuw leven in te blazen. De lijn wordt buiten het plangebied weer herkenbaar als grens en wordt uitgevoerd als lage dijk met daarop een voetpad en een begeleiding van bomen aan beide zijden.
- Vanwege de ernstig vervallen staat is het behoud van de Grote Boel niet mogelijk gebleken. De karakteristieke bomen die op deze locatie aanwezig zijn, blijven behouden. Daarnaast is er de intentie om de Grote Boel als inspiratiebron te benutten. Wanneer het tweede kindcluster op deze locatie wordt gerealiseerd, biedt dit wellicht mogelijkheden om een referentie aan de Grote Boel op te nemen.
- Door het plangebied lopen twee aardgasleidingen en een rioolwaterpersleiding. Deze leidingen kennen zones waarbinnen niet gebouwd mag worden, of waarbinnen beperkingen gelden. In paragraaf 5.7 is nader toegelicht hoe hiermee wordt

omgegaan. Ter plaatse van de aardgasleidingen wordt een strook vrijgehouden van bebouwing. Hierdoor ontstaat een groene lijn vanaf het Carré naar de groenstrook en het buurtpark in Woonpark Oosterhout.

Ontsluitingsstructuur

De hoofdontsluiting voor Groot Oosterhout vindt plaats via de Keizer Hendrik VI-singel, die aansluit op de Prins Maurits-singel. Daarnaast is het mogelijk om vanuit het zuidelijk deel van Groot Oosterhout een directe aansluiting op de Parallelroute te realiseren.

Het Statige Lint vervult binnen Groot Oosterhout een belangrijke verkeersfunctie en maakt zowel het noordelijke als het zuidelijke deel van het plangebied bereikbaar.

Het Statige Lint vormt een belangrijk ontsluiting en heeft een forse maat. Het profiel is in het zuidelijk deel van Groot Oosterhout breder dan in het noordelijk deel dat samenvalt met de aanwezigheid van de HOV in het zuidelijk deel en niet in het noordelijk deel. Het Statige Lint heeft gescheiden rijbanen met langsparkeren en groene begeleidingen.

De Groene Lanen hebben een smaller profiel van circa 10 meter, met daarin een rijbaan van met eenzijdige laanbeplanting en incidenteel langsparkeren. Aan beide zijden ligt een verhoogd trottoir. Parkeren voor de rijwoningen gebeurt in parkeerpockets die zoveel mogelijk aan het zicht zijn onttrokken.

De Vrije Erven worden ontsloten met één multifunctionele straat. De woningen parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein en daarnaast worden besloten parkeerpockets toegepast.

Op enkele plekken worden (privé)parkeerhoven achter de woningen toegepast.

De Griftdijk heeft de rol en functie gekregen van ontsluitingsweg in het besluit Verkeersstructuur Waalsprong. Conform de beleidsuitgangspunten van Duurzaam Veilig wegverkeer moeten bij dit type weg erfontsluitingen vermeden worden. Met het toevoegen van woningontsluitingen op de Griftdijk moet terughoudend worden omgegaan. De woningen langs de Griftdijk zijn op deze weg georiënteerd, maar worden zoveel mogelijk ontsloten door middel van een ventweg of via het achtergelegen woongebied. Op deze manier wordt voorkomen dat een groot aantal in-/uitritten op de Griftdijk wordt ontsloten. Ook de beperkte profielbreedte van de weg speelt hierin mee, waarin veilige opstelruimte ontbreekt.

Groenstructuur

Het groen op de schaal van de wijk bestaat uit Het Carré met uitlopers in zuidelijke en westelijke richting (de singel). Deze uitlopers staan in verbinding met de Stadsplas, het sportpark en het buurtpark in Woonpark Oosterhout. De Landschapszone ten zuiden van Groot Oosterhout heeft een rol als uitloopgebied.

Op kleinere schaal is een groot aantal groene plekken van verschillende omvang te vinden door de wijk heen. Veel groenplekken worden benut voor natuurlijke waterberging in de vorm van wadi's. Dit betekent dat bij de inrichting van deze plekken expliciet rekening moet worden gehouden met het aspect water.

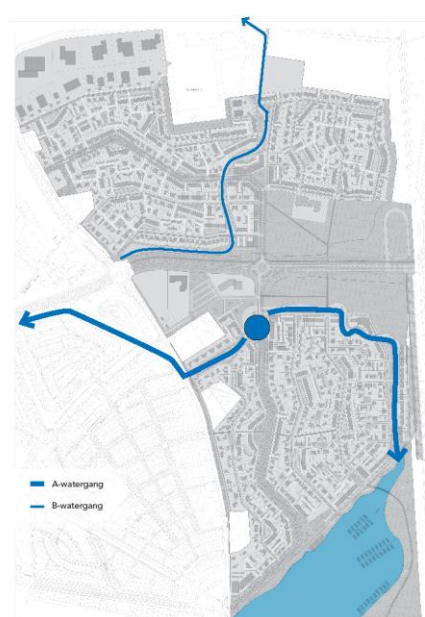
Ook de laanbeplanting langs de verschillende wegen vormt onderdeel van de groene hoofdstructuur.



Ontsluitingsstructuur



Groenstructuur



Waterstructuur

Waterstructuur

De waterstructuur voor Groot Oosterhout bestaat uit een nat en een droog deel. Het natte deel is de meanderende watergang die, komend vanaf Woonpark Oosterhout, door het zuidelijk deel van Groot Oosterhout naar de Stadsplas loopt. Het droge gedeelte van het watersysteem bestaat uit een groot aantal greppels en wadi's langs de verschillende wegen. Dit systeem zal slechts bij hevige regenbuien, gedurende een beperkte tijd, onder water staan.

De watersystemen in het noordelijke en zuidelijk deel van Groot Oosterhout zijn gescheiden ter plaatse van de Keizer Hendrik VI-singel en staan in de nieuwe situatie dus niet met elkaar in verbinding. De watergang in het zuidelijk deel van Groot Oosterhout maakt hierbij integraal onderdeel uit van het kringloopsysteem van de Waalsprong. De watergang ten noorden van de Keizer Hendrik VI-singel betreft een droogvallende watergang, die geen deel uitmaakt van dit systeem maar (bij hevige regenval) afwatert in noordelijke richting.

Bebouwingsstructuur

De typologie en de positie van de bebouwing op de kavel ondersteunt de ruimtelijke hoofdstructuur, waardoor het voor de verschillende deelgebieden beoogde karakter ontstaat.

Het Statige Lint bestaat uit een lange laan met "kralen", verbredingen in het profiel. Ter plaatse van de "kralen" is er aan weerszijden gesloten bebouwing geplaatst die de ruimte binnen de "kraal" vormgeeft. De woningen staan hier kort op de weg en het parkeren gebeurt op straat of in een parkeerhof. Het Carré wordt gezien als bijzondere "kraal" en dus ingevuld met gesloten wandbebouwing. De stukken tussen de "kralen" worden ingevuld met veelal geschakelde, vrijstaande en halfvrijstaande woningen. Deze woningen staan op een afstand van minimaal 3 meter van de voorste perceelsgrens en hebben zoveel mogelijk twee parkeerplaatsen op eigen terrein.

De Groene Lanen worden ingevuld met vrijstaande en halfvrijstaande woningen, die zijn georiënteerd op de openbare ruimte. De woningen staan op een ruime afstand van de voorste perceelsgrens om het gewenste groene karakter van deze woonstraten kracht bij te zetten. Ook hier geldt dat de woningen zoveel mogelijk twee parkeerplaatsen op eigen terrein hebben. Ter plaatse van de groene scheggen worden rijwoningen geplaatst.

De Vrije Erven worden in belangrijke mate ingevuld met vrijstaande en halfvrijstaande woningen. De oriëntatie en de positie op de kavel zijn echter vrij. Hier wordt een informele verkaveling gestimuleerd, die kan verschillen door het hele plangebied Groot Oosterhout.

Bebouwingsaccenten zijn mogelijk op stedenbouwkundig markante punten die geschikt zijn voor de realisering van appartementen. Hiermee is niet gezegd dat elk accent een appartementenblok/complex moet zijn. Bijzondere, hogere woningen, torentjes of andere bouwkundige accenten kunnen dezelfde functie vervullen.

Naast accenten is op een aantal plekken bijzondere bebouwing toegevoegd. Deze bebouwing bevindt zich met name langs de Keizer Hendrik VI-singel en wordt als paviljoenachtige bebouwing in het groen gesitueerd. In het archeologisch monument wordt het kindcluster voorgesteld en op de voormalige RWS-locatie worden twee bedrijfsfuncties, met bijbehorende bedrijfswoningen, een WKK-station en het buurtwinkelcentrum gesitueerd. Dit buurtwinkelcentrum wordt in massa ondersteund door appartementen om deze bijzondere locatie extra kracht te geven.

De zone langs de Prins Mauritsingel is een aandachtspunt. Hier dient geluidsafschermende bebouwing te worden gerealiseerd voor de rest van de wijk. De exacte invulling van deze zone is nog niet duidelijk. Momenteel is een aantal mogelijkheden voor de realisering van bebouwing in dit gebied in studie.

Functionele structuur

Groot Oosterhout is vooral een woongebied. Functiemenging kan plaatsvinden langs Het Statige Lint. Dit leidt tot levendigheid en een bebouwingstypologie van stadswoningen die prima aansluit bij het beeld van de straatwanden langs deze belangrijke route. Ook langs de Griftdijk is functiemenging mogelijk.

In het noordelijk deel van het plangebied bevindt zich een gedeelte van bedrijventerrein De Grift. Hier komt een menging van functies voor: bedrijvigheid is afgewisseld met woningen. De noordwestelijke rand van het woongebied Groot Oosterhout wordt gevormd door bedrijfswoningen. *Deze noordwestelijke rand wordt nu buiten het bestemmingsplan Groot Oosterhout gelaten.*

Bijzondere functies komen voor langs de Keizer Hendrik VI-singel. Het betreft een buurtwinkelcentrum/supermarkt, een sleepbedrijf, een WKK-station en bedrijvigheid ten behoeve van Provinciale Waterstaat. In Het Carré wordt een kindcluster gerealiseerd. Daarnaast wordt in het zuidelijk deel van Groot Oosterhout een tweede kindcluster gesitueerd nabij de Grote Boel.

Beeldkwaliteit

Voorliggend bestemmingsplan biedt een juridisch-planologisch kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Groot Oosterhout. De architectonische verschijningsvorm wordt gewaarborgd door middel van een beeldkwaliteitplan, dat als onderdeel van de Welstandsnota van de gemeente Nijmegen wordt vastgesteld.

In Groot Oosterhout wordt gestreefd naar een gevarieerde woonbuurt met een sterke eigen identiteit. Een aantal basiskenmerken geldt voor heel Groot Oosterhout. Deze kenmerken zorgen voor samenhang in de wijk en geven invulling aan de nagestreefde "Betuwse kwaliteit". De volgende kenmerken zijn uitgangspunt:

- informeel en ontspannen;
- eenvoudige maar veelvormige bouwvolumes;
- afwisselend hoge en lage volumes;
- erfachtige gebouwenconfiguraties;
- meerdere afwijkende basiskleuren;
- sobere maar zorgvuldige detaillering.

In het “beeldkwaliteitplan Groot Oosterhout” wordt vervolgens onderscheid gemaakt in zes deelgebieden: Griftdijk, Het Statige Lint, Het Carré, De Groene Lanen, De Vrije Erven en De Wig. De bebouwing langs Het Statige Lint is te omschrijven als rijk, monumentaal en formeel en heeft een hoogte van minimaal 2 lagen + kap met een verhoogde begane grondverdieping. De hoogte kan lopen tot vijf á zes lagen, met kap, als hoogteaccent.

Het Carré wordt ingekaderd met gesloten bebouwing bestaande uit rijwoningen en appartementen. Vanwege de belangrikheid van deze plek wordt extra hoogte toegevoegd.

Langs De Groene Lanen worden veelal vrijstaande en halfvrijstaande woningen gerealiseerd. De setting is min of meer formeel doordat de woningen in één rooilijn gebouwd worden. Ontspanning wordt hier nagestreefd door variatie in vorm van de woningen. De woningen zijn één tot twee lagen hoog en voorzien van een kap.

Voor De Erven is een informele structuur het uitgangspunt. Hier zijn vrijstaande, halfvrijstaande en aaneen gebouwde woningen gesitueerd. De architectuur is afwisselend, met een grote mate aan vrijheid in vorm en kleur. De woningen hebben een lage goothoogte, maar door het toepassen van hogere accenten kan een divers beeld ontstaan.

De Wig is de voormalige RWS-locatie met daarop bedrijfsactiviteiten en een buurtwinkelcentrum met woningen daarboven. Dit gebied wordt ingekaderd met een groene zoom en daarbinnen worden bebouwingsclusters gerealiseerd die refereren naar de boeren hoeves. De woningen boven het winkelcentrum worden als opvallend accent in de wijk uitgevoerd.

Beeldkwaliteit Griftdijk

Voor de Griftdijk, als één van de ruimtelijke dragers van de Waalsprong, is de beeldkwaliteit nader uitgewerkt. Mede door de ingediende inspraakreacties en zienswijzen van bewoners en/of eigenaren van kavels aan (de oostzijde van) de Griftdijk, heeft dit tot wijzigingen in het bestemmingsplan geleid. De Griftdijk vraagt namelijk om een andere wijze van bestemmen dan op het overige plangebied van Groot Oosterhout. Inzichtelijk is gemaakt welke specifieke kwaliteiten de Griftdijk heeft, welke kenmerken behouden/beschermd moeten worden en welke ingrepen de identiteit van de drager én van de aanliggende ontwikkelingen kunnen versterken.

Binnen Groot Oosterhout zijn langs de totale Griftdijk alleen vrijstaande woningen mogelijk, op particuliere kavels en in het ontwikkelgebied. Zoveel mogelijk kavels hebben een ruime maat en groene uitstraling. Langs de Griftdijk wordt ten behoeve van het behoud van bestaand groen, sloten en het landelijke karakter langs de gehele oostzijde van de Griftdijk een groenbestemming van minimaal 5 meter breed opgenomen. En ter hoogte van de bestaande boomgaard aan de Griftdijk is de bestemming “Groen” toegevoegd om hier een bijzonder woonproject in het groen mogelijk te maken. De vrijstaande bebouwing langs de Griftdijk heeft een lagere nok- en goothoogte dan de bebouwing in het overige deel van Groot Oosterhout.

Voor de nieuwbouw binnen de bestemming Woongebied geldt:

- Uitsluitend vrijstaande woningen
- Maximale nokhoogte van 10 meter en een maximale goothoogte van 6 meter.
- De afstand van een hoofdgebouw tot aan de zijdelingse perceelgrenzen is minimaal 3 meter
- Bijgebouwen (zoals garages) staan op minimaal 6 meter achter de voorgevelrooilijn.
- Bijgebouwen mogen aan één zijde op de erfgrans gerealiseerd worden. Aan de andere zijde is de afstand van hoofd- en bijgebouwen minimaal 3 meter van de zijdelingse perceelsgrens.
- De rooilijn (voortuin) bedraagt minimaal 5 meter
- De woningen hebben een verspringende rooilijn met een minimaal verschil van 2 meter.

Op bestaande particuliere kavels aan de Griftdijk worden beperkte mogelijkheden geboden voor het toevoegen van vrijstaande woningen. Dit kan binnen de voorwaarden van het bestemmingsplan:

- Uitsluitend vrijstaande woningen
- Minimale kavelgrootte 1500 m²
- Maximale nokhoogte van 10 meter en een maximale goothoogte van 7 meter.
- De afstand van een hoofdgebouw tot aan de zijdelingse perceelgrenzen is minimaal 5 meter
- Aan- en uitbouwen aan de zijkant van het gebouw staan minimaal 6 meter achter de voorgevelrooilijn.
- De bestemming "Groen" op de bestaande kavels beschermt het groene karakter van het kavel.

4.3 Het bestemmingsplan Groot Oosterhout en de MER Waalsprong

In de MER Waalsprong zijn de milieueffecten van de ontwikkeling van de gehele Waalsprong en de verschillende deelgebieden inzichtelijk gemaakt. De conclusies voor de MER kunnen gevolgen hebben voor het bestemmingsplan. Daarom wordt in deze paragraaf de relatie tussen beide documenten gelegd. Volgt het bestemmingsplan de conclusies uit de MER? Wanneer dit niet het geval is, zal de afwijking gemotiveerd moeten worden in dit bestemmingsplan.

Het meeste bouwstenen die in de MER Waalsprong geformuleerd zijn vallen binnen de opzet van het Structuurplan Land over de Waal. Groot Oosterhout behoort binnen de hoofdstructuur van de Waalsprong tot de bouwsteen Dorpenzone. In de voorgenomen variant en de verschillende alternatieven kwamen uiteenlopende functies naar voren voor dit plangebied, waaronder een institutenzone, water en landschap. De bouwsteen 'Institutenzone: wonen in plaats van instituten' valt buiten de reikwijdte van het Structuurplan. Deze keuze voor de variant Stad aan de Rivier (met wonen ten oosten van Woonpark Oosterhout) is gemotiveerd in het Voorkeursmodel Waalsprong en vormt een belangrijk vertrekpunt voor de planvorming van Groot Oosterhout. Hiermee veranderde het programma voor dit plandeel immers ingrijpend van institutenzone en landschapszone naar woongebied. Bedrijventerrein de Grift in het noorden van het bestemmingsplangebied is in alle gevallen aangeduid als bestaand bedrijventerrein. De belangrijkste milieueffecten voor de Dorpenzone/Institutenzone luiden als volgt:

Karakteristiek van het landschap

MER

Door de ontwikkeling van de Waalsprong zal de karakteristiek van het landschap onvermijdelijk gaan veranderen van een in hoofdzaak agrarisch gebied met een dorps karakter naar een stedelijk gebied. Als uitgangspunten gelden: een naar de buitenzijde van het gebied afnemende bebouwingsdichtheid en het behoud en inpassen van cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Voor de Dorpenzone wordt een dichtheid aangegeven van 20 woningen per hectare, voornamelijk in laagbouw. Voor de Institutenzone, waarbij ook een invulling ten behoeve van wonen werd onderzocht, varieerden de dichtheden van 20 tot 25 woningen per hectare, voornamelijk in laagbouw.

Bestemmingsplan

Groot Oosterhout ligt aan de rand van het Waalspronggebied, waardoor de bebouwingsdichtheid hier lager is dan bijvoorbeeld in Laauwik. Voor Groot Oosterhout geldt een dichtheid van 25 woningen per hectare, hiermee blijft de dichtheid binnen de bandbreedte van de MER.

Het behoud en inpassen van cultuurhistorische waarden heeft een bescheiden rol gespeeld in het ontwerp van Groot Oosterhout. De oude lijn Griftdijk en Ressensewal, enkele bestaande kavels aan de Griftdijk en het Archeologische rijksmonument zijn als te behouden opgenomen in het bestemmingsplan. De historische boerderij De Boel wordt als inspiratiebron gezien voor de ontwerp opgave ter plaatse. Bestaande kavels worden niet altijd in oorspronkelijke staat behouden. Wel is bepaald in welke

mate ze minimaal herkenbaar moeten blijven, en aan welke randvoorwaarden eventuele nieuwbouw en nieuwe kavels moet voldoen.

Verkeersknippen

MER

Het aanbrengen van een verkeersknip in de Griftdijk laat grote verschillen zien in de verkeersintensiteit en daarmee samenhangend in veiligheid en geluidsbelasting. Een verkeersknip ten zuiden van de Fruitlaan komt in de MER als beste naar voren.

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Groot Oosterhout wordt in de toelichting een mogelijke bewonersvriendelijke knip direct ten zuiden van de rotonde bij de Stationsweg genoemd. Een knip is een verkeerstechnische maatregel die binnen de bestemming Verkeer uitgevoerd kan worden.

Geluid

MER

De Griftdijk, Keizer Hendrik VI singel (Dorpensingel), Prins Mauritssingel en het spoor zorgen voor een groot deel van de geluidbelasting. De eerste lijnsbebouwing heeft een belangrijke afschermende werking voor de achterliggende woonwijken, waar een relatief rustig woonmilieu kan ontstaan. De invulling van het bedrijventerrein Grift Zuid bepaalt voor een groot deel of woningbouw in de Institutenzone mogelijk is.

Bestemmingsplan

Uit akoestisch onderzoek op basis van de verkavelingssuggestie en de plankaart blijkt dat bij de eerstelijnsbebouwing de voorkeurswaarden voor weg- en railverkeer wordt overschreden. Het spoorweglawaaï kan effectief bestreden worden door de plaatsing van een scherm. Voor woningen aan de Griftdijk en het nieuwe Statige Lint (door zuidelijke Groot Oosterhout) moeten hogere waarden worden vastgesteld. Bij het ontwerp bestemmingsplan heeft het ontwerpbesluit Hogere Waarde(n) Wet Geluidhinder ter inzage gelegen. Het besluit Hogere Waarden is definitief genomen voor vaststelling van het bestemmingsplan door de raad.

Veiligheid

MER

Over de Prins Mauritssingel en het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In de huidige (2003) onderzochte situatie was er geen sprake van een overschrijding van het plaatsgebonden risico. Door de ontwikkeling van Groot Oosterhout wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico mogelijk overschreden.

Bestemmingsplan

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de singel en het spoor brengt een zeker risico met zich mee. Daarbij komt het risico ten aanzien van twee gasleidingen en een LPG station in/bij Groot Oosterhout. De nieuwbouw ligt buiten de risicocontour van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico neemt enigszins toe maar blijft onder de oriënterende waarde. De brandweer geeft aan dat de rampenbestrijding- en hulpverleningscapaciteit tekort schiet en stelt een aantal maatregelen voor om risico's te verkleinen. Deze maatregelen zullen zo goed mogelijk worden uitgewerkt in de bouwplannen. Zie ook hoofdstuk 5.6 van dit bestemmingsplan.

Ecologie

MER

In ecologisch opzicht ging de voorkeur uit naar een invulling van de Institutenzone met instituten in plaats van woningen omdat het aandeel groen en rust dan groter is. Intensivering bij instituten door meer volume en hoge bezoekersaantallen zou echter weer minder gunstig zijn. Bij woningbouw is voor ecologie essentieel hoe de uiteindelijke opbouw van de wijk wordt. Als ruim voorzien wordt in openbaar groen kunnen nieuwe ecologische waarden worden gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Het Carré is de centrale groene openbare ruimte in Groot Oosterhout. Langs de spoorlijn en ten zuiden van de Keizer Hendrik VI singel is een zone bestemd als groen-/waterstructuur, die de Landschapszone met het Sportpark Oosterhout verbindt. Dit openbaar groen kan ruimte gaan bieden aan nieuwe ecologische waarden.

Zie voor flora en fauna ook hoofdstuk 5.8 van dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van bedrijventerrein De Grift:

MER

Het ontwikkelen van het bedrijventerrein De Grift heeft een positieve invloed op de werkgelegenheid in de Waalsprong. Daardoor neemt echter ook de verkeersintensiteit toe. De ruimtelijke kwaliteit is het meest gediend met het handhaven van de bestaande woningen en een gemengde vorm van bedrijvigheid. Intensivering door stapeling doet geen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit. In ecologisch opzicht is het beter bestaande groenstructuren rond bestaande bebouwing te handhaven dan opnieuw aanleggen van groen.

Bestemmingsplan

Mogelijke ontwikkeling van het gehele bedrijventerrein de Grift is pas na 2015 aan de orde. De invloed op de werkgelegenheid, verkeersintensiteit en bereikbaarheid zal dan inzichtelijk worden. Het zuidelijke deel van de Grift is wel onderdeel van dit bestemmingsplan. De wederzijdse beïnvloeding van bedrijven en woningen is richtinggevend voor de wijze van bestemmen met afnemende bedrijfscategorieën naarmate de afstand tot de woningbouw kleiner wordt. In de bestemming Woongebied is een buffer opgenomen met een zone van 20 meter tot aan de bedrijfsbestemming waarin geen hoofdgebouwen (woningen) geplaatst mogen worden.

Bestaande (bedrijfs-)woningen worden behouden en bestemd als (bedrijfs-)woning. In het bestemmingsplan is voor bedrijfsbebouwing een maximale bouwhoogte van 10 of 12 meter opgenomen. Ten opzichte van het geldende plan is dit een verruiming, omdat daar veelal sprake is van een nokhoogte van 9 meter en een goothoogte van 6 meter.

Verkeerstructuur 2006

In het aanvullende MER voor de verkeerstructuur van de Waalsprong (2006) zijn alternatieven voor de verkeerstructuur onderzocht. Op basis van het MER heeft de gemeenteraad in mei 2007 gekozen voor een verkeerstructuur waarin de verkeersdrukte op de Prins Mauritssingel wordt beperkt door het aanwijzen van twee parallelle routes; de route Vossenpelsstraat en de Parallelroute. De aansluiting van de Parallelroute op de Graaf Allardsingel is in november 2007 onderzocht. Daar is gekozen voor de zuidelijke variant.

Bestemmingsplan

De genoemde wegen van de hoofdverkeerstructuur liggen niet in het plangebied van Groot Oosterhout, maar houden wel direct verband met het bestemmingsplan. De gekozen verkeerstructuur wordt volledig gevolgd in het bestemmingsplan en is de basis voor alle onderliggende (milieu-) onderzoeken.

5 DUURZAAMHEID EN MILIEUASPECTEN

Duurzaamheid staat centraal in de ontwikkeling van de Waalsprong. Dit vindt zijn uitdrukking in de opzet van de stedenbouwkundige structuren en de manier waarop er met aspecten als energie, water, bodem en lucht wordt omgegaan. In het kader van de milieueffectrapportage heeft een eerste grove toetsing plaatsgevonden aan onder andere geluid, luchtkwaliteit en omgevingskwaliteit. Daarnaast is voor een aantal aspecten per deelgebied nader onderzoek verricht op milieutechnisch gebied. Dit hoofdstuk behandelt de verschillende milieuaspecten.

5.1 Bodem

Het bodemgebruik binnen de zuidelijke helft van het plangebied is tussen de jaren 40 en 60 van de vorige eeuw overwegend boomgaard geweest. In andere periodes is het plangebied in gebruik geweest voor akkerbouw en grasland. Aan de Griftdijk 19 is vanaf 1978 een kas aanwezig. Rijkswaterstaat heeft sinds 1979 een opslag van wegzout en een werkplaats aan de Griftdijk 17a.

Het bodemgebruik binnen de noordelijke helft van het plangebied is nagenoeg altijd akkerbouw en grasland geweest. Naast het agrarisch gebruik is aan de Stationsstraat 30-36 vanaf 1968 een varkensfokkerij gevestigd. Aan de Stationsstraat 40 is vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw een zadenkwekerij en een ouder geclusterd bedrijventerrein (Stationsweg 9, 17 en 19) gevestigd. Vanaf de jaren 40 van de vorige eeuw zijn hier een verpakkingindustrie, een bottelingsbedrijf en vleesverwerkende industrie gevestigd.

De grond, het grondwater en de waterbodem zijn overwegend licht verontreinigd met zware metalen, PAK, minerale olie en/of bestrijdingsmiddelen. In de bijlage bij deze toelichting zijn alle bodemrapportages benoemd. Via de milieuatlas van de gemeente Nijmegen zijn de rapportages digitaal beschikbaar.

Op een zestal locaties is een lokale sterke verontreiniging aanwezig. Aan de Griftdijk 17a is onder de zoutloods een verontreiniging met cyanide en chloride aanwezig. Aan de Stationsstraat 30-36 is in de bovengrond asbest aanwezig. Eind 2007 ligt er een besluit op het saneringsplan voor het verwijderen van de asbestverontreinigde grond. Aan de Stationsweg 17 en kadastraal perceel Nijmegen sectie D 186 (voorheen perceel bij de Griftdijk 19) is een sterke verontreiniging met minerale olie aanwezig. Een beperkte grondwaterverontreiniging met arseen is aan de Griftdijk 16 en 17 aangetoond.

Tenslotte is een klein deel van een omvangrijke pluim van een grondwaterverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aanwezig. Deze verontreiniging is afkomstig van het bedrijvencomplex aan de Pastoor van Laakstraat 90-92, aan de oostzijde van de Prins Mauritssingel.

Op 13 april 2004 is door de gemeente Nijmegen een besluit genomen over de ernst en urgentie van de landbodemverontreiniging. Op 28 oktober 2005 is op dit besluit een besluit op bezwaar genomen.

Op 27 oktober 2005 is door GS van de provincie Gelderland een besluit genomen op de ernst en urgentie van de waterbodemverontreiniging.

Op 20 juli 2007 hebben GS ingestemd met een saneringsplan voor de sloten. Deze sanering is grotendeels uitgevoerd.

Op 17 juli 2008 heeft de gemeente Nijmegen ingestemd met een deelsaneringsplan voor de grondwaterverontreiniging.

Een gedeelte van de uitgevoerde bodemonderzoeken is ouder dan 5 jaar. Deze onderzoeken zullen ten behoeve van de bouwvergunning moeten worden geactualiseerd.

De diffuus verontreinigde grond leidt niet direct tot beperkingen, maar kan wel tot stijging van de kosten leiden indien de grond vrijkomt en elders moet worden afgezet. Daarom wordt zoveel mogelijk met een gesloten grondbalans gewerkt. Bij het ontwerp van de planinrichting is rekening gehouden met de pluim van de omvangrijke grondwaterverontreiniging. Daarmee is het plan wat betreft de bodemkwaliteit uitvoerbaar. De saneringskosten van de lokale verontreinigingen worden gedekt door bijdragen van derden en subsidiegelden.

5.2 Water

Algemeen beleidskader

Bij de planvorming voor het watersysteem van Groot Oosterhout is uitgegaan van de uitgangspunten en randvoorwaarden die zijn vermeld in het geactualiseerde waterplan van Haskoning (Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong 2006, 21 december 2006). Dit plan is opgesteld in nauw overleg met het waterschap en vormt de basis voor de waterplannen van de deelgebieden.

In overleg met het waterschap is voor de Waalsprong gekozen voor een combinatie van wadi's en oppervlaktewater. Alle hemelwater dient naar de wadi's te worden afgevoerd. In de wadi's wordt maximaal 10 mm geborgen. Neerslag boven de 10 mm wordt via slokops afgevoerd naar singels die het water op hun beurt naar plassen afvoeren. De wadi's worden met een evenwichtige ruimtelijke spreiding over de wijk in de openbare ruimte ingericht. Wadi's worden bij voorkeur zo ingericht dat extensief onderhoud mogelijk is. Dubbelgebruik van wadi's als speelveld is mogelijk, maar is om praktische redenen niet wenselijk.

Inrichting watersysteem Groot Oosterhout

Bebouwing en verharding

Binnen het plangebied worden woningen en voorzieningen gebouwd. In het noordwesten van het plangebied ligt een bedrijfszone met lage categorie bedrijvigheid (categorie 1 en 2) die geen beperking vormt voor de afvoer van het hemelwater. Binnen het plangebied is sprake van een verhardingspercentage van 70%. Er wordt in de afvoer geen onderscheid gemaakt tussen daken of wegen.

Ophoging en grondbalans

In praktijk zal, bij een gesloten grondbalans, een maaiveldverhoging gerealiseerd worden van 0,20 à 0,30 m wegens vrijgekomen grond uit rioleringsleuven en wegcutnetten. Idealiter wordt de grond binnen het plangebied verwerkt. Ophoging om grondwateroverlast te voorkomen is niet nodig. Er gelden geen beperkingen ten aanzien van kruipruimtes. De bestaande ontwatering is voldoende.

Hemelwaterafvoer

Voor de verwerking van hemelwater wordt in Groot Oosterhout onderscheid gemaakt tussen het deel ten noorden van de Keizer Hendrik VI-singel en het deel ten zuiden daarvan. Ten noorden van deze weg wordt geen oppervlaktewater aangelegd. Berging wordt gepleegd in droogvallende sloten die in noordelijke richting afwateren, via bedrijventerrein De Grift naar de watergang aan de zuidzijde van de A15. Ten zuiden van de Keizer Hendrik VI-singel wordt het water via wadi's afgevoerd naar de singel die vanuit Groot Oosterhout naar de plassen stroomt.

Watersysteem Groot Oosterhout Noord

Het watersysteem in het noordelijk deel van Groot Oosterhout wordt droogvallend uitgevoerd met de bodem op NAP + 8,00 m en wordt niet gecirculeerd en alleen bij neerslag gestuwd.

- Het systeem is op grote afstand van de dijk gelegen en dus minder kwelgevoelig dan het watersysteem van het overige gedeelte van de Waalsprong.
- De maatgevende afvoer uit het systeem is 1,5 l/s/ha.

Voor dit watersysteem wordt uitgegaan van de toetsing aan de maatgevende bui, ontleend aan het WIW 2006. Het bruto oppervlak van het gebied bedraagt circa 40 ha met een afstromend verhard oppervlak van circa 28 ha (70%).

Omdat er geen sprake hoeft te zijn van doorspoeling, mogen droogvallende watergangen vertakt en doodlopend worden uitgevoerd. De enige voorwaarde aan de structuur is dat al het regenwater kan worden afgevoerd naar het afvoerpunt.

Wadi's

De berging van 10 mm in de wadi's bedraagt in totaal circa 2.810 m³. Bij een peilstijging van 0,3 m bedraagt het minimaal benodigde wadi oppervlak circa 9.370 m². Met inbegrip van taluds van 1:2 is het totale benodigde oppervlak aan wadi's berekend op 10.240 m² aan maaiveld.

In totaal is in het noordelijk deel circa 6 ha openbaar groen aanwezig in de vorm van middenbermen, zijbermen, plantsoenen, archeologisch monument etc. De grotere groenelementen langs de doorgaande wegen bedragen in totaal 1,1 ha. Er is dus voldoende groene openbare ruimte beschikbaar om de wadi's in te passen. Wel moet aandacht worden besteed aan een evenwichtige verdeling van de wadi's over het plangebied.

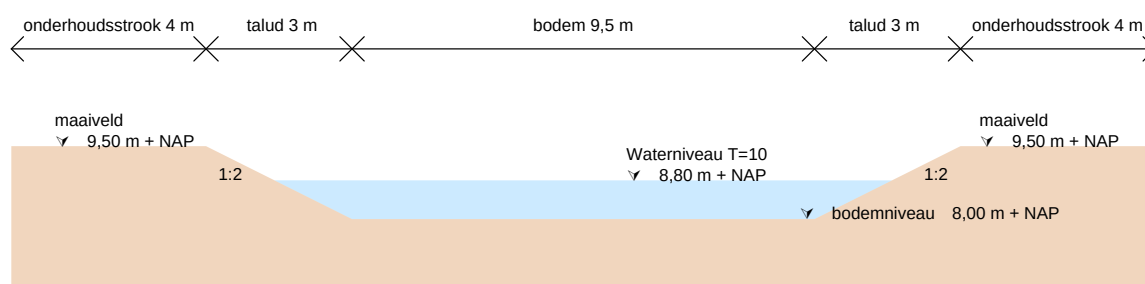
Watergangen

De totale af te voeren en te bergen neerslaghoeveelheid bij de maatgevende bui bedraagt circa 14.200 m³. Tijdens de duur van de bui kan 3.030 m³ worden afgevoerd naar de waterpartij langs de A15, dus dient circa 11.170 m³ geborgen te kunnen worden binnen het plangebied.

In het noordelijk deel van Groot Oosterhout is minder ruimte beschikbaar voor open water. Omdat het grondwater in de zomer diep wegzakt is permanent oppervlaktewater ook niet nodig. Er is een speciaal ingerichte berging langs de noordzijde van de Keizer Hendrik VI-singel en een watergang die hemelwater vanuit het gebied via bedrijventerrein De Grift in noordelijke richting afvoert.

De bestaande greppel langs de Griftdijk wordt gehandhaafd en krijgt een bescheiden functie in het watersysteem. Deze watergang kan vanuit de openbare weg en/of het fietspad worden onderhouden en heeft geen (extra) onderhoudspad nodig.

De watergang langs de noordzijde van de Keizer Hendrik VI-singel vervult een belangrijke bergingsfunctie. Het oppervlak aan maaiveld is 10.750 m², bij een gemiddelde bodembreedte van 20 m en een talud van 1:2 conform eerdere berekeningen. Hierin kan 7.150 m³ geborgen worden. Hieronder is het (standaard)profiel gegeven.



De watergang in noordelijke richting, met een aansluiting op de watergang via het bedrijventerrein De Grift, heeft een maximale lengte van 400 meter, rekening houdend met diverse duikers. Deze watergang volgt voor een deel de bestaande sloot. Hierin moet circa 3.500 m³ geborgen kunnen worden. Het daarvoor benodigde ruimtebeslag is een oppervlak aan maaiveld van 6.200 m². Omdat de bestaande sloot circa 6 meter breed is, moet deze worden verbreed tot circa 15,50 meter.

Daarbij is nog geen rekening gehouden met onderhoudsstroken aan weerszijden van 4 meter, eventueel te combineren met wegen of (fiets)paden. Indien onderhoud vanaf de openbare weg mogelijk is, is slecht eenzijdig een onderhoudsstrook noodzakelijk. Variatie in breedte van de watergangen is mogelijk, als een gemakkelijke doorstroming blijft (dus niet te veel knijpen) en het totale oppervlak op maaiveld gelijk blijft. Ter hoogte van het archeologisch monument is de watergang westelijk van het Lint gelegd. Op het archeologisch monument zijn de benodigde graafwerkzaamheden voor de aanleg van de watergang niet mogelijk.

Het bedrijventerrein, gelegen tussen Groot Oosterhout en de Stationsstraat moet voorzien in eigen waterberging en afvoer. Dit is derhalve niet meegenomen in de berekeningen en dimensionering voor Groot Oosterhout. Dit gebied is onderdeel van bedrijventerrein De Grift en wordt apart in ontwikkeling genomen door de gemeente Nijmegen.

Watersysteem Groot Oosterhout Zuid

Het watersysteem in het zuidelijk deel van Groot Oosterhout maakt deel uit van het totale stelsel voor de Waalsprong. Het hemelwater wordt via een stelsel van wadi's en singels aangesloten op de plassen, die uiteindelijk weer afwateren op de rivier De Linge. In Groot Oosterhout Zuid is het maximale peil, waarboven water uit het gebied wordt afgevoerd, vastgelegd op NAP +7,90 meter. In het hoofdsysteem voor de Waalsprong zijn bij de aansluitpunten van de singels op de plassen regelbare stuwen gepland, deze dient ook in het zuiden van Groot Oosterhout Zuid te worden aangelegd (een en ander conform het WIW 2006).

- De maatgevende afvoer uit het systeem is 0,5 l/s/ha.
- De waterdiepte van de singels wordt zoveel mogelijk gehandhaafd op minimaal 1 meter.

Wadi's

De berging van 10 mm in de wadi's bedraagt in totaal ca 2.700 m³. Bij een peilstijging van 0,3 m bedraagt het minimaal benodigde oppervlak aan wadi's circa 9.000 m². Met inbegrip van taluds van 1:2 is het totale benodigde oppervlak aan wadi's berekend op 9.870 m² aan maaiveld.

Voor een goede afvoer naar de singel mag de afstand tussen de wadi's en de singel niet meer dan 300 meter bedragen. Er wordt daarom uitgegaan van de aanwezigheid van voldoende bergingsoppervlak aan de zuidzijde van het plangebied, daar waar de toekomstige plassen zijn geprojecteerd.

In totaal is in het zuidelijk deel circa 20.000 m² openbaar groen geprojecteerd in de vorm van middenbermen, zijbermen, plantsoenen etc. Er is dus voldoende ruimte voor het maken van de wadi's. Wel moet aandacht worden besteed aan een evenwichtige verdeling van de wadi's over het plangebied.

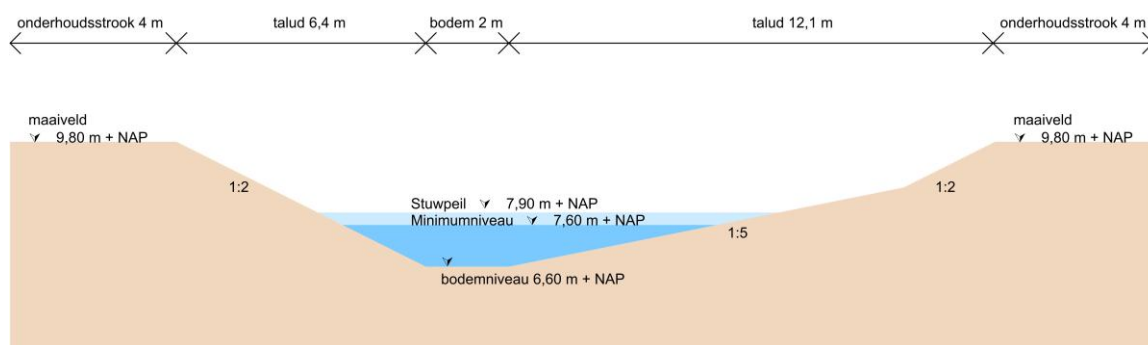
Watergangen

De singel in Groot Oosterhout moet, als onderdeel van het hoofdsysteem voor de Waalsprong, voldoen aan de uitgangspunten uit het WIW 2006.

De totale af te voeren en te bergen neerslaghoeveelheid bij de maatgevende bui bedraagt circa 13.660 m³. Tijdens de duur van de bui kan 1.050 m³ worden afgevoerd naar het watersysteem van De Linge, dus dient circa 12.610 m³ geborgen te kunnen worden binnen/ nabij het plangebied.

Gegeven het gewenste profiel met (eenzijdige) natuurvriendelijke taluds heeft de singel een gemiddelde breedte op maaiveld van circa 21 meter op insteek en van circa 11 meter op de waterlijn op Stuwpeil (NAP 7,90 m). Daarbij is te rekenen met onderhoudsstroken van 4 meter aan weerszijden (zie onderstaand figuur), waarmee de totale breedte bijna 30 meter op maaiveld moet bedragen.

Indien wordt overeengekomen met het Waterschap, dat varend onderhoud mogelijk is in deze singel, zijn de onderhoudsstroken niet nodig. Er moet dan wel een geschikte inlaatlocatie voor de boot worden gevonden.



De singel in dit plandeel Zuid heeft een lengte van circa 1.000 meter. Daarmee is de bergingscapaciteit van de singel 7.920 m^3 . De rest van de berging wordt gevonden in de plassen, mits die op tijd aanwezig zijn. Als dat niet het geval zou zijn, dan moet het tekort aan berging van circa 4.690 m^3 in een tijdelijke watergang aan de plaszijde worden gevonden. Een dergelijke watergang is over de volle lengte langs het plangebied circa 500 meter lang. Gegeven het tekort aan (tijdelijke) berging is daarbij een minimaal profiel nodig met een bodembreedte van 15 meter (taluds 1:2) en van circa 20 meter op maaiveld.

Als het hoofdsysteem niet gereed is op het moment dat het waterstelsel in Groot Oosterhout wordt aangelegd, dient rekening gehouden te worden met de aanleg van een tijdelijke waterpartij aan de plaszijde. Dit om het water vanuit het zuidelijk deel van het plangebied Groot Oosterhout via de wadi's op dit water kunnen afvoeren.

5.3 Geluid

5.3.1 Weg- en railverkeerslawaaï

De Wet Geluidhinder stelt grenzen aan de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen en scholen. De voorkeurswaarde voor wegverkeerslawaaï 48 dB en voor spoorweglawaaï 55 dB. Geluidsbelastingen boven deze voorkeurswaarden kunnen onder voorwaarden worden toegestaan mits de maximale waarden die in de Wet geluidhinder staan niet worden overschreden. Geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarden moeten worden vastgelegd in een hogere waarden besluit. De gemeente Nijmegen heeft beleidsregels vastgesteld voor het toekennen van hogere waarden.

Gemeentelijk geluidsbeleid

Bij eerstelijns bebouwing langs een weg of spoorweg kunnen geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde acceptabel zijn, mits de bebouwing een afschermdende functie heeft voor de achtergelegen woningen. Het beleid is erop gericht hogere grenswaarden spaarzaam toe te staan. Bij geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde moeten woningen ten minste één geluidsluwe zijde hebben. De buitenruimten die als verblijfsruimte worden gebruikt moeten aan deze zijde liggen. Liggen de geluidsbelastingen boven de 53 dB wegverkeerslawaaï of 55 dB railverkeerslawaaï, dan moeten woon- en slaapkamers zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen. Er moet minimaal één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde liggen.

Voor de wegen in de Waalsprong zijn in het verleden afspraken gemaakt over de geluidsreductie op de hoofdwegenstructuur. Voor de Prins Mauritssingel dient een reductie van ten minste 3 dB(A) ten opzichte van dicht asfaltbeton worden gehaald. Bij de aanleg van de Ovatonde is het gereconstrueerde deel van de Prins Mauritssingel voorzien van enkellaags Zoab. Voor de overige nieuw aan te leggen wegen is een reductie van 1,5 dB(A) afgesproken.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

De berekeningen zijn gebaseerd op het akoestisch spoorboekje Aswin versie 2007. Bij de berekeningen is uitgegaan van de spoorintensiteiten van 2005 + 1,5 dB toeslag in verband met de verwachte toename van het spoorgebruik. Voor de berekeningen van het wegverkeerslawaai is uitgegaan van het verkeersmodel 2020d (het collegealternatief met T-splitsing en de zuidelijke variant van de parallelle route). Voor de Prins Mauritssingel is de huidige ligging aangehouden en een rijsnelheid van 80 km/h ten noorden van de Ovatonde. Van de Ovatonde tot de waterverbinding tussen de nog aan te leggen Oosterhoutse en Lentse plas 70 km/h en vanaf daar stadinwaarts 50 km/h. Bij de berekeningen is rekening gehouden met een hoogwaardige openbaar vervoerroute met bussen over Het Lint, de Keizer Hendrik VI singel en via de Ovatonde richting Ressen.

Akoestisch onderzoek Groot Oosterhout

Op basis van de verkavelingssuggestie die in dit bestemmingsplan is opgenomen en de plankaart van maart 2008 is een akoestisch model gemaakt voor Groot Oosterhout. In onderstaande tabel staan de geluidsbronnen en de grenswaarden bij nieuwe woonbestemmingen.

Bron	Voorkeurswaarde Wet geluidhinder	Alleen mogelijk met Hogere waarden besluit	
		Indelingseisen	Maximale toelaatbaar
Prins Mauritssingel (geen auto-weg/snelweg)	48 dB	> 53 dB	63 dB
Keizer Hendrik VI singel	48 dB	> 53 dB	58 dB
Parallelroute	48 dB	> 53 dB	58 dB
Het Lint	48 dB	> 53 dB	58 dB
Griftdijk	48 dB	> 53 dB	63 dB
Spoorlijn	55 dB	> 58 dB	68 dB

Uit het akoestisch onderzoek blijkt het volgende:

Wegverkeer

Bij de eerstelijns bebouwing langs de Prins Mauritssingel, de Parallelroute, de Griftdijk en het Lint wordt de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder overschreden. De maximale geluidsbelastingen voor wegverkeer bedragen:

- 57 dB vanwege de Prins Mauritssingel;
- 54 dB vanwege de Parallelroute;
- 52 dB vanwege Het Lint;
- 54 dB vanwege de Griftdijk.

Met geluidsschermen langs de afrit van de Prins Mauritssingel naar de Ovatonde kan de geluidsbelasting vanwege de Prins Mauritssingel worden verminderd. Een scherm van 1,5 meter hoog reduceert maximaal 4 dB; een scherm van 3 meter maximaal 6 dB. Ten zuiden van de Ovatonde en langs de overige wegen in en rond het plangebied zouden schermen effectief zijn. Vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt zijn schermen ongewenst.

Op 9 mei 2007 heeft de gemeenteraad het voorstel van het college voor de verkeersstructuur in de Waalsprong overgenomen. Hierin staat dat bij de Griftdijk maatregelen moeten worden getroffen zoals de knip ten noorden van de Keizer Hendrik VI singel en stiller wegdek op de Griftdijk. Het is nog niet bekend welk type stiller wegdek zal

worden toegepast daarom is bij de berekeningen uitgegaan van een geluidsreductie die geldt voor dunne deklagen type 1.

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing langs de Prins Mauritssingel, de Parallelroute, de Griftdijk en het Lint ten zuiden van de Keizer Hendrik VI singel moeten hogere waarden worden vastgesteld.

Railverkeer

Bij de eerstelijns bebouwing langs de spoorlijn Nijmegen-Arnhem wordt de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder overschreden. De geluidsbelasting vanwege de spoorlijn Nijmegen-Arnhem bedraagt 70 dB, dat is 2 dB boven het toegestane maximum.

Langs het spoor moeten geluidsschermen worden geplaatst. Ten noorden van de Ovatonde staat al een geluidsscherm van 3m. Dit scherm moet 275m worden doorgetrokken. Ten zuiden van de Ovatonde moet een scherm met een lengte van 475m van 2,5 meter hoog worden geplaatst. De exacte plaats, lengte en hoogte van het geluidsscherm moet in overleg met ProRail, de GEM Waalsprong en de gemeente Nijmegen nog worden bepaald. Het scherm moet aanwezig zijn als de woningen die binnen een afstand van 300 m van het spoor staan worden opgeleverd.

De kosten van het geluidsscherm bedragen ca. € 1.100.000 excl. BTW. Dit bedrag is gereserveerd in de grondexploitatie (fonds bovenwijkse voorzieningen).

Hogere waarden

Voor 438 woningen en 1 kindcluster worden hogere waarden vastgesteld. Bij 85 van deze woningen is er sprake van weg- en railverkeerslawaaï op dezelfde gevel. De hogere waarden worden alleen vastgesteld voor de eerstelijns bebouwing.

Aandachtspunten bij de stedenbouwkundige inrichting van Groot Oosterhout

- De eerstelijns bebouwing langs de (spoor)wegen fungeert als geluidsafscherming voor de achterliggende bebouwing.
- De eerstelijns bebouwing moet zo veel mogelijk gesloten worden uitgevoerd.

5.3.2 Industrielawaai

Voor industrieterrein Oosterhout is een 50 dB(A)-geluidszone vastgesteld. Deze geluidzone valt gedeeltelijk binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Binnen de 50 dB(A)-contour mogen -zonder ontheffing van Gedeputeerde Staten- geen geluidsgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd.

Binnen deze contour, die is opgenomen op de plankaart (geluidzone Industrieterrein Oosterhout), worden in het bestemmingsplan geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige objecten geprojecteerd; de zone valt uitsluitend over bedrijventerrein De Grift.

5.4 Luchtkwaliteit

Regelgeving

Met ingang van 15 november 2007 is de nieuwe Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Tussen 15 november 2007 en medio 2009 is sprake van een overgangsfase. In deze fase gelden dezelfde regels als in het besluit luchtkwaliteit, met uitzondering van projecten die niet meer dan 1 % bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze projecten hoeven niet getoetst te worden. De regels hieromtrent worden vastgelegd in het Besluit Niet In Betekenende Mate. Voor de bestemmingsplannen Laauwik, Groot-Oosterhout en Citadel betekent dit dat zij getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de nieuwe wet, omdat zij samen meer dan 1 % bijdragen. De plannen mogen niet los van elkaar getoetst worden. Indien nodig zal er sprake moeten zijn van projectsaldering.

Pas als in 2009 duidelijkheid komt over het al dan niet uitstellen van het in werking treden van grenswaarden voor stikstofdioxide tot 2015 (de zogenaamde derogatie), dan zal de wetswijziging volledig doorgevoerd worden. Vanaf dat moment gaat de grens van 3% met betrekking tot niet in betekenende mate bijdragen gelden. Inclusief het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Besluit gevoelige bestemmingen

Er is een besluit in ontwikkeling dat beoogt om extra gevoelige groepen te beschermen tegen de gevolgen van langdurige blootstelling aan concentraties boven de grenswaarden. Omdat te zijner tijd overal voldaan zal moeten worden aan de grenswaarden, heeft dit besluit slechts een tijdelijke werking. Er zal waarschijnlijk sprake zijn van afstandscriteria: geen gevoelige bestemmingen binnen 100 meter van snelwegen en 50 meter van drukke provinciale wegen en stadswegen voor scholen, kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen e.d. in acht nemen (ziekenhuizen niet).

Betekenis voor dit plan

Aangezien er door de realisatie van dit plan lokaal verslechtingen zijn te verwachten langs de prins Mauritssingel, waar in 2012 en 2015 grenswaarden worden overschreden, is middels een luchtkwaliteitonderzoek ("Luchtkwaliteitsonderzoek Waalsprong", Witteveen en Bos okt. 2007) bekeken of en hoe het plan uitvoerbaar is. De opzet en resultaten van dit onderzoek zijn hierna kort weergegeven.

Studiegebied: de Waalsprong

De verkeersgegevens die aan de basis liggen van het luchtkwaliteitonderzoek komen voort uit het verkeersmodel basisjaar 2007, zijn geëxtrapoleerd naar de tussenjaren 2010, 2012, 2015 en het eindjaar 2020 en zijn toegepast in het luchtkwaliteitonderzoek ("Verkeersmodellen bestemmingsplannen waalsprong" van 23 oktober 2007 bevat de onderbouwing van de verkeersgegevens). Zowel autonoom (zonder realisatie van de plannen Laauwick, Groot-Oosterhout en Citadel), als de invloed van de planrealisatie in het betreffende jaar is doorgerekend voor het gebied van de hele waalsprong. De drie plannen worden parallel ontwikkeld. Het is daarom noodzakelijk om de invloed van de drie plannen op de verkeersintensiteiten en daarmee de luchtkwaliteit integraal te bepalen.

Daarnaast is op een aantal punten in de stad Nijmegen de invloed van de plannen berekend. De verkeersmodellen zijn daartoe aangevuld met de relevante invoergegevens voor de berekening van luchtkwaliteit: de gemiddelde snelheid op de belangrijkste wegen, omgeving van de weg, boomfactor en de toetsafstanden voor stikstofdioxide en fijn stof. De concentraties fijn stof en stikstofdioxide zijn berekend met het landelijk gevalideerde rekenprogramma ADMS-urban.

Om te bepalen of de andere stoffen uit het besluit luchtkwaliteit binnen de normen blijven, is een beperkte berekening uitgevoerd met CAR II 6.1.1. Hiervoor zijn dezelfde verkeersmodellen als uitgangspunt gebruikt. De concentraties van alle stoffen zijn berekend voor 2010, 2012, 2015 en 2020, langs de Prins Mauritssingel. Langs deze singel werden de hoogste concentraties in het studiegebied verwacht.

De resultaten zijn weergegeven in de vorm van contouren en in de vorm van tabellen met de concentraties op de toetsafstanden op enkele relevante plaatsen. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport “Luchtkwaliteitonderzoek Waalsprong” van Witteveen en Bos.

Op een aantal punten buiten het studiegebied zijn dwarsprofielen langs de hoofdontsluitingroutes berekend, om vast te stellen welke invloed de plannen op deze punten hebben.

Resultaten studiegebied Waalsprong

De resultaten in de vorm van contouren worden weergegeven in bijlage I tot en met XI van het rapport, en in het rapport in de vorm van tabellen. De contouren geven de jaargemiddelde NO₂-concentratie, de jaargemiddelde fijn stofconcentratie en het aantal overschrijdingsdagen waarop de daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ fijn stof wordt overschreden¹.

Voor de jaren 2007 en 2010 is één set contourenkaartjes gemaakt, omdat in deze jaren nog geen sprake is van het realiseren van woningen in de bestemmingsplannen Laauwick, Groot-Oosterhout en Citadel. Voor 2012, 2015 en 2020 zijn twee sets beschikbaar: de autonome contouren en de contouren waarbij de invloed van deze plannen is meegenomen.

Uit de CAR II berekeningen is gebleken dat in geen van de jaren, met of zonder realisatie van de woningbouw in de drie plannen, de grenswaarden van de stoffen zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen overschreden worden.

Hieronder worden derhalve alleen de berekeningen voor fijn stof en stikstofdioxide besproken. In de tabellen wordt per toetsjaar de concentratie gegeven in de autonome situatie, in de plansituatie voor de drie bestemmingsplannen samen en de plansituatie voor alleen het bestemmingsplan Groot Oosterhout.

1. De daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per jaar overschreden worden, na aftrek van de zeezoutcorrectie van 6 dagen.

Jaargemiddelde concentratie NO₂ langs Prins Mauritssingel op toetsafstand

Locatie	toetsafstand	2007	2010	2012 auto	2012 plan	2012 GO	2015 auto	2015 plan	2015 GO	2020 auto	2020 plan	2020 GO
1 a	21 m	35,1	33,7	32,7	33,2	32,9	29,7	30,6	30,0	25,0	26,0	25,3
1 b	21 m	37,4	34,8	33,7	34,2	33,9	30,6	31,5	30,9	25,6	26,6	25,9
2 a	17 m	37,5	35,4	34,5	35,1	34,8	31,3	32,5	31,8	26,4	27,6	26,7
2 b	17 m	41,5	41,8	40,6	41,7	41,1	36,9	39,0	37,7	30,5	32,4	31,0
3 a	17 m	40,0	37,7	37,0	37,8	37,4	33,4	34,9	34,0	27,8	29,3	28,2
3 b	17 m	41,5	38,7	37,5	38,4	37,9	33,8	35,4	34,4	28,2	29,7	28,6
4 a	17 m	40,8	37,2	36,9	37,6	37,2	33,1	34,7	33,7	26,1	27,1	26,4
4 b	17 m	39,6	36,2	38,7	39,5	39,1	34,6	36,5	35,3	27,5	28,6	27,8
5 a	17 m	43,3	40,1	36,2	36,7	36,4	31,2	32,0	31,5	27,5	28,3	27,7
5 b	17 m	47,3	44,6	39,6	40,3	39,9	33,6	34,5	33,9	29,2	30,0	29,4
6 a	17 m	50,9	48,0	43,3	43,9	43,6	39,4	40,3	39,7	34,9	35,7	35,1
6 b	17 m	53,4	50,5	44,9	45,5	45,2	40,8	41,8	41,2	35,8	36,8	36,1

Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ langs de Prins Mauritssingel op de toetsafstand.

Locatie	toetsafstand	2007	2010	2012 auto	2012 plan	2012 GO	2015 auto	2015 plan	2015 GO	2020 auto	2020 plan	2020 GO
1 a	26 m	26,3	23,9	23,3	23,4	23,3	22,1	22,3	22,2	21,1	21,2	21,1
1 b	26 m	26,7	24,0	23,4	23,5	23,4	22,2	22,4	22,3	21,0	21,3	21,1
2 a	22 m	26,9	24,1	23,6	23,8	23,7	22,4	22,6	22,5	21,1	21,4	21,2
2 b	22 m	27,6	26,1	25,4	25,7	25,5	23,7	24,2	23,9	22,3	22,8	22,4
3 a	22 m	27,1	24,4	23,9	24,0	23,9	22,5	22,8	22,6	21,2	21,5	21,3
3 b	22 m	27,6	24,8	24,2	24,5	24,3	22,8	23,1	22,9	21,4	21,8	21,5
4 a	22 m	27,9	24,7	23,5	23,6	23,5	22,1	22,4	22,2	21,0	21,3	21,1
4 b	22 m	27,0	24,0	24,2	24,4	24,3	22,6	23,0	22,8	21,4	21,7	21,5
5 a	22 m	27,9	25,0	23,7	23,9	23,8	22,2	22,4	22,3	21,1	21,3	21,2
5 b	22 m	29,5	26,6	24,9	25,0	24,9	23,1	23,4	23,2	21,8	22,1	21,9
6 a	22 m	30,0	26,7	25,1	25,3	25,2	23,3	23,5	23,4	22,1	22,3	22,2
6 b	22 m	30,5	27,2	25,5	25,6	25,5	23,6	23,8	23,7	22,3	22,5	22,4

Aantal overschrijdingsdagen PM₁₀ langs Prins Mauritssingel op toetsafstand² (inclusief zeezoutcorrectie)

Locatie	toetsafstand	2007	2010	2012 auto	2012 plan	2012 GO	2015 auto	2015 plan	2015 GO	2020 auto	2020 plan	2020 GO
1 a	26 m	45	32	27	27	27	21	23	22	20	20	20
1 b	26 m	39	29	27	27	27	21	21	21	13	15	14
2 a	22 m	47	34	29	30	29	23	24	23	19	19	19
2 b	22 m	43	34	31	31	31	26	27	26	17	19	16
3 a	22 m	48	36	30	33	31	24	24	24	19	19	19
3 b	22 m	43	32	29	30	29	23	23	23	15	17	16
4 a	22 m	51	35	27	27	27	22	23	22	18	18	18
4 b	22 m	41	31	28	29	28	22	22	22	15	17	16
5 a	17/22 m	52	36	28	28	28	23	24	23	18	18	18
5 b	17/22 m	54	35	30	30	30	24	24	24	17	17	17
6 a	17/22 m	58	43	34	35	34	27	28	27	20	21	20
6 b	17/22 m	59	38	32	33	32	26	26	26	18	19	18

2. Berekend op basis van uur tot uur emissies (ADMS)

Toetsing aan de grenswaarden

In 2007 en 2010 worden grenswaarden overschreden van zowel stikstofdioxide als voor het aantal overschrijdingsdagen (volgens uur tot uur-methode). Dit is hoort bij de autonome ontwikkeling en moet worden opgelost binnen het Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen

In 2012 en 2015 is alleen sprake van een overschrijding van de grenswaarde stikstofdioxide. Hier voegen de plannen iets aan toe (zie onderstaande tabel).

	Jaar	Autonome opgave (ug/m3)	Extra planbijdrage (ug/m3)
PMS noord VUS	2010	1,8	nvt
	2012	0,6	1,1
	2015	-	-
PMS Lent	2010	4,6	nvt
	2012	-	-
	2015	-	-
PMS Waalbrug	2010	10,5	nvt
	2012	4,9	0,6
	2015	0,8	1,0

Hierboven is bepaald dat de drie bestemmingsplannen, waaronder het plan Groot Oosterhout, een bijdrage leveren aan de overschrijdingen in 2012 en 2015. Deze overschrijdingen zullen worden opgelost door middel van maatregelen die al voor 2010 in gang gezet moeten worden (zie Projectsaldering). Daarmee wordt de bijdrage van de plannen inclusief het bestemmingsplan Groot Oosterhout gecompenseerd.

Voor het toetsjaar 2020 is nog eens apart berekend wat de concentraties zijn langs de Prins Mauritsingel, indien alle plannen (inclusief Woenderskamp, de Stelt, de Schans en Koudehoek) gerealiseerd zijn in 2020 (verkeersmodel 2020d). De resultaten van deze berekeningen zijn terug te vinden in de notitie "Variantenstudie route parallel-weg". Zowel uit de berekeningen van de bijdrage van de drie plannen, als uit de berekening van de totale Waalsprong is gebleken dat er in 2020 geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof.

Effecten buiten het studiegebied

Uit de verkeersmodellen is gebleken dat de realisatie van de drie bestemmingsplannen een effect heeft op de gebiedsontsluitingswegen in de stad (zuidzijde van de Waal). Op de volgende locaties is daarom de stikstofdioxideconcentratie en de fijn stofconcentratie berekend, met en zonder bijdrage van de plannen:

- Oranjesingel;
- Graafseweg;
- Energieweg;
- Ubbergseweg.

Uit de berekeningen blijkt dat de bestemmingsplannen een zeer geringe bijdrage leveren aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op deze locaties in 2012, maar dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen. De bijdrage van de plannen is alleen voor 2012 berekend. Op basis van de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren, worden er geen overschrijdingen op deze locaties verwacht in 2015 en 2020. De concentraties op deze locaties in 2010 zijn al vastgelegd in het Jaarrapport Luchtkwaliteit 2006.

Bestemmingsplan Groot Oosterhout

Hierboven is bepaald dat de drie bestemmingsplannen een kleine bijdrage leveren aan de overschrijdingen in 2012. Deze overschrijdingen zullen worden opgelost door middel van maatregelen die al voor 2010 in gang gezet moeten worden (zie Project-

saldering). Daarmee wordt de bijdrage van het plan Groot Oosterhout gecompenseerd.

In de verkeersmodellen is de fasering van de realisatie van de woningbouw verwerkt. Dit kan ook als maatregel gezien worden, omdat de effecten op de luchtkwaliteit op deze manier gespreid worden. Omdat deze fasering invloed heeft op de luchtkwaliteit en omdat ze als basis heeft gediend voor het onderzoek, moet de fasering in een voorschrift opgenomen worden, als volgt:

“Voor het bestemmingsplan Groot Oosterhout moet de volgende fasering worden aangehouden, tenzij aangetoond kan worden dat de grenswaarden niet meer overschreden worden na realisatie van het plan:

1. tot en met 2010: 0 (nul) woningen;
2. 2011 tot en met 2012: maximaal 800 woningen;
3. 2013 tot en met 2015: maximaal 900 woningen;”

Deze fasering is opgenomen in de voorschriften.

Naast de bijdrage die een plan levert aan de concentraties langs de belangrijkste wegen, moet gekeken worden naar de concentraties ter plaatse van de geplande woningbouw. In het kader van “goede ruimtelijke ordening” is het van belang de blootstelling van toekomstige bewoners zo veel mogelijk te beperken.

Blootstelling

De luchtkwaliteit in het plangebied wordt voor een belangrijk deel bepaald door de volgende bronnen:

- De Prins Mauritssingel
- De parallelweg
- De spoorlijn Arnhem- Nijmegen (dieseltreinen)

Uit de contourkaarten voor het plangebied voor stikstofdioxide, fijn stof en het aantal overschrijdingsdagen fijn stof voor de jaren 2012, 2015 en 2020 blijkt dat ter plaatse van de geplande woningen geen grenswaarden overschreden worden.

Projectsaldering

De overschrijdingen in de Waalsprong bestaan voor een deel uit de reeds aanwezige overschrijding van de stikstofdioxideconcentratie: de zogenaamde autonome opgave, die los staat van de woningbouw in de Waalsprong. Het andere deel bestaat uit een verhoging van deze concentratie door de woningbouw in de Waalsprong. Tot en met 2015 met name veroorzaakt door de bestemmingsplannen Laauwick, Groot Oosterhout en Citadel. Na 2015 is er geen sprake meer van overschrijdingen (zelfs zonder maatregelen). De bijdrage van de plannen moet worden opgelost met maatregelen die gericht zijn op de Prins Mauritssingel en die gekoppeld zijn aan de genoemde bestemmingsplannen: dit is de zogenaamde projectsaldering. Het autonome deel wordt opgelost door maatregelen die voortkomen uit het Uitvoeringsprogramma.

Maatregelen langs de Prins Mauritssingel

Om de overschrijdingen aan te pakken langs de Prins Mauritssingel die in 2010 al aanwezig zijn en die in de periode tussen 2010 en 2015 verhoogd worden door de woningbouw in de Waalsprong is een project opgestart om de doorstroming op deze weg te verbeteren. Uit berekeningen is gebleken dat de bijdrage van de woningbouwplannen gecompenseerd kan worden, indien de stagnatie op deze weg (filevorming stadinwaarts vanaf de “bouwweg” tot aan de waalbrug) verminderd wordt. De berekeningen zijn opgenomen in de rapportage “Luchtkwaliteit Prins Mauritssingel na doorstromingsmaatregelen” van Witteveen & Bos d.d. 17 september 2008. Het onderzoek met de daarin vermelde maatregelen is op 23 september 2008 door het College van B&W vastgesteld.

In het onderzoek zijn o.a. de volgende verkeersmaatregelen meegenomen, die de stagnatie kunnen verminderen:

- Dynamisch verkeersmanagement;
- Vergroten van het transferium Ressen;
- Omleiden van doorgaand verkeer via A15 en A50.

De maatregelen worden momenteel i.s.m. de Stadsregio omgezet in een plan voor de fysieke inrichting van de Prins Mauritssingel. Deze maatregelen zijn ook opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Naast de verkeersmaatregelen wordt een groene afscherming ingezet, om de concentratie op de toetsafstand en ter plaatse van de woningen in de bestemmingsplannen te verlagen. Dit kan echter (nog) niet gekwantificeerd worden. Hierbij wordt aangesloten bij het IPL-onderzoek dat gestart is langs de A50 en dat wordt uitgevoerd door de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. De resultaten van dit deel van het project zijn pas in de loop van 2008 bekend.

Effecten van de maatregelen

Door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement en een doseerpunt op de Prins Mauritssingel wordt bewerkstelligd dat verkeer ten zuiden van het doseerpunt, Vrouw Udasingel (IIa) of de Bouwweg (IIb), niet meer stagneert. Voor het luchtkwaliteitsmodel is de invoer overeenkomstig aangepast, met als bijzonderheid dat het verkeer rondom het toekomstige splitsingspunt nog wel stagnatie ondervindt in de spits. Verder is stagnatie verondersteld ten noorden van het doseerpunt (hetzij vanaf de Vrouw Udasingel naar het noorden, hetzij vanaf de Bouwweg).

De effecten van de maatregelen zijn beoordeeld op basis van de volgende parameters:

- Concentratie op de toetsafstand;
- Overschrijdingsoppervlak;
- Aantal blootgesteld;

In het rapport van Witteveen en Bos zijn de onderzoeksmethode en de resultaten vastgelegd.

Hierboven staan de figuren met de NO₂-contouren 2012 (autonoom, plan, plan met maatregel IIa en plan met maatregel IIb)

Concentratie op toetsafstand

In onderstaande tabel wordt de autonome situatie vergeleken met de plansituatie zonder en met maatregelen. P-IIa is de maatregel met het doseerpunt bij de Vrouw Udasingel en P-IIb met het doseerpunt bij de Bouwweg. Weergegeven wordt de concentratie op de toetsafstand langs de Prins Mauritssingel.

Concentraties op de toetsafstand, effect van maatregelen

NO ₂ jaar-gemiddelde	2012				2015				2020			
Locatie	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb
	NO ₂ (µg/m ³)				NO ₂ (µg/m ³)				NO ₂ (µg/m ³)			
1a	32,7	33,2	31,1	31,0	29,7	30,6	28,9	28,9	25,0	26,0	24,6	24,6
1b	33,7	34,2	31,2	31,2	30,6	31,5	29,0	29,0	25,6	26,6	24,6	24,6
2a	34,5	35,1	32,3	31,0	31,3	32,5	30,3	29,1	26,4	27,6	25,9	25,1
2b	40,6	41,7	36,6	35,6	36,9	39,0	34,6	33,6	30,5	32,4	29,0	28,3
3a	37,0	37,8	33,4	32,8	33,4	34,9	31,4	30,9	27,8	29,3	26,8	26,4
3b	37,5	38,4	33,5	33,2	33,8	35,4	31,6	31,2	28,2	29,7	26,7	26,5
4a	36,9	37,6	33,8	33,8	33,1	34,7	32,0	31,9	28,1	29,5	27,5	27,5
4b	38,7	39,5	35,1	35,1	34,6	36,5	33,1	33,1	29,3	30,7	28,3	28,3
5a	36,2	36,7	32,9	32,9	31,2	32,0	30,8	30,8	27,5	28,3	27,3	27,3
5b	39,6	40,3	35,2	35,2	33,6	34,5	33,1	33,1	29,2	30,0	28,9	28,9
6a	43,3	43,9	39,4	39,4	39,4	40,3	36,9	36,9	34,9	35,7	33,2	33,2
6b	44,9	45,5	40,3	40,3	40,8	41,8	37,7	37,7	35,8	36,8	33,8	33,8

PM ₁₀ jaar-gemiddelde	2012				2015				2020			
Locatie	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb
Id	PM ₁₀ (µg/m ³)				PM ₁₀ (µg/m ³)				PM ₁₀ (µg/m ³)			
1a	23,3	23,4	23,2	23,2	22,1	22,3	22,2	22,2	21,0	21,2	21,2	21,2
1b	23,4	23,5	23,2	23,2	22,2	22,4	22,2	22,2	21,1	21,3	21,1	21,1
2a	23,6	23,8	23,5	23,4	22,4	22,6	22,4	22,4	21,1	21,4	21,3	21,2
2b	25,4	25,7	25,2	25,1	23,7	24,2	23,9	23,9	22,3	22,8	22,6	22,5
3a	24,7	24,9	24,5	24,4	23,2	23,5	23,3	23,2	21,8	22,2	22,0	22,0
3b	24,2	24,5	24,0	24,0	22,8	23,1	22,9	22,9	21,4	21,8	21,7	21,7
4a	23,5	23,6	23,3	23,3	22,1	22,4	22,3	22,3	21,0	21,3	21,2	21,2
4b	24,8	25,0	24,7	24,7	23,1	23,5	23,3	23,3	21,8	22,2	22,1	22,1
5a	23,6	23,7	23,3	23,3	22,1	22,3	22,2	22,2	21,0	21,2	21,1	21,1
5b	24,7	24,9	24,4	24,4	23,0	23,2	23,1	23,1	21,7	22,0	21,9	21,9
6a	25,1	25,3	24,8	24,8	23,3	23,5	23,3	23,3	22,1	22,3	22,2	22,2
6b	25,4	25,6	25,1	25,1	23,6	23,8	23,6	23,6	22,3	22,5	22,4	22,4

PM ₁₀ over- schrijd- ings- da- gen	2012				2015				2020			
	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb
Id	# overschrijdingsdagen PM ₁₀				# overschrijdingsdagen PM ₁₀				# overschrijdingsdagen PM ₁₀			
1a	17	17	17	17	13	15	13	13	16	16	17	17
1b	17	17	15	15	13	13	13	13	9	11	11	11
2a	19	20	19	19	16	17	16	16	16	16	16	16
2b	21	21	21	21	19	20	19	19	14	16	15	15
3a	20	23	24	24	17	17	22	22	16	16	18	18
3b	19	20	19	19	16	16	16	16	12	14	13	13
4a	16	16	17	17	15	16	15	15	14	14	14	14
4b	17	18	19	19	15	15	17	17	11	13	14	14
5a	17	17	18	18	16	17	17	17	14	14	15	15
5b	19	19	19	19	17	17	17	17	13	13	14	14
6a	23	24	23	23	20	21	20	20	17	18	18	18
6b	21	22	21	21	19	19	19	19	15	16	16	16

Uit de resultaten blijkt dat beide varianten van de maatregel ervoor zorgen dat de overschrijdingen verdwijnen en de bijdrage van de plannen Laauwick, Groot Oosterhout en Hof van Holland wordt gecompenseerd, zowel in 2012 als in 2015.

Overschrijdingsoppervlak

Oppervlak waarbinnen grenswaarde NO₂ wordt overschreden

situatie	omschrijving	m ² NO ₂	ha NO ₂	km ² NO ₂
2012 autonoom		73304	7,33	0,0733
2012 plan	plan oorspr	85709	8,57	0,0857
2012 plan IIa	doseerpunt VUS	10856	1,09	0,0109
2012 plan IIb	doseerpunt BW	8786	0,88	0,0088
2015 autonoom		16624	1,66	0,0166
2015 plan	plan oorspr	30752	3,08	0,0308
2015 plan IIa	doseerpunt VUS	5582	0,56	0,0056
2015 plan IIb	doseerpunt BW	5574	0,56	0,0056
2020 autonoom		364	0,04	0,0004
2020 plan	plan oorspr	860	0,09	0,0009
2020 plan IIa	doseerpunt VUS	349	0,03	0,0003
2020 plan IIb	doseerpunt BW	349	0,03	0,0003

Het overschrijdingsoppervlak is berekend inclusief de weg zelf. Formeel hoeft echter pas gerekend te worden vanaf de toetsafstand. Het blijkt dat het overschrijdingsoppervlak in de plansituatie, na het nemen van de verkeersmaatregelen, lager is dan in de autonome situatie. Dat geldt voor alle jaren. Daarmee is aangetoond dat door de maatregelen de bijdrage van de plannen in de Waalsprong gecompenseerd kunnen worden.

Aantal blootgestelde woningen

Na berekening van de concentraties langs de Prins Mauritssingel is bepaald hoeveel woningen zich binnen de 40 µg/m³ contour (jaargemiddelde NO₂) bevinden in de autonome situatie (zonder woningbouw), in de plansituatie zonder maatregelen en in de plansituatie met maatregelen. De maatregelen zijn verdeeld in doseerpunt Vrouw Udasingel (IIa) en doseerpunt Bouwweg (IIb). Dit is alleen bepaald voor stikstofdioxide, omdat alleen voor deze stof sprake is van overschrijdingen langs de Prins Mauritssingel.

Aantal woningen binnen 40 µg/m³-contour NO₂

Locatie	Lent	Nieuwbouw
2007	21	n.v.t.
2010	8	n.v.t.
2012 autonoom	3	n.v.t.
2012 plan	3	26
2012 plan IIa	0	0
2012 plan IIb	0	0
2015 autonoom	1	n.v.t.
2015 plan	2	0
2015 plan IIa	0	0
2015 plan IIb	0	0

Conclusie projectsaldering

Door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement en een nieuw doseerpunt wordt de concentratie stikstofdioxide teruggebracht onder de grenswaarde op de toetsafstand. Het overschrijdingsoppervlak neemt door de maatregelen af tot onder het niveau van de autonome situatie. Het aantal blootgestelde woningen is in de plansituatie inclusief maatregelen lager dan in de autonome situatie (Lent) of de plansituatie zonder maatregelen (Laauwick).

Zowel bij het doseerpunt op de Bouwweg als bij het doseerpunt bij de Vrouw Udasingel wordt de concentratie NO₂ langs de hele Prins Mauritssingel onder de grenswaarde gebracht.

Borging van de maatregelen

Om de genoemde verkeersmaatregelen te onderzoeken en te laten uitvoeren is in september 2007 een projectgroep gestart: Projectgroep "Doorstroming Prins Mauritssingel". Deze projectgroep heeft tot taak onderzoek te doen naar maatregelen die de concentratie stikstofdioxide langs de Prins Mauritssingel onder de grenswaarde kunnen brengen. Het uiteindelijke product is een collegebesluit over het uitvoeren van de geschikte maatregelen en de financiële dekking hiervan.

Ter voorbereiding van dit besluit, zijn de volgende stappen doorlopen:

- Expert meeting van interne deskundigen (Milieu, verkeer, stedenbouw, projectbureau). Het resultaat van deze bijeenkomst was het rapport van Tauw;
- "Maatregelen luchtkwaliteit Waalsprong" van 1 april 2008
- Workshop met externe partijen, zoals Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, Platform Waalsprong, ondernemers en de gemeente Arnhem.
- Collegebesluit over NSL-subsidie, "Mandatering subsidieaanvraag NSL" van 8 april 2008, met daarin een reservering van middelen ten behoeve van de maatregelen langs de Prins Mauritssingel.
- De verkeersmaatregelen op de Prins Mauritssingel zijn opgenomen in het RSL. Dit RSL is eind april 2008 aangeboden aan het ministerie van VROM.
- De verkeersmaatregelen worden in het bestemmingsplan opgenomen als voorwaarde voor het in gebruik nemen van de woningen. Dit is in lijn met de uitspraken van de Raad van State (zie Linderveld uitspraak 200502510/1).

Conclusies bestemmingsplan Groot Oosterhout

De bijdrage van dit plan is in samenhang met de twee andere plannen bekeken. In 2020 zijn er geen overschrijdingen, zowel in de autonome als in de plansituatie. In 2015 is er alleen een overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide (jaarmiddelde) langs de Prins Mauritssingel ter hoogte van de Waalbrug. In 2012 zijn er overschrijdingen langs de Prins Mauritssingel op verschillende plaatsen, waaronder ter hoogte van het plan Laauwick. Realisatie van het bestemmingsplan Groot Oosterhout draagt, samen met de plannen laauwick en Citadel, bij aan de overschrijdingen van de grenswaarden. Om dit plan te realiseren én te voldoen aan artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer, moeten er maatregelen genomen worden waardoor de concentratie NO₂ onder de grenswaarde komt.

Door de stagnatie van het verkeer op de Prins Mauritssingel aan te pakken, door middel van een nieuw doseerpunt, dynamisch verkeersmanagement en een uitgebreid transferium, komen de concentraties op de toetsafstand weer onder de grenswaarden.

Deze verkeersmaatregelen worden voor 2012 uitgevoerd, waardoor de realisatie van het plan Groot Oosterhout voldoet aan artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure “Bedrijven en milieuzonering” (2007). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukennmerken van typen bedrijven. In de lijst wordt op basis van een aantal factoren, waaronder geur, stof, geluid en gevaar, een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies (zoals woningen) waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. De aan te houden afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen. De door de gemeente Nijmegen opgestelde lijst is op deze methodiek gebaseerd.

In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden: het omgevingstype “rustige woonwijk” en het omgevingstype “gemengd gebied”. De indicatieve afstanden die zijn opgenomen in de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een “rustige woonwijk”. Voor woningen in een “gemengd gebied” mag deze afstand voor een aantal aspecten, waaronder geur en geluid, worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Voor het aspect “gevaar” is geen correctie mogelijk. Hieronder zijn de aan te houden afstanden per bedrijfscategorie aangegeven.

Categorie	Indicatieve afstand tot woning in “rustige woonwijk” (meter)	Indicatieve afstand tot woning in “gemengd gebied” (meter)
1	10	0
2	30	10
3.1 / 3.2	50 / 100	30 / 50
4.1 / 4.2	200 / 300	100 / 200
5.1 / 5.2 / 5.3	500 / 700 / 1.000	300 / 500 / 700
6	1.500	1.000

Milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieu-belastende en milieugevoelige activiteiten. Voor voorliggend bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met diverse bedrijven, die zowel binnen als buiten het plangebied gelegen kunnen zijn.

Milieuzonering

Ten noorden van het woongebied Groot Oosterhout ligt bedrijventerrein De Grift. Bij de voorbereiding van voorliggend bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar eventuele beperkingen die vanuit het bedrijventerrein De Grift aanwezig zijn voor de ontwikkeling van woningen in Groot Oosterhout en naar de beperkingen die de woningbouw in Groot Oosterhout oplevert voor de aanwezige bedrijven.

Uitgangspunt is dat woningbouw in Groot Oosterhout het primaat heeft boven bedrijvigheid op De Grift: de mogelijkheden voor het toestaan van bedrijven op De Grift worden derhalve beperkt door de realisering van woningen in Groot Oosterhout en niet andersom.

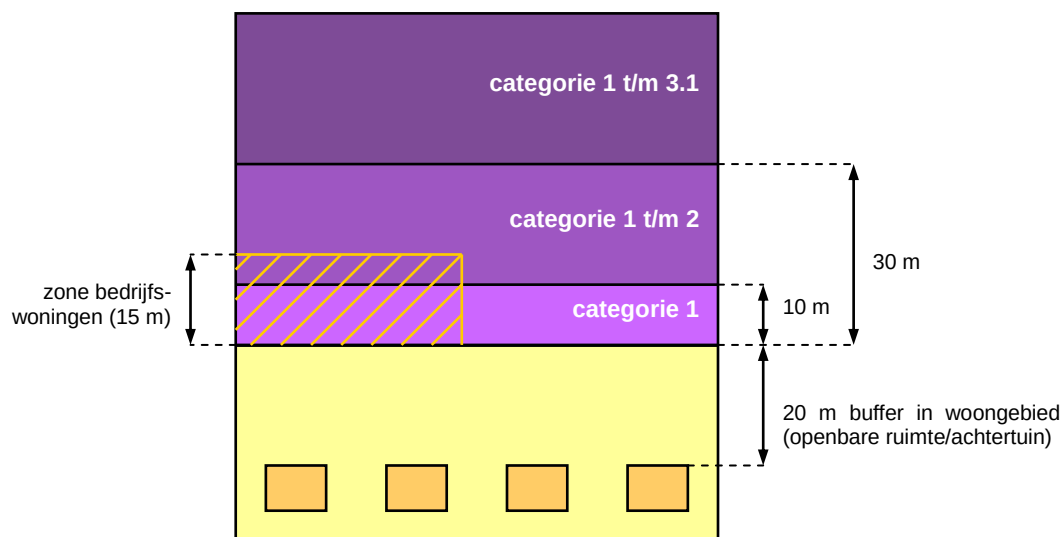
Op basis van dit gegeven is voor het gedeelte van bedrijventerrein De Grift dat binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt, een zonering opgenomen. Hierdoor kan aan de benodigde afstand tussen de bedrijven op De Grift en de gevels van de woningen worden voldaan. De woningen in het toekomstige woongebied Groot Oosterhout liggen in het omgevingstype “rustige woonwijk”. Voor de bestaande woningen op het bedrijventerrein, die tussen de bedrijven staan, is geen sprake van dit omgevingstype, maar is uitgegaan van “gemengd gebied”.

Aan de noordzijde van het woongebied Groot Oosterhout wordt binnen de woonbestemming voorzien in een “bufferzone” tussen de woningen en de grens van het bedrijventerrein. Deze bufferzone bestaat uit openbare ruimte (de weg in het westelijk deel van Groot Oosterhout) of uit de achtertuinen van de woningen (oostelijk deel van Groot Oosterhout) en heeft een maat van 20 meter. De bufferzone is buiten het bouwvlak geplaatst. Buiten dit bouwvlak zijn geen hoofdgebouwen toegestaan.

Langs de zuidelijke rand van De Grift is vervolgens een 10 meter brede strook met de bestemming “Bedrijfsdoeleinden, categorie 1” opgenomen, waarbinnen uitsluitend bedrijfsactiviteiten in categorie 1 (indicatieve afstand 10 meter) zijn toegestaan. Binnen een afstand van 30 meter van de gevels van de nieuwe woningen zijn op deze manier geen bedrijfsactiviteiten met een zwaardere milieucategorie dan 1 toegestaan.

Achter de strook met categorie 1-bedrijvigheid is een strook met een breedte van 20 meter opgenomen met de bestemming “Bedrijfsdoeleinden, categorie 1 t/m 2”. Hier zijn bedrijfsactiviteiten in de categorieën 1 en 2 (indicatieve afstand maximaal 30 meter) toegestaan. Op het overige deel van De Grift is bedrijvigheid in de categorieën 1, 2 en 3.1 mogelijk binnen de bestemming “Bedrijfsdoeleinden, categorie 1 t/m 3.1” (indicatieve afstand maximaal 50 meter). Door deze zonering wordt in alle gevallen voorzien in voldoende afstand tot de nieuwe woningen in Groot Oosterhout.

In het westelijk deel van De Grift is, mede uit oogpunt van beeldkwaliteit, nog een extra bufferzone opgenomen in de vorm van een strook met bedrijfswoningen. Aan de rand van het bedrijventerrein is hier een strook van 15 meter aanwezig waarbinnen uitsluitend bedrijfswoningen (en dus geen bedrijfspanden) kunnen worden gerealiseerd. Op onderstaande schematisering is de zonering van De Grift inzichtelijk gemaakt. *Dit westelijke deel is nu buiten het bestemmingsplan Groot Oosterhout gelaten. Een aparte bestemmingsplanprocedure hiervoor wordt binnenkort gevolgd.*



Schematische weergave zonering De Grift

De zonering van De Grift is aan de oost- en noordzijde van het bedrijventerrein afgestemd op de bestaande woningen die aanwezig zijn tussen de bedrijven. Hierbij is uitgegaan van het omgevingstype “gemengd gebied” en de gecorrigeerde afstanden die daarbij horen. Gemeten vanaf de gevels van de woningen is voor bedrijven in categorie 2 een afstand van minimaal 10 meter aangehouden. Voor bedrijven in categorie 3.1 is een afstand van minimaal 30 m opgenomen.

Bij de toekomstige vestiging van bedrijven op De Grift zal in alle gevallen een nadere toetsing plaatsvinden in het kader van de milieuvergunning of de algemene regels waaronder het bedrijf valt. Het is mogelijk dat een bedrijfsperceel in meerdere zones ligt. In dat geval is het voorstelbaar dat voor bedrijven aan de voorzijde slechts lichte (kantoor)activiteiten worden toegestaan en dat verder naar achter op het perceel de wat zwaardere bedrijfsactiviteiten plaatsvinden.

Bij de voorschriften is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Bedrijven die passen binnen de toegestane milieucategorie én voorkomen op de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn rechtstreeks toelaatbaar in het plangebied. Bedrijvigheid die niet voorkomt in de Staat van bedrijfsactiviteiten, maar die gelijk te stellen is met wel op deze lijst voorkomende bedrijvigheid, is slechts toelaatbaar door middel van vrijstelling. Bedrijven in een hogere milieucategorie zijn niet rechtstreeks toegelaten, omdat dat zou kunnen leiden tot een conflicterende situatie met betrekking tot de woningbouw. Wel is in de voorschriften een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden bedrijven in een hogere categorie toe te laten.

Bestaande bedrijvigheid

In het plangebied zijn twee huidige bedrijven gevestigd, die niet zonder meer passen binnen de beoogde zonering van De Grift. Voor deze bedrijven is "maatwerk" noodzakelijk, zodat zij op hun huidige locatie gevestigd kunnen blijven, terwijl de realisering van woningen in Groot Oosterhout niet wordt belemmerd. Voor deze bedrijven is specifiek onderzoek verricht.

Het graszadenbedrijf Barenbrug Holland BV is gevestigd op De Grift. Het bedrijf is niet vergunningplichtig maar valt onder het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer. In dit besluit zijn onder andere geluidnormen opgenomen voor de geluidsproductie op de gevels van woningen. Uit onderzoek is gebleken dat maatregelen kunnen worden getroffen, zodat aan deze normen kan worden voldaan en hinder naar de nieuwe woningen in Groot Oosterhout wordt voorkomen. Er heeft overleg plaatsgevonden over de noodzakelijke maatregelen en de consequenties daarvan. Uitgangspunt is dat de aanwezigheid van dit bedrijf geen belemmeringen oplevert voor woningbouw in Groot Oosterhout. Partijen hebben ruimtelijke overeenstemming over een nieuw verkavelingsvoorstel met een geluidwal tussen het bedrijf en de woningbouw.

In de noordoosthoek van het plangebied is het bedrijf Toorank gevestigd, dat onder de SBI-code "distilleerderijen en likeurstokerijen" is ondergebracht. Dit bedrijf valt volgens de SBI-code in categorie 4. Deze indeling uit genoemde publicatie is slechts een indicatief hulpmiddel dat gemotiveerd moet worden toegepast (zie pagina 16 van publicatie 16 april 2007). Op basis van de daadwerkelijke hinder die is vastgelegd in de vigerende milieuvergunning d.d. 22 september 2008, komt indeling onder milieucategorie 3 overeen met de werkelijke milieubelasting. Hier is er een afstand van 50 meter voor "Bedrijfsdoeleinden, categorie 1 t/m 3.1" nodig.

Vanwege vergunde rechten moet bij Toorank rekening gehouden worden met een geluidcontour van 25 meter. Dit betekent dat woningen op 25 meter afstand van het bedrijf gerealiseerd mogen worden.

Buiten het plangebied zijn een aantal bedrijven gevestigd die van invloed zijn op de mogelijke ontwikkelingen binnen het plangebied.

Ten noorden van het plangebied is op de Griftdijk 8 is een veehouderijbedrijf voor het fokken van varkens gevestigd. De geuremissie afkomstig van de veehouderij is van invloed op de directe omgeving. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) schrijft voor op welke wijze een bevoegd gezag de geurhinder vanwege dierenverblijven moet beoordelen indien een veehouderij een milieuvergunning aanvraagt. Indirect heeft de Wgv ook consequenties voor de totstandkoming van geurgevoelige objecten en dus voor de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke ontwikkelingen spelen 2 aspecten een rol:

1. Is ter plaatse de bedrijfsbestemming een goed woon- en verblijfsklimaat gegarandeerd? (belang geurgevoelig object/bestemming)
2. Wordt de veehouder niet in zijn belangen geschaad?

ad 1. De ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit bestemmingsplan bevinden zich binnen de bebouwde kom. Hier geldt een geurnorm van maximaal 2,0 odour units per kubieke meter lucht (artikel 3 lid 1 sub c, Wet geurhinder en veehouderij). Van belang is dat er geen geurgevoelige objecten worden gerealiseerd met een hogere geurbelasting dan volgens de norm toegestaan. Binnen het onderhavige plan is dat niet mogelijk.

ad 2. Of de veehouder vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen in zijn belangen wordt geschaad houdt verband met in hoeverre uitbreidingsmogelijkheden juist door het voorliggende bestemmingsplan worden beperkt. De veehouderij heeft een milieuvergunning waarbij een zekere geuremissie is toegestaan. Deze geuremissie heeft een dusdanige omvang dat op grond van de geldende wetgeving, vastgelegd in de Wgv, er geen uitbreidingsmogelijkheden zijn. Het bedrijf heeft reeds haar maximale omvang voor wat betreft geuremissie bereikt omdat het in de huidige bestaande situatie beperkt wordt vanwege normoverschrijding gebaseerd op vergunde rechten uit het verleden.

Geconcludeerd kan worden dat vanwege de veehouderij gelegen aan de Griftdijk 8 nu al reeds sprake is van een overbelaste situatie en dat uitbreiding van de veehouderij in de bestaande situatie, los van het voorliggende bestemmingsplan, niet mogelijk is. De veehouderij wordt door het voorliggende bestemmingsplan dan ook niet geschaad in haar belangen.

Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich aan de Stationsstraat 28 een veehouderij. Het bedrijf heeft zich gemeld in het kader van het Besluit Melkrundveehouderijen milieubeheer waarbij zij aangaf maximaal 50 mestvarkeneenheden (mve) te houden. De vergunning(plicht) is hiermee komen te vervallen. Het Besluit Melkrundveehouderijen milieubeheer is in 2006 overgegaan in het Besluit Landbouwbedrijven milieubeheer.

Vanuit het Besluit Landbouw, dat op deze veehouderij van toepassing is, gelden de volgende vaste afstanden die moeten worden aangehouden tot geurgevoelige objecten³:

- 100 meter tot categorie I en II objecten
- 50 meter tot categorie III, IV en V objecten

Overigens moet rekening worden gehouden met uitbreidingsmogelijkheden die het bedrijf heeft waarbij het bouwvlak dan bepalend wordt. Dit betekent dat binnen een afstand van minimaal 100 meter vanaf het bouwvlak binnen het plangebied geen woningen zijn toegestaan. Met genoemde afstanden is in dit bestemmingsplan rekening gehouden.

3

object categorie I:

- bebouwde kom met stedelijk karakter;
- ziekenhuis, sanatorium en internaat, en
- objecten voor verblijfsrecreatie,

object categorie II:

- bebouwde kom of aaneengesloten woonbebouwing van beperkte omvang in een overigens agrarische omgeving;
- objecten voor dagrecreatie;

object categorie III:

- verspreid liggende niet-agrarische bebouwing die aan het betreffende buitengebied een overwegende woon- of recreatiefunctie verleent;

object categorie IV:

- woning behorend bij een agrarisch bedrijf, niet zijnde een veehouderij waar 50 of meer mestvarkeneenheden op grond van een vergunning of een algemene maatregel van bestuur aanwezig mogen zijn;
- verspreid liggende niet-agrarische bebouwing;

object categorie V:

- woning, behorend bij een veehouderij waar 50 of meer mestvarkeneenheden op grond van een vergunning of een algemene maatregel van bestuur aanwezig mogen zijn;

Daarnaast bevindt zich ten noordwesten van het plangebied een Lpg tankstation. Deze activiteit veroorzaakt externe veiligheidsrisico's. In paragraaf 5.6 zijn deze risico's toegelicht.

5.6 Externe veiligheid

Algemeen

Met betrekking tot externe veiligheid kunnen twee typen risico's worden onderscheiden:

- a. Risico's door inrichtingen c.q. bedrijven.
- b. Risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportassen.

Een risico kan toenemen doordat het bedrijf uitbreidt of het transport toeneemt maar ook doordat (kwetsbare) objecten 'opschuiven' naar de risicobron. Deze paragraaf richt zich op de beheersing van deze risico's voor het onderhavige bestemmingsplan.

Wet- en regelgeving

De beheersing van de risico's van bedrijven wordt geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Bij de veiligheidsnormen in het Bevi wordt onderscheidt gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR)⁴ en het groepsrisico (GR)⁵.

Het PR kent een grenswaarde die niet mag worden overschreden voor kwetsbare objecten zoals woningen en scholen. Voor beperkt kwetsbare objecten (kleinere kantoren en kleine winkels, etc.) geldt er een richtwaarde die slechts mag worden overschreden indien daar zwaarwegende argumenten voor zijn.

Het groeprisico kent de verantwoordingsplicht zonder dat daar strikte normering in de vorm van grens- of richtwaarden onder liggen. De verantwoording is een afweging van groeprisico's tegen de maatschappelijke baten en kosten van een risicovolle activiteit.

De beheersing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onder meer geregeld in de Circulaires Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Crnvgs, 2004) en Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen (1984). De Crnvgs is niet wettelijk verankerd en het ontbreekt vooralsnog daardoor aan wettelijke grenswaarden. Het is echter waarschijnlijk dat deze verankering binnenkort wel gaat plaatsvinden. De Crnvgs hanteert een vergelijkbare systematiek zoals die ook voor risico's van bedrijven geldt. Ook voor de risico's van buisleidingen is de wetgeving sterk in ontwikkeling en wordt binnenkort een nieuwe circulaire verwacht. Onderstaande tekst anticipeert zoveel als mogelijk op deze nieuwe ontwikkelingen.

Inrichtingen/bedrijven

Voor wat betreft externe veiligheid vanwege bedrijven in Groot Oosterhout is alleen het LPG-station aan de Stationsstraat van belang.

LPG-station Stationsstraat

Op de kruising van de Griftdijk en de Stationsstraat is buiten het plangebied een LPG-station gevestigd met een doorzet van maximaal 1.000 m³ per jaar. De externe veiligheidsrisico's van het LPG-station zijn bepaald in een Qualitatieve Risico Analyse (QRA) ("LPG tankstation de Rietgraaf te Oosterhout" d.d. 13 november 2008, Arcadis).

⁴ PR = risico op een plaats buiten een inrichting of transportas, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of transportas waarbij een gevaarlijke stof betrokken is

⁵ GR = de cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen (tenminste 10, 100 of 1000) overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval binnen die risicobron, waarbij een gevaarlijke stof is betrokken

De norm voor het plaatsgebonden risico is vastgelegd als een risicocontour met de grenswaarde van de kans van 10^{-6} per jaar. Binnen deze contour rond het LPG-vulpunt mogen geen kwetsbare bestemmingen liggen. In de regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) is een tabel opgenomen met de afstandscriteria voor diverse kenmerken van tankstations. Een doorzet van maximaal 1000 m³ LPG voor een nieuwe situatie leidt tot een afstand van 45 meter vanaf het vulpunt en bij een doorzet van 1.000 tot 1.500 m³ hoort een afstand van 110 meter. Voor dit LPG tankstation geldt de afstand 45 meter vanaf het LPG-vulpunt.

Voor het groepsrisico bestaat in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geen harde norm. De hoogte van het groepsrisico is afhankelijk van de mogelijke incidenten en de aanwezigen in de nabije omgeving van het LPG-tankstation. De bepaling van de hoogte van het groepsrisico geldt als beginpunt voor een uitspraak over de aanvaardbaarheid van de hoogte van het groepsrisico.

De LPG- branche en de overheid hebben een afspraak gemaakt met betrekking tot het veiliger maken van een LPG- tankstation. Deze afspraak heeft betrekking op de losslang en de coating van de tankwagen. Na 2010 is het verplicht voor alle tankwagens een coating te hebben en een bepaalde soort losslang te hanteren. Als er voor 2010 een besluit genomen wordt, wordt er geen rekening gehouden met de coating. Als het een bestaande situatie betreft of na 2010 een besluit genomen wordt, wordt wel rekening gehouden met de coating. In dit plan wordt voor de feitelijke situatie uitgegaan van de afwezigheid van hittewerende coating en voor de toekomstige ruimtelijke situatie, gerealiseerd voor 2010, wordt ook uitgegaan van de afwezigheid van de coating. Dit omdat het ruimtelijke besluit voor 2010 genomen wordt.



Figuur 1 Omgeving LPG-tankstation met cirkel 150 meter vanaf het LPG-vulpunt

In onderhavig plan wordt ten zuidoosten van het LPG-tankstation een bedrijventerrein gerealiseerd. Voor de nieuwe bedrijvenbestemming is een bezetting van 40 personen per hectare aangenomen.

Geconcludeerd wordt dat met betrekking tot het plaatsgebonden risico er geen beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de $PR10^{-6}$ contour liggen. Hiermee wordt voldaan aan de norm en is er geen sprake van een saneringssituatie.

Het groepsrisico voor het LPG-tankstation neemt toe maar blijft onder de oriëntatiewaarde waarbij wordt uitgegaan van de faalfrequenties zonder de maatregelen uit het LPG convenant.

Verantwoording Groepsrisico

Het bestemmingsplan heeft nadelige gevolgen voor het groepsrisico. Dit betekent dat er formeel invulling moet worden gegeven aan de verantwoordingsplicht groepsrisico. Bij deze verantwoording moeten in ieder geval de volgende aspecten worden betrokken:

1. De hoogte van het groepsrisico van de risicovolle activiteiten, vergeleken met de oriënterende waarde van het groepsrisico en met de nulsituatie (de situatie zonder wijziging van de bestemming).
2. Maatschappelijk nut en de noodzaak van de ontwikkeling.
3. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.
4. Mogelijkheden voor preventie en zelfredzaamheid.
5. Mogelijkheden voor het nemen van aanvullende maatregelen voor de beperking van de veiligheidsrisico's.

ad 1. Hoogte van het groepsrisico

De toekomstige situatie met de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen 150 meter van het LPG-vulpunt geeft geen overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Vanwege de toename van het aantal mensen neemt ook de groepsrisico toe (met name voor het aantal slachtoffers) maar blijft dus onder de oriëntatiewaarde.

ad 2. Maatschappelijk nut en de noodzaak van de ontwikkeling.

In het rapport Detailhandelsstructuur Waalsprong Nijmegen wordt de behoefte onderkend van een lokaal verzorgende bouwmarkt. Met het realiseren van 11.000 tot 12.000 woningen waarmee er tussen de 33.000 - 36.000 mensen in Nijmegen Noord komen te wonen ontstaat er in het gebied behoefte voor een bouwmarkt. Het rapport zegt hierover het volgende:

De indicatieve berekening van het haalbare aanbod voor niet-keuzegevoelige artikelen (tuincentra, doe-het-zelf) wordt sterk bepaald door een goede vindbaarheid, zichtbaarheid en bereikbaarheid. Voor een bouwmarkt berekenen we in de Waalsprong een haalbaar aanbod van $\pm 4.000 \text{ m}^2$ vvo. Door de gerealiseerde nieuwbouw is in de Waalsprong nu reeds behoefte aan en draagvlak voor vestiging van een bouwmarkt. Vestiging van een bouwmarkt vindt bij voorkeur plaats in de nabijheid van bedrijventerrein de Grift, in de overgangszone tussen het bedrijventerrein en de woningbouwlocatie Groot Oosterhout. Voorwaarde is dat de locatie goed bereikbaar is vanuit het Waalspronggebied.

Daarnaast ontstaan met de realisatie van een bouwmarkt tussen de 20 en 40 arbeidsplaatsen.

ad 3. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen het invloedsgebied gelegen binnen de gemeente Nijmegen zijn geen toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico bekend.

ad 4. en 5. Preventie, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid en aanvullende maatregelen

Voor de verantwoording van het groepsrisico (GR) op dit punt is gebruik gemaakt van het advies van de Regionale Brandweer d.d. 13 november 2008. Naar aanleiding van het advies van de Regionale Brandweer is de QRA aangepast. Maatregelen ter beperking van het groepsrisico, de voorbereiding op een incident en de mogelijkheden van het bestrijden van een incident en mogelijkheden van zelfredzaamheid worden onderstaand uitgewerkt naar aanleiding van het brandweeradvies.

De brandweer stelt in haar advies dat de rampenbestrijding- en hulpverleningscapaciteit tekort schiet bij het berekende rampscenario. Dit scenario gaat uit van een Blevé van een lossende tankwagen. Hoewel de kans op een Blevé zeer klein is wordt dit scenario voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid als maatgevend beschouwd. De mogelijkheden voor de zelfredzaamheid zijn niet optimaal, maar de verwachting is dat personen die op grotere afstand dan 150 meter vanaf het LPG-vulpunt verblijven voldoende mogelijkheden zullen hebben om te schuilen en dat er geen bestemmingen zijn gepland die specifiek bedoeld zijn voor verblijf door verminderd of niet-zelfredzame personen.

Het brandweeradvies

Indien wordt besloten plan Groot Oosterhout te ontwikkelen, kunnen maatregelen worden getroffen ter verkleining van de risico's. De brandweer stelt de volgende maatregelen voor ter reductie van het risico:

- a) Het plaatsen van een sprinkler boven het LPG-vulpunt
Een sprinkler boven het LPG-vulpunt zal bij een brand nabij de LPG-tankwagen direct beginnen met het koelen van de LPG-tankwagen. Hierdoor is meer tijd beschikbaar voor de hulpdiensten om een Blevé te voorkomen en eventueel het omliggende gebied te ontruimen;
- b) Het realiseren van vluchtwegen binnen het effectgebied die direct van de risicobron wegleiden. Door vluchtwegen te realiseren die direct bij het LPG-vulpunt wegleiden worden aanwezige personen in staat gesteld zichzelf snel in veiligheid te brengen. Deze vluchtwegen moeten geschikt zijn om te voet te vluchten;
- c) Bestemmingen en/of objecten specifiek bedoeld voor verblijf door verminderd of niet zelfredzame personen buiten het effectgebied van het LPG-tankstation realiseren
Indien in het bestemmingsplan ruimte wordt gereserveerd voor objecten die specifiek bedoeld zijn voor gebruik door verminderd of niet-zelfredzame personen (bijvoorbeeld kinderdagverblijven, basisscholen of verzorgingstehuizen) is het advies deze op minimaal 300 meter van het LPG-vulpunt te bestemmen;
- d) Personen binnen het effectgebied van het LPG-tankstation voorlichten over de risico's en hoe zij moeten handelen bij een incident. De verwachting is dat personen die actief zijn voorbereid op een incident en die weten hoe zij in geval van een incident moeten handelen beter in staat zijn zichzelf in redding te brengen;
- e) De brandweer bij de uitwerking van het bestemmingsplan op een meer gedetailleerd niveau in overleg met Brandweer Nijmegen te realiseren. Aangezien de plankaart op dit moment globaal en deels indicatief is, is concrete toetsing van alle voor de brandweer relevante aspecten niet mogelijk (bijvoorbeeld de binnenplanse bereikbaarheid en de te realiseren bluswatervoorzieningen).

Ad a. Het huidige LPG-station moet op dit moment al voldoen aan de maatregelen volgens de Beste beschikbare technieken (BBT). Er zijn geen afspraken gemaakt over de toepassing van een sprinklerinstallatie.

Ad b. Uit de verkavelingssuggestie blijkt dat er voldoende uitgangen en vluchtwegen zijn die wegleiden van de plek waar mogelijk een calamiteit plaatsvindt.

Ad c. Binnen het effectgebied zijn geen bestemmingen gepland die zijn bedoeld voor verminderd zelfredzame personen.

Ad d. Huidige en toekomstige bewoners kunnen kennisnemen van de risico's via www.risicokaart.nl waardoor de zelfredzaamheid kan toenemen. Binnen de veiligheidsregio is een risicocommunicatieplan in ontwikkeling.

Ad e. De brandweer wordt intensief betrokken bij de verdere uitwerking van het plangebied.

Uit bovenstaande concluderen wij ondanks een geringe toename van het groepsrisico sprake is van een acceptabel groepsrisico.

Propaangastanks

Tevens zijn op een aantal bedrijven buiten het plangebied propaangastanks aanwezig met een maximale inhoud van 5 m³. Hiervoor dient een maximale afstand van 25 meter te worden aangehouden, waarbinnen beperkingen gelden voor het grondgebruik (artikel 3.28 Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer). Voor de woningbouw binnen het plangebied vormen deze zones geen beperkingen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de nabijheid van het plangebied vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de Prins Mauritssingel (A325), het spoor van Nijmegen naar Arnhem en door een hoge druk aardgastransportleiding.

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

In 2002 is voor het traject Elst-Nijmegen nog een zogenaamde 0-prognose afgegeven, er zouden volgens ProRail geen gevaarlijke stoffen meer per spoor door Nijmegen worden vervoerd. Uit de realisatiecijfers van 2007 van ProRail blijkt dat er toch gevaarlijke stoffen worden vervoerd over het spoor. Van 2006 tot 2007 heeft dit vervoer zich zelfs verdubbeld. ProRail verwacht echter dat het vervoer van gevaarlijke stoffen rond 2020 ruim onder het niveau van 2007 ligt. Deze verwachting is gebaseerd op marktontwikkelingen en met name de ingebruikname van de Betuweroute. De cijfers van dit moment zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Vervoer gevaarlijk stoffen in wagens per jaar

Stofcategorie	Beschrijving	Wagens/jaar	
		2007	prognose 2020
A	Brandbare gassen	2300	700
B2	Giftige gassen	34	200
B3	Zeer giftige gassen	0	0
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	950	1050
D3	Acrylnitril	24	50
D4	Zeer giftige vloeistoffen	150	50

In de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (VNG, 1998) worden enkele vuistregels gegeven aan de hand waarvan kan worden vastgesteld of het PR of de oriënterende waarde van het GR wordt overschreden.

Voor snelheden op het baanvak van hoger dan 40 km/uur is de indicatiewaarde voor het PR 10⁻⁶. Dit komt overeen met 3000 transportbewegingen met stofgroep C3 en maximaal 7000 transportbewegingen voor alle stofcategorieën samen. In 2007 waren dat er 1050 van C3 en ongeveer 3400 totaal. Bij de vervoersfrequentie van 2007 wordt de PR 10⁻⁶ dus niet overschreden.

Voor het GR is de stofgroep B3 (bijvoorbeeld chloor) en Groep A (bijvoorbeeld lpg) bepalend. B3/chloor wordt echter niet vervoerd op het traject Nijmegen Arnhem, lpg waarschijnlijk wel. Indien we ervan uitgaan dat in 2007 alle wagons uit cat. A lpg vervoerden (2300 wagons) de overschrijding van het groepsrisiconiveau mogelijk bij bevolkingsdichtheden vanaf 80/ha bij tweezijdige bebouwing (binnen de eerste 150 meter). Een berekening met RMB II van het groepsrisico is door AVIV uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in 2020 bij de huidige prognoses een overschrijding van een factor 1,58 t.o.v. de oriënterende waarde van het groepsrisico plaatsvindt. Bij het in gebruik nemen van de Betuwelijn zullen de risico's alleen maar verder afnemen (prognose vanaf 2020),

Prorail geeft aan vanaf 2020 geen gevaarlijke stoffen meer over het spoor te vervoeren. Het groepsrisico wordt in de onderstaande paragraaf verantwoord.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Aan de westzijde van het plangebied loopt de Prins Mauritssingel (A325) waarover vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is. In de maanden april en mei 2007 zijn in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) tellingen uitgevoerd naar de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A325. Deze gegevens hebben als basis gediend voor de risicoberekening (Analyse externe veiligheid A325, i.o.v. Gem. Nijmegen, Arcadis, 7 september 2007).

Overzicht vervoer over A325 april en mei 2007

Stofcategorie	Aantal tankwagens per jaar* geëxtrapoleerd
GF3 (brandbaar gas)	125
LF1 (brandbare vloeistof)	499
LF2 (brandbare vloeistof)	468

Prognose vervoer gevaarlijke stoffen 2020 op basis van Global Economy Scenario

Stofcategorie	Aantal tankwagens per jaar
GF3 (brandbaar gas)	124
LF1 (brandbare vloeistof)	574
LF2 (brandbare vloeistof)	538

Het PR blijft lager dan 10^{-6} per jaar en geeft dus geen ruimtelijke beperkingen. Het Groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe ten opzichte van de huidige situatie maar blijft nihil.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleiding

Ten noorden van het plangebied lopen twee hogedruk aardgasleidingen met een diameter van 48 inch en een werkdruk van 66 bar. Volgens de nog vigerende regelgeving rondom hoge druk aardgasleidingen (circulaire zonering hogedruk aardgastransportleidingen) dient de minimale bebouwingsafstand tot de leiding 50 meter te bedragen voor woonwijken, flatgebouwen en bijzondere objecten. Daarnaast geldt er volgens de circulaire een toetsingsafstand van 150 meter waarin niet zonder meer mag worden gebouwd.

Regelgeving rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen wordt momenteel echter herzien. Het ministerie van VROM heeft gemeenten ook verzocht hierop te anticiperen. Vooruitlopend hierop heeft de Gasunie berekend waar de PR-contour is gelegen voor deze buizen. Uit berekening blijkt dat de PR-contour is gelegen op 0 meter van de buis. Het nieuwe invloedsgebied voor deze buizen bedraagt 600 meter aan weerszijden van de buis. Een eerste berekening van het groepsrisico liet een overschrijding van de oriënterende waarde zien. Deze situatie zou strijdig zijn met de concept visie van de gemeente. Op basis van deze eerste berekening heeft de regionale brandweer een advies uitgebracht. Na overleg met de brandweer en de Gasunie heeft een herberekening plaatsgevonden. Hierbij zijn nieuwe bevolkingsgegevens gebruikt. In deze periode zijn echter ook nieuwe afspraken gemaakt tussen het ministerie van VROM en de Gasunie over de corrosiefactor in het rekenmodel. Afgesproken is dat de kans op leidingbreuk door corrosie nihil is. De combinatie van deze nieuwe factoren hebben ertoe geleid dat het groepsrisiconiveau onder de oriënterende waarde ligt na realisatie van de bouwplannen. Verantwoording van het groepsrisico blijft echter noodzakelijk.

Verantwoording groepsrisico⁶

De hoogte van het groepsrisico is in voorgaande paragrafen al aangegeven. Het invloedsgebied is afhankelijk van het scenario dat wordt gehanteerd en varieert van 580

⁶ Volgens Crnvg's paragraaf 4.2

meter bij een ramp met een gasleiding tot een incident met een treinwagon met zeer giftige vloeistoffen met een invloedsgebied van 3000 meter. Invulling van de bouwplannen leidt tot een aanwezigheid van ongeveer 100 personen per hectare.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico, de voorbereiding op een incident en de mogelijkheden van het bestrijden van een incident en mogelijkheden van zelfredzaamheid worden in de volgende paragraaf uitgewerkt naar aanleiding van het brandweeradvies.

Het brandweeradvies

De brandweer stelt in haar advies dat de rampenbestrijding- en hulpverleningcapaciteit tekort schiet bij het berekende rampscenario. Dit scenario gaat uit van een externe beschadiging van de gasleiding met als gevolg een breuk en het ontstaan van een fakkelbrand. Ook het rampscenario (Bleve) is doorgerekend. Ter reductie van de kans op deze scenario's wordt een aantal maatregelen voorgesteld. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe er met dit advies zal worden omgegaan.

De brandweer stelt de volgende maatregelen voor ter reductie van het risico.

- a) De bluswatervoorziening en bereikbaarheid binnen het plangebied laten voldoen aan de notitie "Randvoorwaarden en richtlijnen bluswater en bereikbaarheid van Brandweer Nijmegen";
- b) Borgen van de operationele en bestuurlijke geoefendheid in het bestrijden van incidenten bij het transport van gevaarlijke stoffen;
- c) Gevelopeningen van gebouwen binnen de effectgebieden van de buisleiding en de (spoor)weg af richten;
- d) Het aanbrengen van een waarschuwingslint boven de hogedruk aardgasleiding. Indien personen gaan graven komen ze dit lint eerst tegen;
- e) Het vergroten van de dekking op de leiding om graafschade te voorkomen;
- f) Het aanbrengen van bovengrondse waarschuwingsborden en waar mogelijk omheining;
- g) Uitgangen en vluchtwegen van bebouwing binnen het effectgebied (300m) van het maatscenario realiseren aan de zijde die bij de Prins Mauritssingel en het spoor wegleiden;
- h) Bestemmingen die specifiek bedoeld zijn voor verblijf van verminderd zelfredzaam buiten het effectgebied bestemmen;
- i) Bewoners en gebruikers van plangebied voorlichten over de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen, de plaats van de hogedruk aardgasleidingen en over hoe te handelen in het geval van een incident.

Ad a. Met de randvoorwaarden zoals geschetst onder a en b wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden bij de uitwerking van het bestemmingsplan in het daaropvolgende bouwplan. De bereikbaarheid van het gebied en de beschikbaarheid van materieel voor de bestrijding van een ramp zijn goed.

Ad b. Geoefendheid van bestuurders en andere bij rampenbestrijding betrokken organisaties wordt georganiseerd in de veiligheidsregio structuur.

Ad c. Het is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst om dichte gevels te maken. Bij het ontwerp van de huizen wordt dus geen rekening gehouden met de kans op een ramp en dus ook niet met de oriëntatie van de gevelopeningen ten opzichte van de leidingen, de spoorweg of de Prins Mauritssingel.

Ad d, e en f. Het groepsrisico ligt in de laatste berekening van de Gasunie op een factor 0,53 tot 0,56 onder de oriënterende waarde. Dit niveau is nog verder omlaag te brengen door de maatregelen zoals die onder d, e en f zijn aangegeven. Op dit moment zijn daarover geen afspraken gemaakt met de Gasunie.

Ad g. Uit de verkavelingssuggestie blijkt dat er voldoende uitgangen en vluchtwegen zijn die wegleiden van de plek waar mogelijk een calamiteit plaatsvindt.

Ad h. Binnen het effectgebied is slechts beperkt ruimte voor bestemmingen die zijn bedoeld voor verminderd zelfredzame personen (kindcluster).

Ad i. Toekomstige bewoners kunnen kennisnemen van de risico's via www.risicokaart.nl waardoor de zelfredzaamheid kan toenemen. Binnen de veiligheidsregio is een risicocommunicatieplan in ontwikkeling.

Conclusie

Het vervoer van gevaarlijke stoffen langs en door het plangebied brengt een zeker risico met zich mee. De nieuwbouw ligt buiten de risicocontour van het plaatsgebonden risico. Het Groepsrisico neemt enigszins toe maar blijft onder de oriënterende waarde. De brandweer geeft aan dat de rampenbestrijding- en hulpverleningcapaciteit tekort schiet en stelt een aantal maatregelen voor om de risico's te verkleinen. Deze maatregelen zullen zo goed mogelijk worden uitgewerkt in de bouwplannen.

5.7 Kabels en leidingen

Gasleidingen

Midden door het plangebied lopen, ten zuiden van de Keizer Hendrik VI-singel, twee 48"/60 hogedruk aardgastransportleidingen (ondergronds).

Langs deze leidingen gelden veiligheidszones. De geldende regeling is de circulaire "Regels inzake de zonering langs de hogedruk aardgastransportleidingen" als bijlage bij de brief van VROM, DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984.

Deze regeling geeft de volgende afstanden voor bebouwing:

- 150 m toetsingsafstand waarvan gefundeerd mag worden afgeweken;
- 50 m voor woonwijk, flatgebouw en bijzondere objecten categorie I⁷;
- 5 m voor incidentele bebouwing en bijzondere objecten categorie II.

De ontwerp vrijheid binnen de 50 meter van de leiding en tot 5 meter van de leiding is dus beperkt, maar staat nog steeds ontwikkeling toe. Bijzondere objecten categorie II en lintbebouwing loodrecht op de leiding zijn immers nog steeds toegestaan.

In het westelijk deel van het plangebied zijn binnen de zone van 50 meter bedrijfs- en kantoorachtige functies voorzien, waaraan geen beperkingen worden opgelegd. Datzelfde geldt voor de functies water, groen en verkeer binnen deze zone. In het oostelijk deel van het plangebied zijn ten zuiden van de leidingen woningen geprojecteerd binnen de zone van 50 meter, waarvoor een ontheffing nodig is van de leidingbeheerder (Gasunie). Vooruitlopend op een nieuwe regeling wordt verwacht dat deze woningbouwplannen mogelijk zijn.

Binnen 5 m vanaf het hart van de leiding geldt een totaal verbod voor bouwen en alle andere werkzaamheden zonder expliciete toestemming van de Gasunie (leidingbeheerder).

Hoogspanningsleiding

Vanaf de energiecentrale (Electrabel) aan de overzijde van de Waal loopt een bovengrondse hoogspanningstracé (150 kV) het zuidoostelijk deel van het plangebied binnen en doorsnijdt vervolgens in noordwestelijke richting het gebied. De beheerder van deze leiding is NUON. De leiding wordt -samen met de twee op dit moment richting Bemmell/Zevenaar lopende bovengrondse 150 kV-leidingen- vervangen door een ondergronds tracé dat binnen het plangebied het bestaande bovengrondse tracé door Woonpark Oosterhout in noordwestelijke richting zal volgen. De leiding verlaat via het bestaande tracé het plangebied in noordwestelijke richting. De twee leidingen richting

⁷ Bijzondere objecten categorie I: kwetsbare objecten zoals binnen externe veiligheid.

Bijzondere objecten categorie II: beperkt kwetsbare objecten zoals binnen externe veiligheid.

Incidentele bebouwing: vrijstaande woningen verspreid over groot gebied, lintbebouwing loodrecht op de leiding.

Bemmel/Zevenaar buigen in noordoostelijke richting af via de Pijlpuntstraat en de Zegelringstraat en volgen vervolgens de Keizer Hendrik VI-singel in oostelijke richting.

Rioolwaterpersleiding

Door het plangebied loopt één doorgaande rioolwaterpersleiding van Oosterhout via de Groenestraat tot aan de spoorlijn Arnhem-Nijmegen en vandaar parallel aan de spoorlijn in noordelijke richting naar het (in 2001 in bedrijf gestelde) riool(eind)gemaal Waalsprong. Het riool(eind)gemaal Waalsprong is gesitueerd in de Wolfhoeksestraat in de gemeente Bemmel. De rioolwaterpersleiding van Oosterhout en het riool(eind)gemaal Waalsprong zijn beiden in het beheer van het Waterschap Rivierenland.

Op de rioolwaterpersleiding van Oosterhout is een aantal bij de gemeente Nijmegen in beheer zijnde rioolgemalen, via bijbehorende rioolwaterpersleidingen, aangesloten voor het transport van rioolwater uit het plangebied naar het riool(eind)gemaal Waalsprong.

Binnen een strook van 2,5 meter aan weerszijden van het hart van de rioolwaterpersleidingen mag geen bebouwing en geen diepwortelende beplanting en bomen worden gesitueerd.

5.8 Flora en fauna

Beschermde natuurwaarden

Onder beschermde natuurwaarden vallen de (natuur)gebieden en planten- en diersoorten die beschermd worden op basis van de internationale en nationale natuurwet- en regelgeving. Het gaat hierbij om (natuur)gebieden aangewezen op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn en (natuur)gebieden aangewezen als Beschermde Natuurmonument op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarnaast regelt de nieuwe Flora- en faunawet de bescherming van planten- en diersoorten, waarin opgenomen de op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijnen beschermde planten- en diersoorten.

Beschermde (natuur)gebieden

In het plangebied Groot Oosterhout komen geen Beschermde Natuurmonumenten voor en/of gebieden die op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn als beschermd (natuur)gebied zijn aangewezen. Ook grenst het plangebied niet aan deze gebieden.

Beschermde planten- en diersoorten

De nieuwe Flora- en faunawet is per 1 april 2002 in werking getreden. De wet verbiedt het verstoren, verontrusten en vernietigen van in de Wet opgenomen soorten en/of hun hol, rustplaats of voortplantingsplaats. Uitgangspunt bij ingrepen in een bestaand landschap is een benadering die kan worden getypeerd als “nee-tenzij”. Uit ecologische optiek is het van groot belang dat ingrepen alleen worden toegestaan wanneer deze geen afbreuk doen aan een duurzame instandhouding van de soort.

Om te kunnen beoordelen of zulks aan de orde zou kunnen zijn is het nodig te weten welke soorten voorkomen, een indicatie te hebben van de populatieomvang, welke gebiedselementen van belang zijn voor het voorkomen van soorten en of het mogelijk is schade aan de populaties te voorkomen, te mitigeren en/of te compenseren.

Met name aan de soorten die worden genoemd in de Habitat- en Vogelrichtlijn wordt extra, internationale, verantwoordelijkheid ten aanzien van de bescherming toegekend.

Ten behoeve van de voorbereiding van voorliggend bestemmingsplan is onderzocht welke soorten in het plangebied voorkomen, hoe groot hun populatieomvang is, welke gebiedselementen van belang zijn voor het voorkomen van soorten en of het mogelijk is schade aan de populaties te voorkomen, te mitigeren en/of te compenseren. Het onderzoek is uitgevoerd in 2002 en 2003 (Kwak, 2004). In 2006 is de toestand van de natuur, zoals vastgesteld in 2002/2003 gecontroleerd (Kwak & Wamelink, 2006). Uit dit onderzoek blijkt dat in het gebied beschermde planten- en diersoorten voorkomen.

In het plangebied zijn weinig karakteristieke landschappelijke structuren aanwezig. Enkele sloten en een boomgaardje zijn de enige elementen van betekenis. In verband met het archeologisch onderzoek en een explosievenonderzoek zijn in het plangebied reeds bomen gekapt.

Risico's voor het schaden van aanwezige populaties

Met name de soorten die zijn aangetroffen op de agrarische percelen worden potentieel bedreigd. Het boomgaardje, waarin ook soorten aanwezig waren, is reeds gekapt. De bestaande erven worden gehandhaafd. Waardevolle bermen zijn niet aanwezig. In het noordelijke deel van het plangebied worden waardevolle sloten in het waterplan opgenomen. De sloten in het zuidelijk deel, bij de Grote Boel, zullen verdwijnen. In het zuidelijk deel zal een omvangrijke watergang worden aangelegd. Dit biedt goede kansen voor veel nieuw leefgebied voor watergebonden soorten als amfibieën en watervogels. Vooral indien vlakglooiende oevers worden aangelegd, kan zich een brede oeverzone met moerasvegetatie ontwikkelen.

Het plangebied vervult geen belangrijke functie als foerageergebied voor soorten uit de omgeving. Negatieve effecten zijn dan ook niet te verwachten.

Ontheffing

Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de activiteiten die samenhangen met de ontwikkeling van Groot Oosterhout sprake zal zijn van het verstoren, verontrusten en vernietigen van beschermde soorten en/of hun hol, rustplaats of voortplantingsplaats. De ontwikkeling van Groot Oosterhout is noodzakelijk omwille van dringende redenen van groot openbaar belang. Tevens is geen andere bevredigende oplossing mogelijk. Deze aspecten zijn nader onderzocht in het kader van het MER Waalsprong.

Uit het onderzoek van Alterra (Kwak, 2004 en Kwak & Wamelink, 2006) blijkt dat de ingreep geen afbreuk doet aan de duurzame instandhouding van de soort(en). Een deel van de beschermde soorten en het leefgebied kan in het voorliggende plan worden ingepast. Daarnaast kunnen compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen om leefgebieden van beschermde soorten te ontzien en eventuele schade te herstellen. Met name de nieuw te realiseren watergang biedt goede kansen op waardevol nieuw leefgebied voor beschermde soorten.

Op grond hiervan zal bij het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een ontheffing (artikel 75 van de Flora- en faunawet) worden aangevraagd. Daarnaast zal bij de verdere uitwerking en ontwikkeling van Groot Oosterhout rekening worden gehouden met de aanbevelingen die in het onderzoek van Alterra zijn aangegeven teneinde de schade aan de leefgebieden van beschermde soorten zoveel mogelijk te beperken.

Beoordeling stedenbouwkundig ontwerp

Door Alterra is een beoordeling gegeven van het stedenbouwkundig ontwerp (concept Village Green d.d. 19 maart 2006). Hierbij zijn twee inrichtingsscenario's beschouwd: een gangbaar groenplan en een meer natuurgericht groenplan.

Ofschoon het ontwerp veranderd is, zijn de gevolgen voor flora en fauna niet groot. Verwezen wordt naar de inventarisatie van Alterra (Inventarisatie van flora en fauna in 2002 en 2003 "De Waalsprong" Gemeente Nijmegen, Alterra Rapport 842).

Conclusie

Binnen het plangebied is een aantal zogenaamde rode lijstsoorten aanwezig. Hiervoor moet ontheffing worden aangevraagd, maar de verwachting is dat hiermee geen problemen optreden. Plaanpassingen op grote schaal zijn niet nodig. Wel is er veel te winnen bij een integraal ontwerp van het groen en de waterpartijen.

Waardevolle gebieden binnen Groot Oosterhout

Grote Boel

De watergangen rond de Grote Boel worden als zeer waardevol beschouwd. Blijkens de voorkomende biotopen is er sprake van kwelwater. Deze watergangen komen te vervallen. De aanwezige fauna zal gevangen en overgezet worden.

Boomgaardje

In het plangebied was een boomgaardje met fruitbomen aanwezig. In verband met archeologisch onderzoek en onderzoek naar explosieven zijn deze bomen inmiddels geroid. Het belang van behoud van deze bomen was overigens relatief klein met een grote kans van falen door gebrekkig onderhoud.

Watergang door zuidelijk Groot Oosterhout

De waarde van deze watergang is hoog. De ligging van deze watergang vormt een belemmering voor de verkaveling, maar in de plannen wordt een nieuwe singel gerealiseerd. Het verdient aanbeveling om de aanwezig fauna te vangen en over te zetten of te verdrijven naar de nieuwe singel. Deze moet dan al wel aangelegd zijn.

Watergangen die nieuw aangelegd worden, dienen enkele delen te bevatten tot circa 4 m diep. Gezien de grootte van de watergangen op sommige locaties hoeft dit geen probleem te zijn.

Ecologische zone langs spoorlijn

De berm van het spoor bevat veel waardevolle soorten en heeft een waardeschatting hoog gekregen. Deze zone valt buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

De lijn langs het spoor zou bewaard moeten worden en loopt feitelijk al door langs de bestaande spoorlijn. Daar waar dwarsverbindingen bestaan (Keizer Augustusplein) dient de strook bij voorkeur onder het Keizer Augustusplein doorgetrokken te worden. Bezien moet worden of hier ruimte voor is vrijgehouden. De lijn kan ook voortgezet worden langs de oever van de watergang parallel aan de Prins Mauritssingel, tot aan de plas in de Landschapszone.

Droogvallende sloten in noordelijk deel

Ook deze sloten worden als zeer waardevol beschouwd. Verruiming van de sloten werkt gunstig voor de aanwezige soorten. Handhaving van huidige dynamiek (na regen watervoerend, na periode zonder regen en lage grondwaterstand droogvallend) werkt ook goed voor behoud van soorten.

Algemene aandachtspunten voor inrichting

Verbindingen langs water

Duikers dienen voorzien te zijn van een droge verbinding aan de zijde van de ecologische oever. Dit kan door middel van het toepassen van een zogenaamde ecoduiker of door het aanbrengen van een looprichel in een gewone duiker.

Profiel watergang met oevers

De watergang wordt bij voorkeur consistent ingericht langs de volledige lengte. Dat wil zeggen dat een profiel van natuuroever aan één zijde en parkachtige oever aan andere zijde over de volle lengte van de watergang consequent wordt doorgevoerd. De voorkeur gaat hierbij uit naar bos/bossages op één oever en hooiland op de andere oever.

Groene verbinding door hele gebied

De groene verbinding met de sportvelden dient ook bij voorkeur van het type hooiland te zijn. Bomen zijn in deze verbindingszone niet erg zinvol. Willen bossages gaan functioneren als stapstenen en voldoende beschutting bieden voor zeldzamere soorten, dan dienen deze minimaal 50 m doorsnede te hebben en rondom goed ingepakt

te zijn door inheemse struiken en heesters, waardoor een goed afgeschermd geheel ontstaat. Voor een verbindende structuur dient deze bij voorkeur ononderbroken te zijn. Doorsnijding voor looppaden dient bij voorkeur in dwarsrichting te zijn, waardoor zo min mogelijk storing optreedt.

De grond die moet worden gebruikt is bij voorkeur schrale aarde die van nature in dit gebied voorkomt. Zwarte aarde of zware klei dient niet te worden toegepast.

5.9 Energie

Wetten en besluiten

Er is een aantal wetten en besluiten waarin de energievoorziening en de daaraan te stellen regels is geregeld:

- Bouwbesluit.
- Elektriciteitswet/ Gaswet waaruit het ☐ Besluit aanleg energie infrastructuur (Baei) is voortgekomen. Dit Baei stelt dat het college bepaald wie de aanleg van de energie-infrastructuur verzorgt in dat gebied. Dit kan de huidige netbeheerder van elektriciteit zijn al dan niet samen met een ander die warmte of gas aanlegt. Het college kan ook een ander de aanleg van de gehele energie infrastructuur laten verzorgen. Die ander moet dan volgens een openbare procedure worden bepaald.
- Voorstel van Wet voor de levering van Warmte (in juni 2008 aangenomen in de Tweede Kamer). 6de nota van wijziging van 16 mei 2008. Dit voorstel voorziet in een bescherming van gebruikers van warmte op kosten en leveringszekerheid en het introduceert een meer dwingend voorschrijven van het nuttige gebruik van restwarmte in plaats van lozen.

Rijksbeleid

Het Rijk heeft voor de nieuwbouwwoningen de doelstelling om het energiegebruik van een woning, uitgedrukt in de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) van de woningen, verder te verlagen van de huidige norm van 0,8 naar 0,6 in 2011 en 0,4 in 2015 en energieneutraal in 2020.

Provinciaal beleid

De provincie Gelderland heeft als doelstelling om in 2050 een energieneutrale huishouding te hebben. Daarvoor wil zij in verschillende sectoren zoals in de woningbouw zichtbare en vooruitstrevende projecten realiseren. Zo streeft zij naar het realiseren van 4 energieneutrale woonwijken in verschillende steden waaronder de Gemeente Nijmegen. Dit wil zij doen in samenwerking met gemeenten en bouwers. Hiertoe heeft de provincie Gelderland al een bijeenkomst gehouden waarin een aantal partijen in Nijmegen zich uitspraken om daarin deel te willen nemen. Onder de naam Woonpark Gelderland worden deze vier projecten verder uitgewerkt.

Gemeentelijk beleid

In de Kadernotitie Klimaat 23 januari 2008 staat het volgende omschreven over de doelstellingen voor nieuwbouwwoningen:

- In 2020 zijn alle nieuwbouwwoningen klimaatneutraal
- Op vrijwillige basis in samenwerking met marktpartijen streeft Nijmegen in 2009 naar een EPC van 0,6
- Ontwikkelen van een aantal klimaatneutrale wijken in onder andere de Waalsprong.
- In 2020 is 20 procent van de energie afkomstig van duurzame energiebronnen.
- Benutten van restwarmte in de Waalsprong. Aan een warmtenet voor levering van restwarmte dienen de volgende voorwaarden te worden gesteld; het warmtenet is efficiënter dan andere maatregelen zoals dat nu al het geval is voor het aansluiten van de bestaande woningen in de Waalsprong; de energievraag van aangesloten woningen dient zo laag mogelijk te zijn waarbij de toegevoegde waarde van warmte niet ten koste mag gaan van isolatie; de warmteprijs is niet hoger dan de gas-

prijs, daarbij dient misbruik van monopolypositie door duidelijke afspraken voorkomen te worden.

In het Actieplan Klimaat 2008-2012, vastgesteld op 15 april 2008, is door het college omschreven hoe de bovengenoemde doelstellingen vertaald zijn in de uitvoering van projecten waaronder de Waalsprong. Voor de gehele Waalsprong is een EnergiePrestatie op de Locatie van 7,4 van toepassing. Dit wil het college bereiken door goede afspraken te maken met de ontwikkelaars en de Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij (GEM).

Tevens wil het college zoals ook verwoord in de Kadernotitie Klimaat in samenwerking met ontwikkelaars en de GEM een voorbeeldproject opstarten met een klimaatneutrale wijk van 100-200 woningen die in 2011 of, als dat mogelijk is, eerder gerealiseerd wordt. Dit wordt in samenwerking met de Provincie Gelderland uitgewerkt in één van de woonparken in Gelderland.

Hybride warmtenet

In Nijmegen zijn de eerste twee wijken in de Waalsprong voorzien van warmte, maar die ontwikkeling staat nu stil. In Nijmegen staat de optie warmtebenutting voor de verdere ontwikkelingen ter discussie onder andere door de verminderde warmtevraag voor woningverwarming, de toenemende behoefte aan koeling en nieuwe technologieën zoals passiefhuis. De besturen van de gemeente Nijmegen en de provincie Gelderland zijn echter van mening dat in de afweging van de keuze voor de energievoorziening van de individuele wijken de energiekansen op het hogere regionale schaalniveau (kansen voor een regionaal warmtenet) dienen te worden meegenomen. De besturen hebben daarom besloten om een energiestudie uit te laten voeren naar een duurzame energievoorziening voor de Waalsprong, het Waalfront en de bestaande stad.

Onderwerp van studie is de mogelijkheid om het koelwater van de Afvalverbrandingsinstallatie Regio Nijmegen (ARN) en de elektriciteitscentrale Electrabel te gebruiken voor een hybride warmtenet. Dit warmtenet bestaat uit een leidingnetwerk waardoor verwarmd koelwater (ca. 40 graden) van de bovengenoemde bedrijven stroomt. Dit water kan worden gebruikt voor wand- en vloerverwarming van woningen. Het verder afgekoelde koelwater wordt uiteindelijk weer in de Waal geloosd. Voor de bereiding van heet tapwater is een aanvullende elektrische warmtepompboiler nodig. Deze warmtepompboiler kan met goedkope stroom in de nacht voldoende tapwater maken. Een hybride warmtenet vermindert de opwarming van de Waal door koelwater en draagt bij aan een enorme energiebesparing bij woningen.

Op dit moment wordt het hybride warmtenet verder doorgerekend op technische, organisatorische en financiële aspecten. Hierna zal besluitvorming plaatsvinden om dit hybride warmtenet uit te voeren in de Waalsprong.

Belangrijk is dat in de voorbereidende planvorming rekening wordt gehouden met het ruimtebeslag van een dergelijk hybride warmtenet.

6 PLANSYSTEMATIEK EN BESTEMMINGEN

6.1 Plansystematiek

De ontwikkeling van plangebied Groot Oosterhout zal zich over een langere periode uitstrekken. Marktontwikkelingen en andere onvoorziene omstandigheden zoals aanpassing van wet- en regelgeving, kunnen gevolgen hebben voor de uiteindelijke realiseringsvorm zoals deze thans betrekkelijk gedetailleerd is vastgelegd. Om die reden is het vastleggen van de voorgestane ontwikkeling in een gedetailleerd bestemmingsplan ongewenst en is gekozen voor een zogenaamd globaal eindplan voor wat betreft het ontwikkelingsgebied. De bestaande situatie, met name de bestaande woningen, zijn opgenomen in een meer gedetailleerde regeling, waarmee het bestemmingsplan volgens het principe van het “mengkraanmodel” is ontstaan.

Met het oog op de rechtszekerheid en stedenbouwkundige kwaliteit is een aantal structurele elementen en belangrijke uitgangspunten binnen het globale meer specifiek vastgelegd. Dit betreft onder meer de locaties van de hoofd- en aanvullende verkeersontsluitingen van de deelgebieden en bijzondere bebouwingselementen/-accenten. Vervolgens worden locaties aangeduid waar andere functies dan wonen zijn toegestaan zoals maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan. In de voorschriften wordt verder de diversiteit in bebouwingshoogte, waaronder de bebouwingsaccenten, en de bouw van vrijstaande woningen langs de Griftdijk vastgelegd.

6.2 Bestemmingen

Artikel 4 Bedrijf (B)

In het noorden van het plangebied, langs de Stationstraat en de Stationsweg, zijn de bestaande bedrijven bestemd. Uitgangspunt voor de binnen deze bedrijfsbestemming toegestane bedrijfsactiviteiten is de door de gemeente Nijmegen gehanteerde modelbedrijvenlijst, waarbij de afstand tussen bedrijfsactiviteiten en omliggende woningen bepalend is. Op de plankaart zijn aan de hand van de bedrijvenlijst en de daarbij behorende afstanden diverse zones aangegeven ten behoeve van de uitoefening van bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 tot en met 3.1.

De zes bestaande bedrijfswoningen aan/bij de Stationsweg zijn eveneens opgenomen binnen de aanduiding “bedrijfswoningen”. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor het vestigen van twee nieuwe bedrijfswoningen in deze bedrijvenzone.

Op de hoek van de Griftdijk en de Keizer Hendrik VI singel is binnen de bedrijfsbestemming ruimte voor onder meer: een garagebedrijf (inclusief autowasstraat en auto-sleepbedrijf) en het bestaande opslag- en werkterrein voor wegonderhoud van Rijkswaterstaat. Binnen deze bestemming zijn ook nutsvoorzieningen mogelijk zoals een warmtekrachtkoppelinginstallatie. Langs de Griftdijk is een zone voor maximaal twee nieuwe bedrijfswoningen aangegeven.

Op de plankaart is tevens de geluidzone Industrieterrein Oosterhout (50 dB(A)-contour industrielawaai) aangegeven, voor zover die is gelegen binnen het plangebied. Het is binnen deze zone niet toegestaan om terreinen en gebouwen in gebruik te nemen voor geluidsgevoelige functies. Deze functies zijn in het begrip “geluidsgevoelige functies” nader omschreven.

Artikel 5 Centrum (C)

Deze bestemming is gelegen aan de Keizer Hendrik VI-singel. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor detailhandel, horeca, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en wonen. Wonen is zowel op de verdiepingen als op de begane grond ("rugzakwoningen") mogelijk. Detailhandel is toegestaan tot een maximale bedrijfsvloeroppervlakte van 3.000 m² aan winkels, waarbinnen maximaal 1.800 m² voor een supermarkt. Er is één horecabedrijf toegestaan tot een maximale bedrijfsvloeroppervlakte van 80 m².

De toegestane bouwhoogte is bepaald op 15 meter, met dien verstande dat op het perceelsgedeelte aan de geplande ontsluitingsweg een bebouwingsaccent van 20 meter hoogte mag worden gebouwd.

Artikel 6 Groen (G)

Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor groenvoorzieningen, waterpartijen, voorzieningen zoals speelvoorzieningen, beeldende kunst, hondenuitlaatplaatsen, fiets- en voetpaden, in- en uitritten. Een niet-agrarische dierenweide is uitsluitend toegestaan bij het perceel Griftdijk 19. Op dit perceel is ter plaatse van de aanduiding dierenverblijf op de plankaart tevens een dierenverblijf toegestaan, waarvan de vloeroppervlakte niet meer mag bedragen dan 40 m².

De geluidwal tussen het bedrijf Barenbrug en de woningbouw valt eveneens in de bestemming.

Voor het overige mogen binnen deze bestemming geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 7 Verkeer (V)

Deze bestemming is gelegd op de bestaande wegen in het plangebied (de Griftdijk en een deel van de Stationsstraat en Stationsweg). Verkeerswegen met onder andere bijbehorende busbanen en langzaamverkeersvoorzieningen zijn binnen deze bestemming toegestaan.

Artikel 8 Water (WA)

De bestaande en te handhaven watergang in het noordelijk deel van het plangebied is opgenomen binnen deze bestemming.

Artikel 9 Wonen (W)

Binnen deze bestemming zijn de bestaande woningen opgenomen. Het woningtype is merendeels vrijstaand. Aan de Stationsweg staan ook twee-onder-een-kapwoningen. De goot- en nokhoogte zijn op de plankaart aangegeven en in enkele gevallen ook het aantal toegestane woningen per bestemmingsvlak.

Artikel 10 Woongebied (WG)

Het grootste deel van het plangebied is opgenomen in deze globale woonbestemming. Binnen deze bestemming is de bouw van diverse typen woningen mogelijk met bijbehorende voorzieningen zoals wegen, langzaamverkeersverbindingen, groen- en speelvoorzieningen, hondenuitlaatplaatsen en watergangen en –partijen.

Via een specifieke aanduiding op de plankaart en regeling in de voorschriften is aan enkele locaties binnen het plangebied een bijzondere gebruiks- en of bebouwingsmogelijkheid toegekend.

Langs de Griftdijk zijn tussen de bestaande woningen, die nagenoeg allemaal vrijstaand zijn, zones aangegeven, waar in aansluiting op de bestaande woningen uitsluitend vrijstaande woningen zijn toegestaan met een maximale goot- en nokhoogte van 10 respectievelijk 6 meter.

Centraal in het plangebied, direct ten noorden van de Keizer Hendrik VI-singel, is een zone aangegeven waarin maatschappelijke voorzieningen zijn toegelaten, zoals medische, sociale, culturele, educatieve en levensbeschouwelijke diensten, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen diensten. Met name kan gedacht worden aan huisartspraktijken, apotheken, bibliotheek en kinderopvang. De omvang van de gezamenlijke bedrijfsvloeroppervlakte van de maatschappelijke voorzieningen in het noordelijke en zuidelijke plandeel mag maximaal 10.000 m² bedragen.

In het zuiden van het plangebied is een zone aangegeven waarin maatschappelijke voorzieningen, één horecabedrijf categorie 1 (Staat van horeca-activiteiten), dienstverlenende bedrijven en de uitoefening van beroepsactiviteiten (huisarts, tandarts, etc.) worden toegelaten.

Binnen deze bestemming mogen tevens woonzorgvoorzieningen worden ondergebracht. Ten behoeve van woonzorgvoorzieningen maximaal 500 m² vloeroppervlakte worden gebruikt ten behoeve van ondersteunende zorgfuncties, zoals gezondheidszorg, publiekverzorgende ambacht en dienstverlening. De woonzorgvoorzieningen binnen deze bestemming zijn bedoeld voor bijvoorbeeld groepswoningen voor dementerende ouderen, die ieder een prive-gedeelte en daarnaast gemeenschappelijke ruimten hebben.

Via vrijstelling kunnen burgemeester en wethouders naast de bij recht reeds toegestane horecavestigingen nog één wijkgebonden horecavestiging (categorie 1 Staat van horeca-activiteiten) van maximaal 80 m² toestaan in een gebouw langs een van de op de plankaart aangegeven ontsluitingsstructuren of langs de Griftdijk. Het totaal-aantal mogelijke horecavestigingen categorie 1 komt hiermee op drie in het gehele plangebied: één in de bestemming Centrum, één in het gebied met de aanduiding maatschappelijk/horeca/dienstverlening (mhdv) en één via vrijstelling langs de Griftdijk of langs het Lint.

Ten behoeve van de verkeersontsluiting van het woongebied vanuit de omliggende infrastructuur zijn op de plankaart pijlaanduidingen ("indicatie ontsluiting") aangegeven. Ter plaatse van deze pijlen dan wel binnen een afstand van 25 meter aan weerszijden daarvan zal de verkeersontsluiting plaatsvinden.

Voor de woonbestemming geldt voor de goot- en nokhoogte in het algemeen 7 respectievelijk 12 meter. Op enkele plaatsen is van een afwijkende hoogteregeling sprake.

Binnen het op de plankaart aangegeven gebied "afwijkende goot-/nokhoogte toegestaan" is een nokhoogte van 16 meter en een goothoogte van 10 meter toegestaan. Van de bebouwing binnen het op de plankaart als "maatschappelijk" (m) aangegeven gebied mogen de goot- en nokhoogte 12 meter bedragen en de goot- en nokhoogte van de bebouwing binnen het als "maatschappelijk/horeca/dienstverlening" (mhdv) aangegeven gebied mag 7 respectievelijk 12 meter bedragen.

Het gebouw ter plaatse van het op de plankaart aangegeven bebouwingsaccent aan de Griftdijk mag een nokhoogte hebben van maximaal 15 meter en een goothoogte van maximaal 6 meter. Voor de overige op de plankaart aangegeven bebouwingsaccenten gelden nok- en goothoogten van maximaal 20 meter.

Naast deze op de plankaart en in de voorschriften rechtstreeks afwijkende toegestane hoogtematen kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor de bebouwing langs de wegen ter plaatse van de op de plankaart aangegeven "indicatie ontsluiting". Via deze vrijstellingsmogelijkheid kan de nokhoogte op maximaal 15 meter worden bepaald voor maximaal 5% van de bebouwing langs bedoelde wegen. Dit met het oog op de in het Beeldkwaliteitplan nagestreefde verscheidenheid in de bouwhoogtes langs bedoelde wegen.

In het gebied direct aansluitend aan de noordzijde van het beschermde archeologische monument is sprake van archeologische waarden die nog nader moeten worden onderzocht. Ter bescherming van die waarden is ter plaatse op de plankaart de aanduiding "archeologisch waardevol" opgenomen. Met het oog op bescherming van deze waarden is op de plankaart de aanduiding "Archeologisch waardevol" opgenomen. Aan deze aanduiding is een aanlegvergunningstelsel gekoppeld. Grondwerkzaamheden dienen vooraf door burgemeester en wethouders te worden beoordeeld op een mogelijke aantasting van het ondergrondse archeologische erfgoed.

Om dezelfde reden is in de algemene bouwvoorschriften de verplichting opgenomen dat bij een aanvraag om bouwvergunning betreffende een locatie in het gebied met de aanduiding "Archeologisch waardevol" een archeologisch onderzoeksrapport dient te worden overlegd. Deze verplichting geldt voor nieuwe bouwwerken, waarvan het bij-

behorende bouwperceel groter is dan 100 m², en voor uitbreiding van bestaande bebouwing die deze maat overschrijdt.

Beide regelingen zijn gebaseerd op de per 1 september 2007 via de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden wijzigingen van de Monumentenwet 1988, in het bijzonder de artikelen 39 respectievelijk 40 van laatstgenoemde wet.

Met het oog op de luchtkwaliteit is in de gebruiksvoorschriften een realisatiefasering opgenomen voor wat betreft het aantal te bouwen woningen binnen een bepaalde periode. Tot 2010 mogen geen woningen worden opgeleverd; in 2012 mogen dat maximaal 800 woningen zijn en in 2015 maximaal 1700 woningen. In de fasering is dit vertaald in die zin dat tot en met 2010 nul woningen mogen worden opgeleverd; tussen 2010 en 2012 mogen dat maximaal 800 woningen zijn en tussen 2012 en 2015 maximaal 900 woningen, waarmee het totaal aantal in 2015 op 1.700 woningen komt. Na 2015 geldt er geen fasering meer en kan tot de maximaal toegestane dichtheid woningen worden gebouwd.

Artikel 11 Leidingen

De ondergrondse gastransportleidingen (G) en rioolpersleiding (R) in het plangebied zijn opgenomen binnen deze dubbelbestemming. Op deze gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van deze bestemming.

Artikel 12 Archeologisch monument

Deze dubbelbestemming beoogt het herstel, de instandhouding en de bescherming van de archeologische waarden te waarborgen ter plaatse van de gronden die als zodanig zijn aangewezen.

Het betreft het als zodanig op grond van de Monumentenwet 1988 aangewezen beschermd monument in de noordelijke hoek Keizer Hendrik VI-singel/Prins Maurits-singel. Binnen het gebied met deze bestemming mag uitsluitend bebouwing in overeenstemming met de bepalingen van bestemming "Woongebied" worden opgericht na vrijstelling van het bestemmingsplan verleend door burgemeester en wethouders, nadat advies van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) is ingewonnen. Deze planologische vrijstelling laat onverlet de noodzaak van een vergunning van de Minister op basis van de Monumentenwet.

7 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

Voor de uitvoering van de plannen voor de Waalsprong is de gemeente Nijmegen een publiek private samenwerking (PPS) aangegaan met projectontwikkelaars en woningcorporaties. Hiertoe zijn in 1994 in eerste instantie een intentieovereenkomst en later een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

De samenwerking richt zich op de realisering van circa 12.000 woningen met de bijbehorende infrastructuur en voorzieningen in het Waalspronggebied. Op basis van de samenwerkingsovereenkomst zijn verschillende organisaties opgericht. Bij de opstelling en realisering van voorliggend bestemmingsplan is de Grondexploitatie Maatschappij Waalsprong bv (GEM) betrokken. De GEM draagt zorg voor de realisering van de woningbouw, voorzieningen in de woongebieden en de kantoren in het centrumgebied. Daartoe koopt de gemeente Nijmegen gronden in en draagt deze vervolgens over aan de GEM. De taak van de GEM bestaat uit het bouwrijp maken van de gronden en doorlevering aan de in de GEM deelnemende partijen. De openbare ruimte in de verschillende deelgebieden wordt na realisering overgedragen aan de gemeente Nijmegen.

De grondexploitatie van het deelgebied Groot Oosterhout geschiedt voor rekening en risico van de GEM; door de gemeente worden geen tekorten afgedekt. Om tot een sluitende totale grondexploitatie voor de gehele Waalsprong te komen, zullen partijen de aanvankelijke winsten in de GEM reserveren ter dekking van de nadien optredende tekorten. Op deze manier wordt een sluitende grondexploitatie gegarandeerd.

Uitgangspunt is een in financieel-economisch opzicht haalbaar bestemmingsplan. Met de huidige inzichten van de GEM ten aanzien van de financieel-economische haalbaarheid is dit op basis van het beoogde (woningbouw)programma veiliggesteld.

8 PROCEDURES

8.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout van de gemeente Nijmegen heeft in het kader van de inspraakprocedure van 27 maart tot en met 23 april 2008 ter inzage gelegen. Op 14 april 2008 heeft een inspraakavond plaatsgevonden in voorzieninghart de Klif in Oosterhout.

Gedurende deze periode kon een ieder een inspraakreactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan indienen. Gedurende deze termijn zijn 18 schriftelijke reacties binnen gekomen.

De binnengekomen inspraakreacties zijn beantwoord in de “Inspraaknota Voorontwerp bestemmingsplan Groot Oosterhout”. De inspraak heeft tot geringe aanpassingen van het bestemmingsplan geleid. De aanpassingen zijn opgesomd in de Inspraaknota en verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout.

8.2 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout van de gemeente Nijmegen is conform artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening in vooroverleg toegestuurd aan de betreffende personen en instanties.

De binnengekomen vooroverlegreacties zijn beantwoord in de “Nota artikel 10 BRO overleg voorontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout”. Deze nota is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. De vooroverlegreacties hebben geleid tot beperkte aanpassingen van het bestemmingsplan. De aanpassingen zijn opgesomd in de Nota artikel 10 BRO overleg en verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout.

8.3 Verdere procedure

Na inspraak en vooroverleg heeft het ontwerpbestemmingsplan “Groot Oosterhout” de procedure van artikel 23 en verder van de Wet op de Ruimtelijke Ordening doorlopen. In de zienswijzenperiode van 26 juni tot en met 6 augustus 2008 heeft de gemeente 16 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn beantwoord in de “Zienswijzennota Ontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout”.

Na (gewijzigde) vaststelling door de raad van Nijmegen wordt het bestemmingsplan ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten van Gelderland aangeboden. Het bestemmingsplan doorloopt de procedure van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening.

