

LET OP:

U bekijkt nu de volledige analoge versie van plankaart, voorschriften respectievelijk toelichting. De digitale begrenzing van het plangebied op www.ruimtelijkeplannen.nl is bepalend voor welk deel en dus ook welke bestemmingen en aanduidingen onderdeel vormen van dit plan en dus daadwerkelijk geldig zijn.

Dit plan is op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgesteld. De nu voorliggende digitale versie is een kopie van de vastgestelde, papieren versie.

Kanaaloevers Haven Centrum

Toelichting

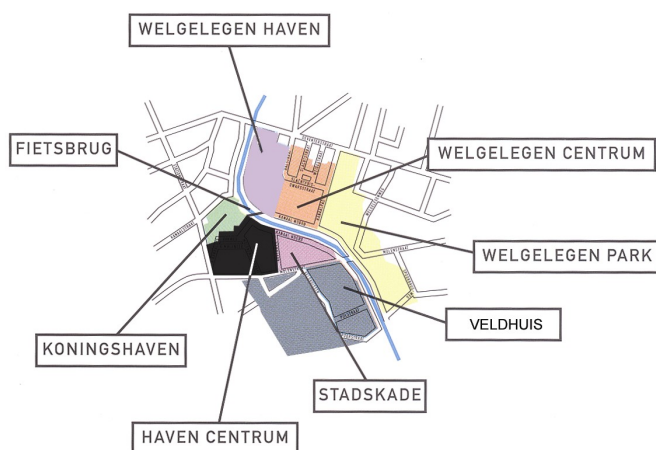
behorende bij het bestemmingsplan Kanaaloevers Haven Centrum

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gebied Kanaaloevers omvat een gebied rond de oevers van het Apeldoorns Kanaal ter hoogte van het stadscentrum van Apeldoorn. De bebouwing op de oevers bestaat voornamelijk uit veelal verouderde bedrijfsbebouwing. Ter plaatse van de bocht in het kanaal, tussen de Apeldoornse brug en de spoorbrug, is dit gebied toe aan een nieuwe functie. De gemeente tracht een einde te maken aan de steeds verder gaande neergang van het gebied en heeft daartoe een visie voor het gebied ontwikkeld. Deze visie is verwoord in de nota "*Beeldvisie Kanaaloevers; nieuw leven in een verlaten gebied*" die is vastgesteld in april 1994. De visie omvat voor het gebied tussen Apeldoornse brug en spoorbrug in grote lijnen de volgende plannen. De bedrijfsfunctie van het gebied wordt gewijzigd in een woonfunctie; naast de hoofdfunctie wonen zal er in het gebied in beperkte mate ruimte worden gereserveerd voor niet-woonfuncties zoals winkels, horeca, kantoren en kleine bedrijfjes. De woonfunctie krijgt vorm als stedelijk wonen met een hoge woningdichtheid. De visie geeft ook een beeld van de benodigde infrastructuur en de openbare ruimte.

Het totale plangebied van de Beeldvisie is in zeven deelgebieden verdeeld. Voor ieder deelgebied wordt de Beeldvisie nader uitgewerkt en vervolgens in een bestemmingsplan vertaald, waarna de uitvoering ter hand genomen kan worden.



figuur 1 *deelgebieden Kanaaloevers*

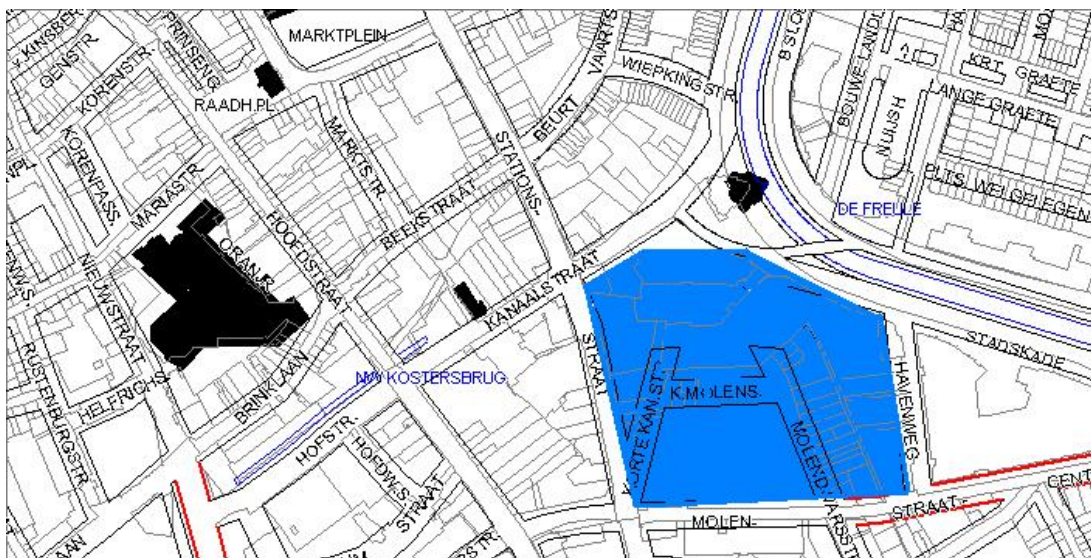
Een aantal deelgebieden is nu (nagenoeg) voltooid en in een aantal wordt volop aan de uitvoering gewerkt. Voor deelgebied Haven Centrum is een stedenbouwkundig plan gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan "Kanaaloevers Haven Centrum" vormt de juridische vertaling van het stedenbouwkundig plan.

1.2 Ligging en begrenzing

Het gebied Kanaaloevers bevindt zich ten oosten van de Apeldoornse binnenstad, langs het Apeldoorns Kanaal, tussen Apeldoornse brug en Spoorbrug. Het voorliggende bestemmingsplan Kanaaloevers Haven Centrum heeft betrekking op het gebied dat wordt omsloten door Stationsstraat, Koningshaven, Apeldoorns Kanaal, Havenweg en Molenstraat-Centrum. Deze begrenzing is aangegeven op figuur 2 "Ligging plangebied".



figuur 2 ligging plangebied



1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden nu nog de Bebouwingsvoorschriften Kern, gebaseerd op de Woningwet (vastgesteld door de gemeenteraad op 23 november 1938 en goedgekeurd door gedeputeerde staten op 16 augustus 1939) en bestemmingsplan De Haven Midden (vastgesteld door de gemeenteraad op 3 oktober 1991 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Gelderland op 10 april 1992).

1.4 Werkwijze en opzet van de toelichting

De opzet van de toelichting is, na dit inleidende hoofdstuk, als volgt.

Het stedenbouwkundig plan is een uitwerking van diverse beleidsstukken, variërend van beleidsstukken op rijks- en provinciaal niveau tot gemeentelijke beleidsstukken. Deze stukken worden, voor zover zij voor het onderhavige plangebied van belang zijn, besproken in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 schetst de historie en de bestaande situatie in het plangebied. Voor het gebied Haven Centrum is een concreet stedenbouwkundig plan gemaakt. Dit plan wordt in hoofdstuk 4 toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt aangetoond dat het plan uitvoerbaar is. Het bevat een bespreking van de milieuaspecten, de waterhuishouding en de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op het juridische deel van dit bestemmingsplan: welke bestemmingen

gekozen zijn en waarom, en hoe de voorschriften geïnterpreteerd moeten worden. In hoofdstuk 7 tenslotte komen de resultaten van overleg en inspraak aan de orde.

2 BELEIDSKADER

2.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte, onderdeel van de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030.

In de nota benadrukt het Rijk, net als in voorgaande nota's, opnieuw het belang van sterke steden in een vitaal platteland. Bundeling van wonen en werken in stedelijke gebieden en stedelijke vernieuwing en verdichting zijn de speerpunten van het Rijk. Daarbij dient in eerste instantie de ruimtelijke kwaliteit van het bestaande stedelijke gebied te worden verbeterd. Binnen de steden zal aandacht worden besteed aan meer *centrumstedelijk* wonen en minder aan eenzijdige woonmilieus. Er wordt daarnaast met name gewezen op het herstel van de balans tussen "rood en groen/blauw" oftewel bebouwing en recreatieve ruimte in en om de stad. Voor stedelingen moeten voldoende dagrecreatieve mogelijkheden in de directe omgeving zijn, in stadsparken en op het water.

Onder het motto "decentraal wat kan, en centraal wat moet" legt het Rijk de regierol voor het beleid inzake wonen in de nota vooral bij het lokale niveau neer. Gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid om de eigen bevolkingsgroei op te vangen en aan de woonwensen van de eigen bevolking tegemoet te komen. De provincies geven slechts op regionaal niveau de kaders aan. Een belangrijke doelstelling die vanuit het Rijk wordt genoemd is het streven dat 40% van de uitbreiding van de woningvoorraad (2005-2015) binnen het bestaande stadsgebied opgelost zal worden.

2.2 Streekplan Gelderland 2005

Het Streekplan *Gelderland 2005* is er op gericht de verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. Naast het generieke beleid, het beleid dat geldt voor de gehele provincie, wordt in het streekplan dan ook uitvoerig ingegaan op het regiospecifieke beleid.

Generiek beleid

Hoofddoel van het streekplanbeleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak. Om krachtige steden en vitale regio's te bevorderen zijn de belangrijkste uitgangspunten "bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur" en het "organiseren in stedelijke netwerken". Bundelingsbeleid is een centraal uitgangspunt voor de wijze waarop in het Gelders ruimtelijk beleid wordt omgegaan met verstedelijking. Bundeling in Gelderland heeft met name de volgende doelen:

- handhaving/versterking van de economische en culturele functie van de steden;
- behoud/versterking van het draagvlak voor stedelijke voorzieningen;
- optimale benutting van infrastructuur, kansen voor openbaar vervoer en fietsgebruik.

In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreiding. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied. Hiervoor zijn nodig:

- een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte door fysieke aanpassingen;
- het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en -knelpunten door een duurzame planontwikkeling;
- door kwalitatief woonbeleid bevorderen dat woonmilieus en de kwaliteit van de

- woningen aansluiten op de vraag van de inwoners;
- intensivering van het stedelijk grondgebruik, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen.

Hoge bebouwingsdichtheden dienen te worden nagestreefd rond knooppunten van openbaar vervoer.

Uitgangspunt van het Gelders kwalitatief woonbeleid is dat de gemeenten -samenwerkend in regio's- voorzien in een aanbod aan woningen dat past bij de geconstateerde regionale kwalitatieve woningbehoefte. Dit is vastgelegd in het Kwalitatief Woonprogramma. Het aanbod aan woningen en woonmilieus moet beter aansluiten bij de voorkeuren van bewoners. Om deze reden bevordert de provincie vooral de realisatie van woningen voor ouderen en starters en van de woonmilieus centrum-stedelijk en landelijk wonen. Voorts wil de provincie een versnelling bevorderen van herstructurering en transformatie van bestaand bebouwd gebied, het aanpakken van de stagnerende (nieuwbouw)productie, het vergroten van het aanbod aan levensloopbestendige woningen en wijken en het versterken van verscheidenheid en identiteit.

De sociaal-culturele infrastructuur is een bepalende factor voor de kwaliteit van de samenleving. Uitgangspunt is om bij ruimtelijke inrichtingsplannen ook voorzieningen te realiseren die nodig zijn om een goede sociaal-culturele infrastructuur in stand te houden of op te bouwen. Functies moeten zo worden gesitueerd ten opzichte van aanwezige voorzieningen dat deze bereikbaar zijn en er voldoende draagvlak voor blijft bestaan.

Zowel in nieuw als in bestaand bebouwd gebied streeft de provincie naar een duurzaam watersysteem. Het water in de stad wordt met het omringend watersysteem als één geheel beschouwd. Nadelige effecten op de waterhuishouding moeten in beginsel worden voorkomen.

Regiospecifiek beleid: de Stedendriehoek

Om de afstemming met regionale ontwikkelingen te optimaliseren is het streekplan mede gebaseerd op regionale structuurvisies die zijn aangeleverd door de Gelderse regio's. Voor de regio Stedendriehoek refereert het streekplan dan ook sterk aan de structuurvisie *Ruimtelijk structuurbeeld 2030 stedelijk netwerk Stedendriehoek*.

Voor het versterken van het regionaal stedelijk netwerk Stedendriehoek is bundeling het leidend principe. Dit houdt in dat het regionale programma voor wonen, werken en voorzieningen zoveel mogelijk gebundeld moet worden gerealiseerd binnen het stedelijk netwerk. Het overgrote deel van de woningbouwopgave ligt in de steden Apeldoorn, Zutphen en Deventer. Het regionale programma voor wonen en werken moet zoveel mogelijk gebundeld en gekoppeld aan knooppunten van infrastructuur worden gerealiseerd in het bundelingsgebied van de Stedendriehoek. De verstedelijkingsopgave is zowel gericht op inbreiden binnen de steden als uitbreiden buiten de steden. De regio Stedendriehoek kiest voor verdere herstructurering en intensivering van bestaand stedelijk gebied: 45% van de nieuw te bouwen woningen wordt gerealiseerd door herontwikkeling van bestaand stedelijk gebied.

2.3 Beeldvisie Kanaaloevers

Aanleiding: Structuurplan 1990

In het Structuurplan Apeldoorn deelplan stedelijk gebied uit 1990 is een aantal knelpunten benoemd. Geconstateerd werd dat enkele locaties aan de randen van de binnenstad slijtageverschijnselen vertoonden. Ook werd geconstateerd dat de bereikbaarheid van de binnenstad door de sterke groei van het autoverkeer in gevaar dreigde te komen.

In dit structuurplan zijn ook oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten voorgesteld. Ter verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad voor het autoverkeer wordt in het structuurplan gekozen voor radiale hoofdwegen (wegen die vanaf de buitenring leiden naar het stadscentrum), poorten (bundeling van radialen eindigend op een

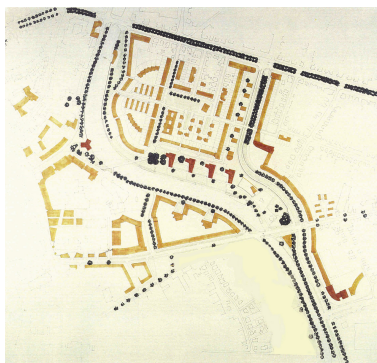
centrale parkeergelegenheid) en verbindingsstraten (wegen die de verschillende poorten met elkaar verbinden). In en om de binnenstad worden ontwikkelingslocaties aangewezen, waarvan het gebied kanaaloevers er een is. De ontwikkelingslocatie kanaaloevers bestaat uit een gebied op de westoever (Haven-Zuid genoemd) en een gebied op de oostoever (Welgelegen-Midden). Gesteld wordt dat door herstructurering van deze gebieden het gezicht van Apeldoorn in relatie tot het kanaal grotendeels opnieuw bepaald wordt. De herstructurering gaat vooral om toekenning van nieuwe functies, herinrichting van de openbare ruimte en het inpassen van de nieuwe zuidoostelijke binnenstadspoort. Deze zuidoostelijke binnenstadspoort omvat de hoofdroute vanuit De Maten naar het stadscentrum en het station, de parkeergarage Haven-Zuid en de inrichting van de Molenstraat als verbindingstraat naar de andere binnenstadspoorten. In Haven-Zuid zullen als nieuwe functies met name commerciële functies worden toegevoegd. De bebouwingswand van Haven-Zuid zal een meer stedelijk karakter krijgen.

Beeldvisie Kanaaloevers

In de *Beeldvisie Kanaaloevers* is het structuurplan verder uitgewerkt. Deze visie is in april 1994 door burgemeester en wethouders vastgesteld als toekomstbeeld voor de kanaaloevers, grofweg het gebied tussen Deventerbrug en spoorbrug. In de Beeldvisie is gezocht naar het juiste evenwicht tussen de recreatieve potenties van de kanaaloevers, de woonkwaliteit van de centraal gelegen binnenstedelijke locatie en de noodzakelijke infrastructurele ringverbinding.

Wat betreft verkeer zijn de inzichten uit het structuurplan op onderdelen bijgesteld. Het gekozen verkeerssysteem van buitenring, radiale hoofdwegen, poorten en verbindingsstraten blijkt in de praktijk niet op die manier te functioneren. De verbindingsstraten worden niet alleen gebruikt om van de ene naar de andere poort te rijden (in het geval van een volle parkeergarage), maar veel meer als de kortste weg tussen twee stadsdelen, die langs het stadscentrum voert. Bereikbaarheid en leefbaarheid van het stadscentrum verslechteren hierdoor. De buitenring wordt in feite te weinig gebruikt voor de functie waar hij voor bedoeld is. Daarom wordt besloten een "binnenring" te realiseren. In de Beeldvisie wordt er voor gekozen om het ontbrekende oostelijke deel van die binnenring in de vorm van een nieuwe weg door Welgelegen aan te leggen, een weg die Oostelijke Verbindingsweg wordt genoemd. Van de vier poorten die in het structuurplan werden genoemd zijn er drie gerealiseerd. De parkeergarage waarin de zuidoostpoort zou moeten eindigen is gerealiseerd (parkeergarage Koningshaven), de zuidoostpoort zelf echter nog niet. Deze poort dient aan te sluiten op de nieuwe verbindingsweg.

De Beeldvisie bevat een ruimtelijk toekomstbeeld dat is gebaseerd op het uitgangspunt: behoud en versterk de bestaande kwaliteiten van het gebied en voeg daar nieuwe kwaliteiten aan toe. Deze toekomstvisie is vertaald in een ruimtelijke beeldvisie.



figuur 3 ruimtelijke beeldvisie Kanaaloevers

De bestaande kwaliteit van de Deventerstraat als historische invalsroute wordt behouden en versterkt. De Welgelegenbrug wordt gehandhaafd. Het rechthoekige

wegenpatroon van het vroegere landgoed Welgelegen blijft structuurbepalend. De Molenstraat wordt als historische invalroute door nieuwe laanbeplanting versterkt. Het kanaal als grote open ruimte met zijn kades, zijn verbreding, zijn bocht, het spiegeleffect en de lichtwerking wordt eveneens behouden en versterkt. Aanwezige oude bomen worden behouden en door herinrichting komt er ruimte voor aanplant van nieuwe bomen in het oude patroon.

Zoals gezegd brengt de Beeldvisie ook nieuwe kwaliteiten aan in het gebied. De nieuwe verbindingsweg aan de noordoostzijde van het kanaal is zodanig vormgegeven dat een aantrekkelijk ruimte ontstaat met een brede groene lanenstructuur. Aan weerszijden van het kanaal ontstaan door het afwisselend teruggaan en weer naar voren komen van woonbebouwing aantrekkelijke ruimten en woonplekken. In de buurt van de Welgelegenbrug wordt zo veel ruimte gemaakt dat er sprake is van een parkachtige zone. Langs het kanaal wordt doorgaand autoverkeer geweerd zodat er alle ruimte is om te wandelen en te fietsen. Achter de bebouwing aan het kanaal is het in rustige nieuwe en reeds bestaande wijken plezierig wonen en werken.

Langs de hoofdwegenstructuur is vanwege de behoefte aan functiemenging een beperkte hoeveelheid bedrijfsfuncties toegevoegd. Vanwege de B-status van het gebied, de nabijheid van de binnenstad en het gebrek aan locaties in Apeldoorn met een dergelijk potentieel wordt langs de hoofdwegenstructuur ook een grote hoeveelheid vloeroppervlak voor kantoorfuncties toegevoegd.

In de Beeldvisie zijn de deelgebieden Haven Centrum en Veldhuis het minst ver uitgewerkt. Naast de hiervoor genoemde algemene principes voor het hele kanaaloevergebied bevat de Beeldvisie daardoor geen concrete uitgangspunten voor het onderhavige plangebied.

2.4 Structuurplan Stedelijk Gebied

In februari 2002 heeft de gemeenteraad het structuurplan voor het stedelijk gebied vastgesteld. In het structuurplan zijn de ambities van de stad voor de langere termijn (tot 2020) geformuleerd.

Het is de ambitie van Apeldoorn in de komende periode verder uit te groeien tot centrumstad binnen de regio Stedendriehoek. Dat werkt naar twee kanten: enerzijds het leveren van een bijdrage aan de opvangfunctie van de stad voor de groei van de regionale bevolking en de regionale werkgelegenheid. Anderzijds meer uitstraling van de stad door meer en betere regionale voorzieningen en attracties.

Het structuurplan gaat uit van het concept van de complete stad. In de complete stad horen naast intensief gebruikte stedelijke ruimte ook openbare ruimte van hoge kwaliteit en speel- en recreatieruimte thuis. Compacte stedelijke toevoegingen zullen vooral in en om het centrum en de stadsdeelcentra een plek krijgen. Daardoor wordt niet alleen het draagvlak voor de voorzieningen aldaar vergroot, maar kan ook elders, bijvoorbeeld in ruimer opgezette woonwijken, ruimte gespaard blijven.

De binnenstad is de locatie waar regionale en stedelijke voorzieningen een plek moeten krijgen. In het centrum wordt volledig ingezet op een kwaliteitsimpuls van de voorzieningen. Eventuele meer grootschalige (ruimtebehoevende) activiteiten die ten dele ook baat hebben bij een goede autobereikbaarheid worden bij voorkeur gesitueerd aan de randen van het centrum. In het centrum moet voldoende ruimte gereserveerd zijn om in te kunnen spelen op de komst en ontwikkeling van nieuwe (boven)regionale toppers, zoals bijvoorbeeld hoger beroepsonderwijs en een megabioscoop en een evenementenlocatie, maar ook op eventuele volstrekt nieuwe voorzieningen die zich aandienen.

In het structuurplan is vastgelegd dat er in de periode 1998-2020 15.000 woningen aan de woningvoorraad moeten worden toegevoegd. Daarbij ligt het accent op het toevoegen van (centrum)stedelijke en landelijke woonmilieus. Het centrum is uiteraard bij uitstek de plek voor nieuwe stedelijke woonmilieus. De kwaliteiten van deze woonmilieus worden in hoge mate bepaald door de aanwezigheid van centrumstedelijke functies en de multifunctionaliteit van het gebied. De grote, extensief gebruikte binnenterreinen en de kanaaloevers vormen goede aanleidingen voor de vorming van de

nieuwe woonmilieus.

De ambitie om de ruimte zorgvuldig te gebruiken heeft ook alles te maken met keuzen op het gebied van verkeer en vervoer. Door op te houden met verder naar buiten groeien blijven de verplaatsingsafstanden redelijk beperkt. Dat betekent dat de inzet gericht kan blijven op de fiets als het stedelijk vervoermiddel bij uitstek.

Essentieel zijn en blijven de openbare ruimte en daarbinnen het ontwikkelen en versterken van de groene en blauwe dragers zoals de bomenstructuur van de Stationsstraat, het kanaal, de Grift en de Kayersbeek.

2.5 Binnenstadvisie

In 2001 heeft de gemeenteraad de Binnenstadvisie 2010 vastgesteld. In deze visie is de koers voor de ontwikkeling van de binnenstad tot 2010 weergegeven. Aan de hand van deze koers kan de gemeente concrete plannen maken en particuliere partijen verleiden tot initiatieven.

In de Binnenstadvisie is er voor gekozen bepaalde stedelijke functies te concentreren op herkenbare locaties, waardoor clusters ontstaan met een duidelijk eigen karakter. De diversiteit van de binnenstad als geheel neemt daardoor toe en daarmee de aantrekkingskracht voor bewoners en bezoekers uit de regio. De functionele clusters liggen in elkaars nabijheid, waardoor versterking ervan ook effect heeft op de tussenliggende gebieden. Een van de clusters in de Apeldoornse binnenstad is een gebied voor ontspanning bij het Kanaal (op de westoever, tussen Stationsstraat, Molenstraat-Centrum en bocht in het kanaal (het onderhavige plangebied Haven Centrum)). In dit nieuwe ontspanningscluster is plaats voor bijvoorbeeld een bioscoop, een casino, een danscentrum, (thematische) horeca voor alle leeftijdsgroepen en een hotel. Tevens biedt de locatie goede mogelijkheden voor het ontwikkelen van een ontspanningscomplex, waarbij gedacht kan worden aan de functies zwemmen, sauna, fitness en klimwand.

Bij een levendige binnenstad horen evenementen. Het Marktplaats is het voornaamste plein in de binnenstad dat, naast de markt, ruimte biedt aan een aantal grotere evenementen, zoals de kermis. Door het realiseren van een nieuw plein op de hoek van de Stationsstraat en de Molenstraat-Centrum en door de herinrichting van de kanaaloevers ontstaat ruimte om evenementen een plek te bieden.

Apeldoorn wil de detailhandel in het kernwinkelgebied ontwikkelen, uitbreiden en intensiveren. Buiten het kernwinkelgebied is detailhandel gemengd met andere functies. Versterking van de detailhandel is vooral kansrijk door het aanbod te laten aansluiten op de functionele clusters. Zo is er bij het kanaal ruimte voor winkels die zich richten op het thema ontspanning.

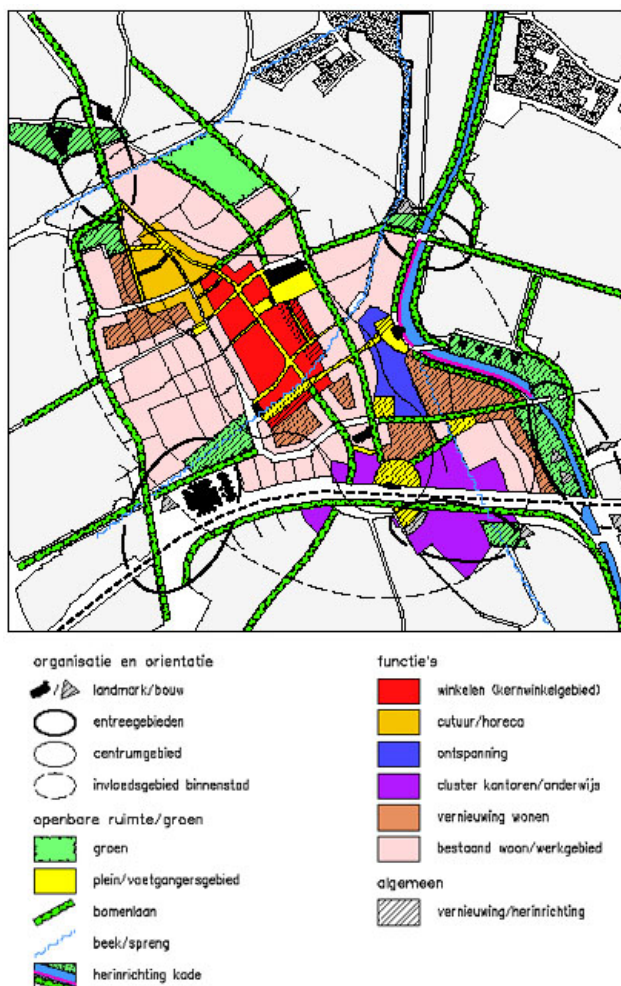
Het Apeldoornse uitgaansgebied concentreert zich nu rond het Caterplein en het Raadhuisplein en directe omgeving. Nieuwe kleinschalige horeca past onder andere bij het kanaal en in de Stationsstraat en stationsomgeving.

De binnenstad is voor velen een aantrekkelijke plaats om te wonen: een dynamische omgeving met alle voorzieningen in de nabijheid. Er zijn echter nog te weinig specifiek stedelijke woonmilieus: compacte bebouwing in relatief hoge dichtheden in combinatie met andere functies. Apeldoorn wil het wonen in de binnenstad versterken en uitbreiden, vooral in nieuwe woonmilieus met stadswoningen en aantrekkelijke appartementen. Door woningen toe te voegen is er in de binnenstad ook 's avonds en in het weekend meer leven. Bovendien ontstaat er een groter draagvlak voor allerlei voorzieningen. In de Binnenstadvisie is Haven Centrum aangewezen als gebied dat wordt herontwikkeld tot stedelijk woonmilieu met appartementen en stadswonen.

De binnenstad is vanuit de omliggende stad en de regio goed bereikbaar voor alle verkeer. Daarvoor ontwikkelt Apeldoorn toevoerroutes voor autoverkeer, doorstroommassen voor de fiets en wordt het station een hoogwaardig knooppunt voor

openbaar vervoer. Voor voetgangers komt er een aantrekkelijke groene looproute tussen station en centrum. Voor fietsers worden doorstroommassen ontwikkeld vanuit de omliggende wijken, zodat fietsroutes logisch aansluiten op het centrumgebied en de daar gelegen stallingen. Molenstraat, Stationsstraat en Kanaalstraat zijn onderdeel van dergelijke doorstroommassen. Auto's verdwijnen zoveel mogelijk uit de binnenstad doordat het autoverkeer wordt gebundeld op speciale doorstroomroutes rond het centrum en naar parkeergarages aan de rand van het centrum geleid; een van die parkeergarages is parkeergarage Koningshaven. Het gebruik van openbaar vervoer en fiets wordt nadrukkelijk gestimuleerd. In het openbare gebied komen er geen nieuwe parkeerplekken bij: bewoners, werknemers en bezoekers parkeren in (ondergrondse) garages. Busverkeer blijft door het centrum rijden. Hoge busfrequenties en comfortabele haltes dicht bij het kernwinkelgebied garanderen een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

De binnenstad maakt een schaalsprong: zij wordt groter in omvang en dichter bebouwd. Er is daardoor meer aandacht nodig voor kwaliteit en karakter van de bebouwing: naarmate de gebruiksintensiteit toeneemt, stijgt het ambitieniveau. Apeldoorn kiest voor een nieuwe stedelijke schaal in belangrijke delen van de binnenstad. De wanden van gemengde stadstraten als de Stationsstraat krijgen een relatief gesloten uitstraling, met incidentele doorkijkjes. De bebouwing heeft hier meer volume, hoogtes van 4 tot 6 lagen zijn geen uitzondering. Pleinen krijgen door wandvorming een aantrekkelijke beslotenheid op basis van de juiste verhouding tussen open ruimte en bebouwingshoogte.



figuur 4 plankaart Binnenstadsvisie

2.6 Detailhandelsbeleid

In 2003 heeft de gemeenteraad de detailhandelsvisie "Een boodschap voor iedereen" vastgesteld. In deze visie wordt geconstateerd dat de detailhandel in de binnenstad een belangrijke rol speelt in de regionale functie van Apeldoorn. Het doel van de visie voor het centrum is het centrum optimaal te laten functioneren als recreatief winkelcentrum voor Apeldoorn en omgeving. Waar mogelijk dient deze regiofunctie te worden versterkt. Daarbij kan sprake zijn van uitbreiding van het winkelvloeroppervlak. Deze uitbreiding zou vooral gericht moeten zijn op het creëren van een gevarieerder aanbod door het ontwikkelen van functies die nu in de binnenstad ontbreken. Gedacht kan worden aan grootschalige detailhandel maar ook juist aan kleinschalige specialistische winkeltjes. Ook de ontwikkeling van dienstverlening, horeca en leisure kan het centrum versterken. Verder is het van belang om de looproutes in een compacte binnenstad te optimaliseren en dient er gestreefd te worden naar een goede bereikbaarheid (zowel per fiets, openbaar vervoer als per auto) en voldoende parkeermogelijkheid.

Ten aanzien van grootschalige detailhandel stelt de visie dat het in algemene zin gewenst is dat publieksgerichte voorzieningen zoveel mogelijk in of grenzend aan het centrumgebied wordt ingepast. Dit om de aantrekkingskracht van het centrum als geheel en de wisselwerking tussen afzonderlijke functies optimaal te stimuleren. De ontwikkeling van winkelruimte voor grootschalige, niet volumineuze, detailhandel op perifere locaties is in principe niet gewenst. In veel gevallen kan daarvoor in het centrum ruimte gevonden worden. Vestiging buiten het centrum wordt echter niet op voorhand afgewezen. Er kunnen zich immers gevallen voordoen waarin er vanuit verkeerskundig en/of stedenbouwkundig oogpunt niet daadwerkelijk sprake is van kwalitatieve versterking van de binnenstad.

In de visie wordt geconstateerd dat er voor de dagelijkse goederen geen uitbreidingsruimte is in het centrum. Volgens de visie hebben de twee supermarkten in het kernwinkelgebied een eigentijdse omvang en vervullen ze zowel een lokale als een regionale functie. Verder wordt aangegeven dat hun ligging aan de rand van het kernwinkelgebied er toe leidt dat ze goed bereikbaar zijn en niet conflicteren met de recreatieve functie van het kernwinkelgebied.

In januari 2008 is de Supermarktnotitie vastgesteld. Directe aanleiding hiervoor was de constatering dat er geen behoefte is aan wijziging van de kwalitatieve kaders uit de Detailhandelsnota, maar dat aan de andere kant de wereld niet heeft stilgestaan en dat sommige kwantitatieve beleidsmatige randvoorwaarden (bijvoorbeeld de omvang van een supermarkt) door onvoorziene marktontwikkelingen (zoals een prijzenoorlog) voor een ondernemer onvoldoende flexibiliteit bieden om te kunnen opereren in een dynamische branche.

In de Supermarktnotitie is vastgelegd dat supermarktinitiatieven (verplaatsing, vergroting, nieuwvestiging) die vanwege de kaders uit de Detailhandelsnota niet mogelijk zijn, onder strikte voorwaarden zijn toegestaan. Belangrijke voorwaarden zijn: er moet aantoonbaar kwantitatieve uitbreidingsruimte aanwezig zijn, de afgesproken detailhandelsstructuur mag niet duurzaam worden ontwricht en andere gewenste ontwikkelingen mogen niet in gevaar worden gebracht.

2.7 Woonvisie

In de Woonvisie schetst de gemeente Apeldoorn haar visie op Apeldoorn als woonstad. De gemeente wil zorgdragen voor een aanbod van woningen en woonmilieus dat van voldoende omvang is en een zodanig gedifferentieerd karakter heeft dat de vraag van de woonconsumenten zowel kwantitatief als kwalitatief geacommodeerd kan worden. De aansluiting van het aanbod op de vraag moet leiden tot het vergroten van de keuzevrijheid van alle burgers, ook van de lagere inkomensgroepen.

Uit woningbehoefteonderzoek is gebleken dat er met name behoefte is aan centrum-stedelijk wonen (stadswoningen en centrumappartementen) en wonen in en aan het landschap. Het is derhalve van belang om dit aanbod toe te voegen waar dat

inpasbaar is binnen de stedelijke structuur.

De gemeente streeft op stedelijk niveau naar een eigendomsverhouding in de totale woningvoorraad van 35% huurwoningen (sociale huur en vrije sector) en 65% koopwoningen in 2010. Het huidige aandeel huurwoningen ligt hoger en het aandeel koopwoningen lager dan de streefverhouding. Er zullen transformatieprocessen in gang gezet worden om die verhouding te kunnen bereiken.

2.8 Verkeersbeleid

De hoofduitgangspunten voor het gemeentelijk verkeersbeleid zijn vastgelegd in de Verkeerskaart, die is vastgesteld in 1999, en in de Actualisatie Verkeerskaart uit 2004.

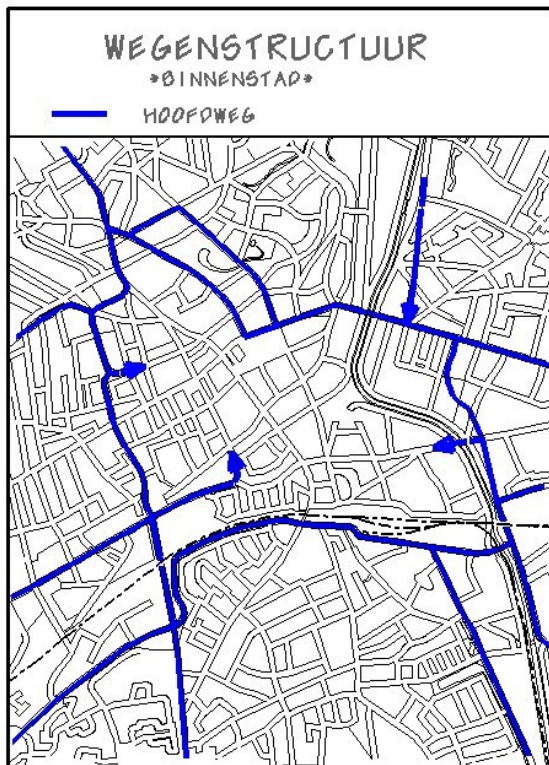
In de Verkeerskaart is geconstateerd dat bij ongewijzigd beleid de automobilititeit meer dan evenredig zal toenemen. Dit leidt tot verkeerscongestie en onveiligheid en tot nadelige beïnvloeding van de leefbaarheid en bereikbaarheid van Apeldoorn. Daarom zet de gemeente in op het beheersen van de (auto)mobilititeit.

Auto

De automobilititeit kan worden beheerst door aanpassing van de wegenstructuur en via het parkeerbeleid. Aanpassing van de wegenstructuur vindt plaats door het autoverkeer te bundelen op een beperkt aantal hoofdwegen. De functie van de hoofdwegen is het bereikbaar houden van de bedrijventerreinen en de binnenstad en het bundelen van het autoverkeer zodat de tussenliggende verblijfsgebieden autoluw kunnen worden. Onder dit net van hoofdwegen liggen de woonstraten, waar leefbaarheid het belangrijkste is. In deze verblijfsgebieden is de maximum snelheid 30 kilometer per uur.

Een aparte categorie in de hoofdwegenstructuur vormen de wegen rond de binnenstad. Aan de ene kant moeten zij ervoor zorgen dat de binnenstad en de parkeergarages goed bereikbaar zijn, aan de andere kant is het niet gewenst dat doorgaand verkeer via de binnenstad rijdt, omdat dat de leefbaarheid in de binnenstad zou doen verslechteren. De binnenstad moet dus goed bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer, terwijl het overige verkeer verleid moet worden de ring te gebruiken.

De hoofdwegen die voor het plangebied van belang zijn, zijn Deventerstraat, Burgemeester jhr. Quarles van Uffordlaan (die in de Beeldvisie Kanaaloevers Oostelijke Verbindingsweg werd genoemd), Molenstraat-Centrum en Wapenrustlaan.



figuur 5 *wegenstructuur binnenstad*

Ten aanzien van de wegenstructuur rondom het plangebied is in de Verkeersvisie Binnenstad gekozen voor eenrichtingsverkeer voor auto's in de Stationsstraat, waarbij het verkeer van zuid naar noord kan rijden. Dit eenrichtingsverkeer wordt na de voltooiing van de Burgemeester jhr. Quarles van Uffordlaan (weer) ingesteld. Voor de Molenstraat-Centrum worden twee varianten genoemd. De variant met eenrichtingsverkeer op het weggedeelte tussen Stationsstraat en Sophialaan zal uiteindelijk worden uitgevoerd.

De aanzet voor het parkeerbeleid uit de Verkeerskaart is verder uitgewerkt in de Parkeernota uit 1999 en de Actualisatie Parkeernota uit 2004. In de binnenstad wordt ingezet op sturing van het gebruik van de auto door de parkeertarieven. Mensen die qua afstand de keus hebben tussen auto en fiets c.q. openbaar vervoer zullen dan uit financiële overwegingen kiezen voor fiets dan wel openbaar vervoer. In de binnenstad is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen ondergronds dan wel in gebouwde voorzieningen worden aangelegd.

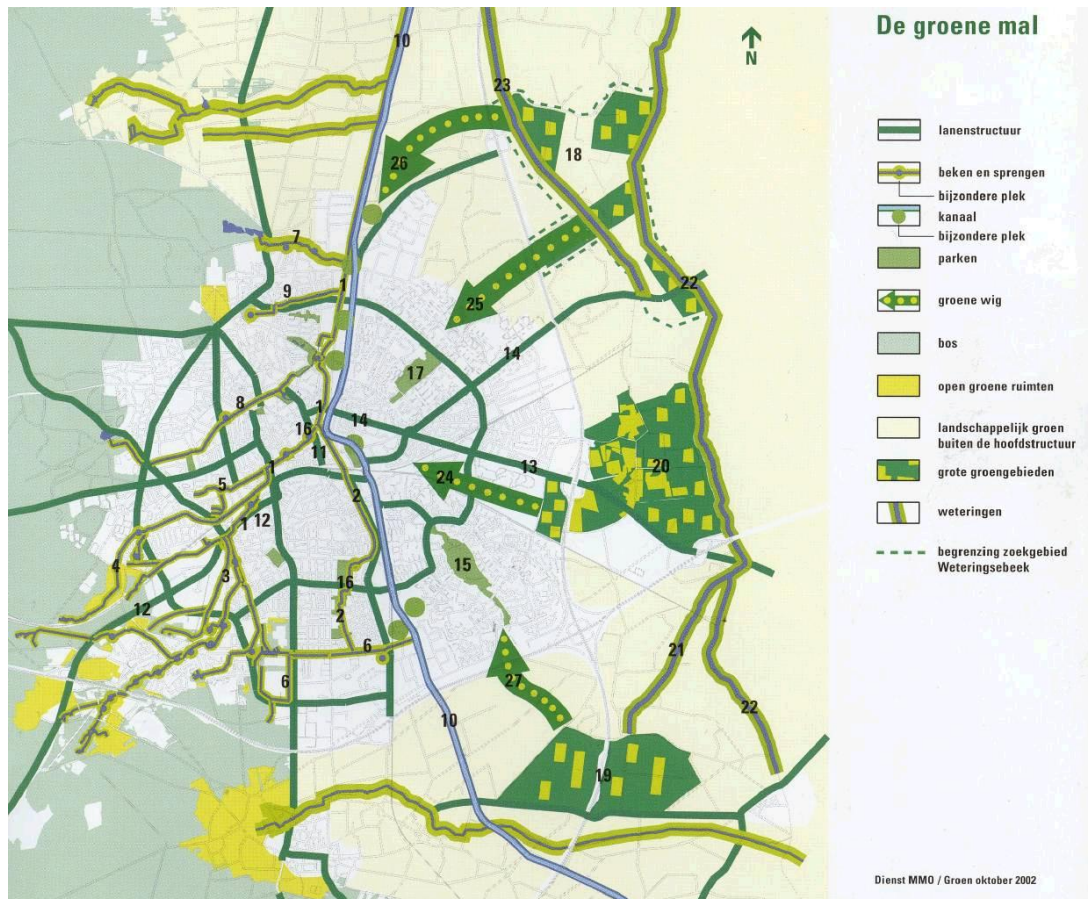
Alternatieven voor de auto

Het alternatief voor de korte afstand is de fiets. Om het gebruik van de fiets aantrekkelijker te maken worden doorstroommassen gemaakt tussen de woonwijken en het centrum. Op deze doorstroommassen kunnen fietsers ongestoord, veilig en comfortabel doorfietsen. Onder de doorstroommassen ligt een primair fietsnetwerk, waarmee de woonwijken onderling en de bedrijventerreinen worden verbonden. Ook worden goede voorzieningen gerealiseerd om de fiets veilig te stallen. De Stationsstraat en de Molenstraat zijn onderdeel van de doorstroommassen.

Het openbaar vervoer is het alternatief voor de langere afstand. Gekozen wordt voor het uitbouwen van de bestaande stadsdienst. Sterke lijnen worden uitgebouwd tot hoogwaardig openbaar vervoer.

2.9 De Groene Mal

Apeldoorn wil zich profileren als groene stad waar het goed wonen en werken is. Daarom heeft de gemeenteraad in 2002 de nota de Groene Mal vastgesteld. De Groene Mal is het groene kader waarbinnen andere ruimtelijke functies een plaats krijgen. De Groene Mal richt zich expliciet op zeven belangrijke groene structuren: beken en sprengen, kanaalzone, lanen, parken, grote groengebieden (Beekbergerwoud, landgoed Woudhuis en Weteringse Broek), weteringen en groene wiggen.



figuur 6 kaart Groene Mal

Voor het onderhavige plangebied zijn de beken en sprengen, het kanaal en de lanen relevant.

Beken en sprengen zijn voor het bestaan en de economische ontwikkeling van Apeldoorn erg belangrijk geweest. Vanaf 1950 werd ruim twintig kilometer gedempt of overkluisd waardoor alle beken uit het centrum van Apeldoorn verdwenen. Ondertussen is een begin gemaakt met het herstel van het beken- en sprengensysteem. Projecten in dit kader zijn onder andere herstel van de Grift en de Kayersbeek.

Het Apeldoorns Kanaal is het andere water waaraan Apeldoorn een deel van zijn economische ontwikkeling te danken heeft. Sinds de definitieve sluiting eind jaren zeventig van de vorige eeuw is het lange tijd meer als obstakel dan als waardevol element ervaren. Tegenwoordig wordt erkend dat het kanaal juist een heel karakteristiek element in de stad is en worden de oevers van het kanaal omgevormd tot een zeer aantrekkelijke en gewilde woonomgeving. Kanaalprojecten zijn het realiseren van een bomenstructuur en de ontwikkeling van recreatieve mogelijkheden.

De lanen, grote ontsluitingswegen naar en door de stad, vormen de entree en het visitekaartje van Apeldoorn. Sommige lanen hebben een herkenbaar groen patroon met bomen aan weerszijden van de weg. De groene omlijsting brengt geleding, rust en regelmaat in de drukke stadsomgeving. Langs enkele lanen ontbreekt deze groene

structuur. In de Groene Mal heeft de gemeente er voor gekozen deze laanbomenstructuur langs een aantal lanen terug te brengen. Dat gebeurt onder andere langs de Stationsstraat en de Deventerstraat.

2.10 Waterbeleid

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Deze richtlijn heeft tot doel oppervlaktewater en grondwater kwalitatief en kwantitatief te beschermen en verbeteren. De richtlijn volgt de stroomgebiedsbenadering.

De hoofddoelen van de Kaderrichtlijn zijn:

- het bereiken van een goede chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater;
- het realiseren van een forse vermindering van lozingen en emissies naar het oppervlaktewater van stoffen die het milieu schaden;
- het bewerkstelligen van een aanzienlijke vermindering van huidige en toekomstige verontreiniging van grondwater.

De lidstaten van de Europese Unie hebben de wettelijke plicht om de kaderrichtlijn in hun wetgeving vast te leggen en te laten doorwerken in hun plannen. De doelen chemisch en ecologisch moeten in 2015 voor alle waterlichamen gehaald zijn. In 2009 moeten de te bereiken resultaten vastgelegd zijn in een Stroomgebiedbeheersplan.

Naar aanleiding van de extreem hoge waterstanden op de grote rivieren in 1993 en 1995 en de wateroverlast door extreme neerslag in 1998, is in 1999 de Commissie Waterbeheer 21^e Eeuw ingesteld. Het advies van deze commissie is overgenomen in het kabinetsstandpunt "Anders omgaan met water", dat drie belangrijke onderdelen heeft:

1. Waterbeleid moet worden gebaseerd op de stroomgebiedsbenadering.
2. De watertoets en de waterparagraaf zijn verplichte onderdelen van ruimtelijke planprocedures en ruimtelijke plannen.
3. De trits vasthouden-bergen-afvoeren is leidraad bij de keuze van maatregelen, waarbij:
 - a. gebiedseigen (neerslag)water zo lang mogelijk vast wordt gehouden;
 - b. neerslagwater zo veel mogelijk in het eigen gebied wordt geborgen;
 - c. alleen overtollig water (zo traag mogelijk) afgevoerd wordt.

Ter uitvoering van het kabinetsstandpunt is medio 2003 het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend door het rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Uitvoering van het akkoord moet er toe leiden dat het watersysteem in 2015 op orde is.

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro verplicht tot het opnemen van een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding in de toelichting van ruimtelijke plannen. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

Het provinciale waterbeleid is vastgelegd in het Derde Waterhuishoudingsplan Gelderland 2005 - 2009 (2004). Uitgangspunt van dit plan is om in 2030 is het waterbeheer volledig op orde te hebben. Het Waterhuishoudingsplan dient om te voorzien in water dat geschikt is voor de verschillende functies. Het beleid gericht op specifieke functies zorgt ervoor dat de bijzondere vereisten van het watersysteem ter plaatse afgestemd worden op die functie. Een van de onderscheiden functies is het stedelijk gebied. Deze functie heeft betrekking op alle bebouwde kommen in Gelderland, waar de inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundig systeem gericht moeten zijn op:

- het voorkomen of beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of

- voor het herstel van verdroogde natuur;
- het weren van (diepe) drainage en het voorkomen van instroming van oppervlaktewater op de riolering;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling.

Voor wateroverlast door neerslag in gebieden met de functie stedelijk gebied geldt een norm van eens in de 100 jaar. Nieuw stedelijk gebied kan alleen ontwikkeld worden als grondwateroverlast wordt voorkomen zonder daarmee waterhuishoudkundige problemen in het stroomgebied te veroorzaken. Watertekort in stedelijke gebieden wordt zoveel mogelijk ondervangen door maatregelen die erop gericht zijn gebiedseigen water vast te houden. De waterketen in stedelijk gebied is zodanig ingericht dat deze geen negatieve invloed heeft op het grond- en oppervlaktewater. Stedelijke ontwikkeling, herinrichting en herstructurering dient waterneutraal te zijn en wordt benut om het watersysteem waar nodig op orde te brengen en te verduurzamen.

Een van de sleutelprojecten die de provincie in het Waterhuishoudingsplan heeft geformuleerd is het realiseren van beekherstel in en rond de stad Apeldoorn.

In 2005 is "Werken aan water", het Apeldoorns waterplan 2005 - 2015, vastgesteld. Het waterplan beschrijft de visie van de Apeldoornse waterpartners Vitens, Waterschap Veluwe en gemeente op water in de stad en de dorpen. Het plan stelt de kaders voor het onderhoud en voor toekomstige plannen met water. Tevens dient het plan als basis voor communicatie en als toetsingskader voor de watertoets.

De hoofdlijnen van het waterplan zijn:

- afkoppelen en bergen
Bij herontwikkeling, herinrichting en herstructurering zal het verhard oppervlak in het stedelijk gebied zoveel mogelijk afgekoppeld worden om het watersysteem op orde te krijgen. Ten westen van het Apeldoorns Kanaal wordt het regenwater zoveel mogelijk vastgehouden in een groenzone naast iedere beek. Ten oosten van het kanaal wordt het regenwater in de vijvers geborgen.
- herstel van beken en sprengen
Het beken- en sprengensysteem in het stedelijk gebied van de stad en de dorpen wordt hersteld. De naast de beek liggende waterbergingen krijgen ook een recreatieve functie voor wandelaars en fietsers. De cultuurhistorische waarde van de beken wordt hersteld en de hoge natuurwaarde wordt beschermd. Het sprengenwater wordt verzameld in de Grift en kan ten noorden van Apeldoorn geïnfiltreerd worden op de Veluwe voor drinkwaterbereiding.
- saneren en beheersen van verontreinigd diep grondwater
Het verontreinigde diepe grondwater wordt gesaneerd en beheerst. Dit water, samen met grondwater dat vrijkomt bij het bestrijden van wateroverlast, wordt zo veel mogelijk uitgenut. De prioriteitsvolgorde daarbij is: eerst aanwenden voor duurzame energie, vervolgens als voeding naar de beken, daarna naar het kanaal, en tot slot is het bestemd voor infiltratie voor de drinkwaterbereiding. Hiertoe wordt een grondwaterbank in het leven geroepen.

In het waterplan zijn de hoofdlijnen per deelgebied uitgewerkt in uitgangspunten voor de waterparagraaf. Voor het centrum zijn die uitgangspunten, voor zover relevant:

- Water in de woonomgeving zo ontwerpen dat de veiligheid van spelende kinderen wordt gewaarborgd.
- Regenwater van verhard oppervlak afkoppelen van respectievelijk niet aankoppelen aan gemengd riool. Zo mogelijk regenwater infiltreren met infiltratievoorziening, met overloop naar oppervlaktewater. Het uitgangspunt is om een bui/gebeurtenis van eens per 10 jaar te kunnen verwerken.
- Waar de grondwaterstand voor overlast zorgt is onttrekking acceptabel. Dit overlastwater kan nuttig worden gebruikt voor klimatisering van gebouwen en het voeden van beken en sprengen. Onttrekkingen moeten worden gekoppeld aan het saneren van grondwaterverontreiniging.
- Maatregelen treffen om te zorgen dat het geïnfiltreerde regenwater het grondwater niet verontreinigt.

- Het kanaal kan geschikt(er) worden gemaakt voor schaatsen, vissen en kanovaren. Het moet in principe bevaarbaar blijven voor de pleziervaart. De cultuurhistorische waarde van het kanaal, zoals bruggen, sluizen, kademuren en muurvegetatie, moeten hersteld en/of geaccentueerd worden. Naast de bestaande waarden kunnen nieuwe "waterscapes" gecreëerd worden.
- Een plan mag geen nadelige effecten hebben op waterafhankelijke natuur, en bij voorkeur bijdragen aan vergroten van de ecologische waarden.

Het waterplan geeft een visie op het herstel van de Apeldoornse sprengbeken. Een van de te herstellen beken is de Kayersbeek. Vanuit het huidige bovengronds stromende deel wordt de herstellende Kayersbeek door het Zuiderpark geleid. Ten noordoosten van het Zuiderpark volgt de Kayersbeek zijn historische beekloop, om in Haven Centrum in het Apeldoornse Kanaal uit te monden. De ruimtelijke setting van de beek verandert van landelijk via parkachtig en stedelijk naar hoogstedelijk. Het streefbeeld is een parkbeek waarbij de oude loop wordt ingezet om de nieuwe loop te voeden. De nieuwe loop is ingericht als een moderne gebruiksbeek en stroomt door de stad.

2.11 Welstandsbeleid

Artikel 12a van de Woningwet verplicht alle gemeenten om een welstandsnota vast te stellen. Die welstandsnota moet, in de vorm van beleidsregels, criteria bevatten voor de welstandstoetsing.

Om te voldoen aan deze verplichting heeft de gemeenteraad in juli 2004 de kadernota "Over welstand geschreven" vastgesteld. De nota geeft de kaders voor het welstandsbeleid. Hiermee worden bouwplannen getoetst aan redelijke eisen van welstand, om de fraaie leefomgeving in de stad te behouden en te versterken.

In deze nota wordt voor ieder perceel in Apeldoorn één welstandsthema en één welstandsniveau aangewezen. Het niveau geeft aan hoeveel welstands aandacht de gemeente aan een gebied geeft, waarbij de niveaus variëren van zwaar tot welstandsvrij. Het thema wordt bepaald door de bouwstijl of bouwperiode van de bebouwing. In het bestemmingsplan wordt het specifieke karakter van het gebied geregeld voor zover dit gaat om bebouwingsbepalingen en gebruik. Het welstandsbeleid is hierop aanvullend en heeft betrekking op situering, massa en vorm, gevelkarakteristiek en detaillering, kleur en materiaalgebruik.

Voor het gebied Haven Centrum wordt gebiedsgericht welstandsbeleid opgesteld. Dit welstandsbeleid is gericht op de ontwikkelingen die in het gebied gaan plaatsvinden en heeft als uitgangspunt het faciliteren, stimuleren en prikkelen van kwaliteit door het scheppen van goede voorwaarden. Het welstandsbeleid voor ontwikkelingsprojecten is tijdelijk. Het geldt voor de duur van de ontwikkeling. Als de ontwikkelingsfase is afgerond, worden nieuwe welstandseisen vastgesteld voor beheer van het gebied.

2.12 Duurzaamheidsbeleid

De uitgangspunten van duurzame ontwikkeling binnen de Gemeente Apeldoorn zijn vastgelegd in de nota's "Apeldoorn ontwikkelt Duurzaam, Aanpasbaar en Flexibel" (DAF-nota) en "Apeldoorn Duurzaam, zo doen we dat hier", in de Woonvisie 2010, in het MOP 2005-2009 en in diverse collegebesluiten, waaronder die over het BANS-klimaatprogramma. De ambities ten aanzien van duurzaamheid in Apeldoorn zijn hoog. Een belangrijk uitgangspunt bij deze duurzame ontwikkeling vormt het besluit van de gemeenteraad om als stad energieneutraal te zijn in 2020.

Bij de uitvoering van het duurzaamheidsbeleid wordt onder andere gestreefd naar een optimale energieinfrastructuur, waarbij duurzame bronnen als wind- en zonne-energie en bodemwarmte zoveel mogelijk worden benut. Daarnaast worden nieuwe energiebesparende technieken ingezet. Het herstellen van de natuurlijke waterhuishouding van stad en landschap, ondermeer door het vasthouden van (regen)water in het stedelijk gebied, is eveneens van belang.

Naast deze beleidsdoelstellingen die een kwaliteitverhoging op korte en lange termijn

dienen te bevorderen, worden in de DAF-nota ook instrumenten aangegeven waarmee kan worden gewerkt. Ook wordt beschreven hoe het beleid intern en extern kan worden gerealiseerd

De uitgangspunten voor duurzaam waterbeheer zijn vastgelegd in de in 2005 vastgestelde nota "Werken aan water; Apeldoorns waterplan 2005-2015", zie hiervoor ook paragraaf 2.10, de paragraaf over het waterbeleid. Dit waterplan dient als basis voor de watertoets die voor veel ruimtelijke projecten wettelijk verplicht is.

In het Bouwbesluit zijn eisen geformuleerd voor energie en binnenmilieu, zoals de energieprestatienormering. Andere wettelijke instrumenten zijn de Wet milieubeheer en de Bouwverordening. Maatregelen die een duidelijke relatie hebben met ruimtelijke ordening, zoals dichtheden, zongerichte oriëntatie van kavels en de hoeveelheden groen, open water en verhard oppervlak, kunnen worden opgenomen in bestemmingsplannen. De ambities van de gemeente Apeldoorn reiken echter verder dan het wettelijke vangnet. Op grond van doelstellingen uit het Gelders Milieubeleidsplan en het Gelderse Grote Steden Ontwikkelingsbeleid heeft de provincie met gemeenten, waaronder Apeldoorn, afspraken gemaakt over duurzaamheid.

Voor de realisatie van de gemeentelijke ambities en voor het nakomen van de afspraken met de provincie is aanvullend instrumentarium ontwikkeld. Deze instrumenten hebben betrekking op de inrichting van de buitenruime en op de duurzaamheid van nieuwe en te renoveren woningen en utiliteitsgebouwen. Van zowel gemeentelijke als externe partijen wordt verwacht dat zij volop medewerking verlenen aan het realiseren van deze ambities. In veel gevallen zijn door innovatieve oplossingen win-win situaties mogelijk.

3 BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED EN OMGEVING

3.1 Historie

Het gebied ligt ten zuidoosten van het oorspronkelijke dorp Apeldoorn. Aan het begin van de negentiende eeuw was Apeldoorn het grootste en tevens meest geïsoleerde dorp van de Oostelijke Veluwe. Geomorfologisch lag het dorp op de overgang van het Veluwemassief en het stroomgebied van de IJssel. De dorpsbebouwing concentreerde zich bij de kruising van de Deventerstraat en Dorpsstraat (de tegenwoordige Hoofdstraat). Aan de dorpsrand lagen landgoederen zoals de Pasch, de Vlijt en Marialust in het noorden en Welgelegen in het zuiden. Het gebied buiten het dorp werd gekenmerkt door verspreide boerderijen en onverharde wegen temidden van heidegronden en broeklanden. Van het Veluwemassief naar de IJssel stroomden natuurlijke beken en sprengen. Vanaf de 16^e eeuw werden sprengenkoppen uitgegraven die een stelsel van gekanaliseerde beken en sprengen voedden. Het water van deze beken en sprengen werd gebruikt voor de drinkwatervoorziening en voor de langs die beken en sprengen gevestigde watermolens, die het stromende water als krachtbron gebruikten voor de papierindustrie en later de wasserijen. De Kayersbeek en de Grift zijn hiervan voorbeelden. De Grift was lange tijd de grens van het dorp. Het huidige plangebied was in gebruik als landbouwgrond en werd doorsneden door een aantal routes, die nu nog te herkennen zijn in de loop van de Molendwarsstraat en Korte Kanaalstraat. In 1858 werd begonnen met het graven van het zuidelijk deel van het Kanaal, van de Deventerbrug tot aan Dieren. Het kanaal is om het landgoed Welgelegen heengelegd. Aan het eind van de 19^e eeuw werd de Stationsstraat aangelegd, als verbinding tussen het nieuwe station van Apeldoorn en de villawijk De Parken. Hiermee werd het gebied interessant voor ontwikkeling. Langs de Stationsstraat werden representatieve villa's gebouwd, langs het kanaal en de Grift ontstond bedrijvigheid. Zo werd tussen het kanaal en de Molenstraat een houtzagerij gebouwd. Langs de oude routes kwam kleinschalige woningbouw in de vorm van weliswaar kleine, maar vrijstaande woningen op veelal diepe kavels. Het dorp groeide nu ook ten zuiden van de Grift.

In de tweede helft van de 19^e eeuw kwam de industrialisatie in Apeldoorn op gang. Rondom het plangebied bevonden zich enkele grotere industriële complexen als Talensfabriek, Nettenfabriek en de gasfabriek. Ook binnen het plangebied werden steeds meer bedrijven gevestigd. In de eerste helft van de 20^e eeuw vond een gestage groei van Apeldoorn plaats. Deze groei vond vooral plaats in noordwestelijke richting. Pas na de 2^e Wereldoorlog werd er grootschalig uitgebreid ten zuiden van het spoor en ten oosten van het kanaal. De kanaalzone werd bestemd voor industriële activiteiten. In de loop van de 20^e eeuw is door de schaalvergroting in de scheepvaart het kanaal minder geschikt geworden voor de beroepsvaart en verloor de bedrijvigheid haar relatie met het water. In 1974 is het kanaal voor scheepvaart gesloten. Tot begin jaren negentig was de zone met haar bedrijvigheid een grote barrière tussen het stadscentrum en de oostelijke wijken.

Het plangebied is in de tweede helft van de 20^e eeuw sterk verstedelijkt. Van de oorspronkelijke bedrijfscomplexen is nog maar een beperkt aantal gebouwen aanwezig. De beeklopen zijn in deze tijd overkluisd. In de jaren zestig en zeventig is op de hoek van de Molenstraat-Centrum en de Stationsstraat een oude vakschool uitgebreid tot een scholencomplex dat een aanzienlijk deel van het plangebied in beslag neemt. Vanaf begin jaren negentig vond een verdere verstedelijking langs het kanaal, Kanaalstraat en Stationsstraat plaats. Deze verstedelijking heeft het gebied geïsoleerd van het stadscentrum. Ook is daarmee een aantal van de historische routes uit het stratenpatroon verdwenen.

3.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Haven Centrum is onderdeel van de herontwikkeling van de Kanaaloevers die grenst aan de Apeldoornse binnenstad. Het van oudsher industrieel gebruikte gebied aan het kanaal heeft gedurende de laatste halve eeuw een vergaande transformatie en verloederding ondergaan. Het gebied wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan bouwwerken uit verschillende periodes die niet of nauwelijks een onderlinge samenhang vertonen. Het gebied is grotendeels sterk verouderd en kent een voor een binnenstedelijke locatie laagwaardig en extensief ruimtegebruik.



figuur 7 *luchtfoto plangebied en omgeving, met plangrens (luchtfoto 2006)*

Het plangebied wordt begrensd door de Stationsstraat aan de westzijde, de Molenstraat-Centrum aan de zuidzijde, de Havenweg aan de oostzijde en het Apeldoorns Kanaal aan de noordoostzijde en de woningbouw en parkeergarage van het project Koningshaven aan de noordwestzijde.

De Stationsstraat behoort tot de ruimtelijke hoofdstructuur van de Apeldoornse binnenstad en vormt min of meer de scheiding tussen het centrum en de Kanaaloevergebieden. De straat is aangelegd als onderdeel van villawijk De Parken en vormt de verbinding tussen die wijk en het station. Van de oorspronkelijke villabebouwing is nog maar weinig terug te vinden. In de laatste decennia heeft een sterke verstedelijking plaatsgevonden. De straat is in 2003 heringericht waarbij de van oudsher aanwezige laanbeplanting weer in het straatbeeld teruggebracht is. Ter hoogte van het plangebied zijn aan de westzijde van de straat grote woon- en kantoorcomplexen ontwikkeld. Aan de oostzijde vormt het Welkoop pand een bijzonder historisch object. Na de restauratie is in dit pand het kantongerecht gevestigd. Direct ernaast bevindt zich het uit het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw stammend woon-, kantoor- en winkelcomplex Koningsstaete. Op het terrein tussen dit complex en de Molenstraat-Centrum is de oorspronkelijke bebouwing gesloopt ten behoeve van de ontwikkeling van het Omnizorgcomplex en het daaraan gekoppelde zogenaamde kopblok. Ertussen bevindt zich nog kleinschalige bebouwing met diverse functies.

Ook de Molenstraat is een belangrijke historische lange lijn die onderwerp is van transformatie. In de huidige situatie is sprake van een onsamenhangend beeld. Aan de zuidzijde zijn richting het Kanaal nog kleinschalige winkel- en woonpanden te vinden. De buiten het plangebied gelegen bedrijvigheid van onder andere een drukkerij en de Talensfabriek is ook sterk bepalend voor de beleving van de Molenstraat-Centrum. In de projecten Stadskade en Forumpark (respectievelijk ten oosten en ten zuiden van Haven Centrum) is geanticipeerd op een nieuw beeld en profiel voor de Molenstraat-Centrum

met grote stedelijke blokken. Deze contrasteren sterk met de bestaande kleinschalige bebouwing. Voor de Molenstraat-Centrum zelf is een inrichtingsontwerp gemaakt dat de verkeersfunctie accommodeert met een drietal rijbanen, vrijliggende fietspaden en royale voetgangersstroken en inzet op een dubbele bomenrij. Binnen het plangebied zijn de direct aan de straat gelegen opstallen al gesloopt. Op de hoek van Stationsstraat en Molenstraat-Centrum bevindt zich het markante schoolgebouw van ROC Aventus, dat teruggeplaatst is ten opzichte van de rooijlijn. Het complex bestaat uit de oorspronkelijke vroeg 20^e eeuwse vakschool die in 1963 werd opgenomen in het huidige hoofdgebouw met torentje en een aantal lagere toevoegingen van mindere kwaliteit uit 1977. Rondom het gebouw bevinden zich parkeerplaatsen voor het personeel en fietsenstallingen. Het ROC, dat verspreid over de stad vestigingen had, heeft zich geconcentreerd in een nieuw groot gebouw ten zuiden van het station aan de Laan van de Mensenrechten. Het gebouw aan de Molenstraat-Centrum wordt dan afgestoten en vervolgens gesloopt. Aan de Molenstraat-Centrum bevindt zich, grenzend aan het ROC-complex, een openbare parkeervoorziening van circa 100 parkeerplaatsen.

De Havenweg vormt de verbinding tussen de Molenstraat-Centrum en het kanaal. Aan de oostzijde bevindt zich het project Stadskade met stadswoningen in drie bouwlagen en op de uiteinden appartementen in vijf lagen op een plint. Binnen het plangebied zijn aan de Havenweg twee verouderde bedrijfscomplexen te vinden, gebruikt door onder andere een tapijthandel en een autoshowroom.

Over Kanaal-Noord loopt de ontsluiting van de openbare parkeergarage Koningshaven en de stallingsgarage van het wooncomplex Koningshaven. Dit complex bevindt zich net ten noorden van het plangebied. Direct grenzend aan het plangebied staat een deels van het kanaal afgebogen wandbebouwing van zes woonlagen, het Woondrôme. In de holling die door de boog ontstaat is de Koningshaventoren met appartementen op de kanaaloever geplaatst. De Woondrôme-wand begeleidt ook de Kanaalstraat en sluit hier aan op het Welkoop pand. Aan de Kanaalstraat is de wand gevuld met appartementen, deels op een plint met kantoorvoorzieningen. Aan de binnenzijde van het blok is de parkeergarage Koningshaven te vinden, een bovengrondse openbare parkeergarage. Tussen de wand en de garage bevindt zich een ondergrondse stallingsgarage voor de bewoners van Koningshaven met erop een daktuin. De garage en de erachter gelegen bebouwingswand van Koningshaven zijn over het historische wegenpatroon gebouwd, waardoor de continuïteit in het ruimtelijk patroon tussen kanaal, stationsgebied en Veldhuis sterk verstoord is. De kruising van Korte Kanaalstraat, Molendwarsstraat, Kanaalstraat en Kanaal-Noord is geheel verdwenen. De Korte Kanaalstraat en de Molendwarsstraat eindigen bij de parkeergarage. De oude zichtrelatie over de Korte Kanaalstraat tussen het kanaal en de Mariakerk is hiermee verstoord, maar vanuit het plangebied nog wel goed beleefbaar. Aan beide straten en de Korte Molenstraat die ze kortsluit zijn (restanten van) de oorspronkelijke kleinschalige woonbebouwing te vinden: individuele woonhuizen van overwegend één laag met kap op kleine kavels. De bebouwing aan de Korte Kanaalstraat is ten behoeve van de bouw van het Omnizorgcentrum gesloopt. Het gebouw Koningsstaete grenst met de achterzijde aan de Korte Kanaalstraat. Vanaf hier vindt ook de bevoorrading plaats. De bebouwing aan de oostzijde van de Molendwarsstraat toont nog samenhang. Deze woningen zijn georiënteerd op de Molendwarsstraat. De kavels worden begrensd door de voormalige loop van de Kayersbeek, nog enigszins herkenbaar door de beplanting erlangs. In de loop der jaren is het vroegere beektracé op enkele plaatsen overbouwd vanuit de kavels aan de Molendwarsstraat.

3.3 Groenstructuur

Het plangebied kent weinig groen. Langs de Molenstraat-Centrum, Molendwarsstraat en de Korte Kanaalstraat is een aantal bomen te vinden. Deze bomen zijn deels het restant van straatbeplanting en deels het restant van de boombeplanting die vroeger de Kayersbeek begeleidde. Het merendeel van deze bomen wordt als niet waardevol beschouwd. Eén enkele boom aan de Molenstraat-Centrum is als bijzondere boom aangewezen. Deze boom zal in het kader van de herinrichting van de Molenstraat-Centrum worden gekapt om zo plaats te maken voor een duurzame inrichting met een dubbele bomenrij. Langs het kanaal is een rij wilgen te vinden. Deze wilgen zullen in het kader van de herinrichting van de kanaaloever gekapt worden en vervangen door een nieuwe boombeplanting van eiken. Op het voormalige Bakkenesterrein staat een eik.

De groene natuurvriendelijke oevers van het kanaal zijn belangrijk voor de ecologische hoofdstructuur van de stad.

3.4 Verkeer en vervoer

Het plangebied ligt in de binnenstad van Apeldoorn. In het plangebied is geen doorgaand verkeer te vinden. De Stationsstraat en de Molenstraat, die aan de rand van het plangebied liggen, behoren tot de hoofdverkeersstructuur van de binnenstad. Rondom de binnenstad ligt een stelsel van wegen die samen een binnenring vormen. De Molenstraat-Centrum is de toegangsroute vanuit de binnenring naar de parkeergarage Koningshaven. Momenteel vindt deze ontsluiting plaats over de Molenstraat-Centrum, Havenweg en Kanaal-Noord. Het westelijk deel van de is voor het autoverkeer een éénrichtingsweg in oostelijke richting. De Stationsstraat kent eenrichtingsverkeer in noordelijke richting. In het plangebied liggen verder wegen die gebruikt worden voor de ontsluiting van de eraan gelegen panden en functies. Betaald parkeren gebeurt in de openbare parkeergarage Koningshaven (550 parkeerplaatsen) en op het parkeerterrein aan de Molenstraat-Centrum (100 parkeerplaatsen).

Het plangebied ligt op loopafstand van een knooppunt van openbaar vervoer: het busstation en het NS-station. De Stationsstraat en de Molenstraat zijn belangrijke routes voor de buslijnen van Apeldoorn; voor het busverkeer zijn deze straten in twee richtingen te berijden. Bij de hoek Kanaalstraat-Stationsstraat is aan de Stationsstraat een bushalte voor stadsverkeer opgenomen.

Fietsverkeer maakt gebruik van de Stationsstraat, Molenstraat, Kanaalstraat en Kanaal-Noord. De Stationsstraat, Molenstraat en de Kanaalstraat zijn fietsdoorstroommassen binnen het fietsnetwerk van Apeldoorn. Kanaal-Noord is onderdeel van de kanaaloever: deze weg gaat onderdeel uitmaken van een doorgaande recreatieve route langs het kanaal. Fietsverkeer vanuit de oostelijke wijken maakt verder gebruik van fietsbrug de Freule, die aansluit op de Kanaalstraat. In het plangebied komt nu geen doorgaand fietsverkeer voor.

3.5 Archeologie

Het plangebied ligt min of meer aan de voet van de stuwwal op de overgang van droog naar nat. Deze overgang wordt tegenwoordig geaccentueerd door de ligging van het kanaal en vroeger door de Kayersbeek. Het is dan ook niet onlogisch om op dit breukvlak ook een belangrijke doorgangsroute te vinden in de Korte Kanaalstraat. Die was vroeger een van de hoofdroutes van noord (Hattem) naar zuid en vice versa. In het plangebied stonden aan deze route in 1832 twee huizen. Verder was het gebied leeg.

De bodem bestaat ter plaatse uit relatief hooggelegen daluitspoelingswaaierafzettingen. Door de dichte bebouwing is de bodem flink geroerd en geldt voor het plangebied een lage trefkans op archeologische sporen (archeologische beleidskaart gemeente

Apeldoorn, 2005). Het doen van nader onderzoek wordt derhalve niet nodig geacht.

3.6 Cultuurhistorie

De cultuurhistorische betekenis van het gebied wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van de Kayersbeek en het Apeldoorns Kanaal, de Molenstraat en Stationsstraat als lange lijnen en het historische stratenpatroon binnen het plangebied. Een groot deel van de historische bebouwing in het plangebied is verdwenen.

Het kanaal geldt als een belangrijke structuurdrager die door nieuwe ontwikkelingen opnieuw betekenis krijgt. Binnen het gebied is de loop van de Kayersbeek nog slechts beperkt herkenbaar. De beek is als historische structuur van bijzondere betekenis voor de ontstaansgeschiedenis en de identiteit van Apeldoorn, alsmede voor de regulering van het grondwater en de voeding van het kanaal. De Molenstraat is als belangrijke historische uitvalsweg van belang en krijgt als onderdeel van de hoofdontsluiting van de binnenstad een nieuwe betekenis die verwant is aan de historische.

Daarnaast zijn de Molendwarsstraat en Korte Kanaalstraat als historische routes herkenbaar. De scherpe hoek van Korte Kanaalstraat en Stationsstraat werd gemarkeerd door een markant schegvormig 19^e eeuws horeca-pand. Dit is in 2004 gesloopt. Door de ontwikkeling van Koningshaven hebben de Molendwarsstraat en Korte Kanaalstraat hun samenhang met elkaar en hun omgeving grotendeels verloren. Van de aanwezige bebouwing bezit de kleinschalige woonbebouwing langs de Molendwarsstraat enige cultuurhistorische waarde. Omdat deze bebouwing niet uniek voor Apeldoorn is, is het niet nodig deze te behouden.

3.7 Kabels en leidingen

Langs het kanaal ligt een ondergrondse 50 kV-kabel. Deze kabel blijft op dezelfde locatie, in openbaar gebied, liggen. Dit betekent dat er rekening gehouden moet worden met de eisen die de leidingbeheerder stelt. Binnen een afstand van 2 meter van de ondergrondse 50 kV-kabel mag niet gebouwd worden en mag geen diepwortelende beplanting worden aangebracht. Hieraan kan zonder problemen worden voldaan. De kabel vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het stedenbouwkundig plan.

4 RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE OPZET

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke opzet van het plangebied. Eerst worden in paragraaf 4.1 de beleidsuitgangspunten voor de invulling van het gebied puntsgewijs besproken. In paragraaf 4.2 wordt aangegeven welke keuze voor parkeergarage Koningshaven is gemaakt. Paragraaf 4.3 geeft de ruimtelijke hoofdthema's die aan het stedenbouwkundig plan ten grondslag liggen weer. In paragraaf 4.4 komen de algemene uitgangspunten voor het stedenbouwkundig ontwerp aan de orde. Het stedenbouwkundig ontwerp zelf wordt in paragraaf 4.5 besproken. De verkeerssituatie (inclusief parkeren) is onderwerp van paragraaf 4.6. Paragraaf 4.7 ten slotte geeft het programma weer.

Alvorens tot deze inhoudelijke zaken over te gaan nog de volgende opmerking. In het stedenbouwkundig plan is een forse bouwmassa aan de Stationsstraat opgenomen, tussen het gebouw Koningsstaete en de Korte Kanaalstraat. Hier komt onder andere het Omnizorgcentrum, een voorziening voor verslaafden aan alcohol en drugs, dak- en thuislozen en voor mensen die langdurig afhankelijk zijn van de geestelijke gezondheidszorg. Omdat de realisatie van dit complex al op korte termijn diende plaats te vinden, is dit onderdeel in een afzonderlijk bestemmingsplan opgenomen (bestemmingsplan Kanaaloevers, Stationsstraat/Kanaalstraat), dat in juni 2005 is goedgekeurd. Omdat deze bouwmassa geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige bestemmingsplan, wordt het hier ook (nagenoeg) niet verder besproken.

4.1 Uitgangspunten beleidskader voor invulling plangebied

In hoofdstuk 2 is het voor dit plangebied relevante beleidskader beschreven. Uit dit beleidskader vloeien de volgende uitgangspunten voor Haven Centrum voort.

- Het gebied moet een nieuwe invulling krijgen.
- Bij die nieuwe invulling moet de ruimte intensief gebruikt worden.
- In het gebied worden nieuwe functies rond het thema ontspanning toegevoegd.
- In Haven Centrum komt een plein, dat ruimte biedt voor evenementen.
- In het gebied komen nieuwe woningen in een stedelijk woonmilieu. Dit woonmilieu bestaat (onder andere) uit appartementen en stadswoningen.
- De Kayersbeek wordt hersteld.
- De kanaaloever wordt autoluw ingericht.
- Het parkeren wordt zoveel mogelijk ondergronds gebracht.
- Bij de invulling moet aandacht voor duurzaamheid zijn.

4.2 Parkeergarage Koningshaven

De bestaande bovengrondse parkeergarage Koningshaven wordt gesloopt en vervangen door een ondergrondse. Daarvoor is een aantal aanleidingen. De bestaande toevoerroute ligt langs het kanaal. Dat past niet bij de reeds in de Beeldvisie gemaakte keuze de kanaaloevers als aangenaam verblijfsgebied en dus verkeersluw in te richten. Daarom moet worden gezocht naar een nieuwe toevoerroute naar parkeergarage Koningshaven. Verder is geconstateerd dat deze openbare parkeergarage minder goed functioneert dan de andere parkeergarages, mede als gevolg van de enigszins achteraf gelegen toerit. Tot slot heeft de garage een ruimtelijke uitstraling die zich niet goed voegt in een toekomstig hoogwaardig binnenstedelijk woonmilieu. Net als in de rest van het kanaaloeversgebied zal ook in Haven Centrum het parkeren voornamelijk ondergronds plaatsvinden. Daarom is uiteindelijk gekozen voor het vervangen van de bovengrondse parkeergarage Koningshaven door een ondergrondse, die vanaf de Molenstraat-Centrum en via de Molendwarsstraat wordt ontsloten.

4.3 Ruimtelijke hoofdthema's

Het plan Haven Centrum kent drie ruimtelijke hoofdthema's. Het eerste thema is de optimale verbinding tussen binnenstad, stationsgebied en kanaal. Het tweede is de optimale gerichtheid van het hele plangebied op het kanaal. Het derde thema is de vervanging het huidige gefragmenteerde beeld in een samenhangend beeld.

Optimale verbinding stationsgebied, kanaal en centrum

De optimale verbinding tussen stationsgebied en kanaal wordt bereikt door het realiseren van twee gekoppelde pleinen en het herstel van de Kayersbeek. De pleinen vormen een recreatieve route, die het kruispunt Stationsstraat - Molenstraat-Centrum met de kanaalbocht verbindt. Deze pleinenreeks vormt de schakel tussen de drie grote pleinruimtes in het centrale en oostelijke deel van de binnenstad die in de nabije toekomst de binnenstad van Apeldoorn zullen structureren: het Marktplaatsplein, het vernieuwde Stationsplein en het nog te realiseren plein tussen Molenstraat-Centrum en Sophialaan. Dit laatste plein komt tegenover het Talensgebouw, waardoor het de werktitel "Talensplein" heeft gekregen. Dit stelsel heeft, zowel met als zonder evenementen, betekenis als recreatief wandelcircuit. Daarin speelt het kanaal een belangrijke rol. Langs de Kayersbeek, die weer boven de grond wordt gehaald, ontstaat een wandelroute die het kanaal met de Molenstraat-Centrum en het Talensplein verbindt. In het plangebied komt een grote ondergrondse openbare parkeergarage die parkeerruimte biedt voor de functies in het plangebied maar ook voor het centrum. Om de parkeergarage op een aantrekkelijke manier met het centrum te verbinden komt er een nieuwe straat tussen de pleinen in het plangebied en het kruispunt Stationsstraat - Kanaalstraat.

Optimale gerichtheid op het kanaal

De tweede opgave is om het hele plangebied een optimale gerichtheid op het kanaal te geven. Voor herstructureringsprojecten is met name de locatiewaarde een doorslaggevende succesfactor. In Apeldoorn is gebleken dat het kanaal als locatiefactor in dit opzicht zeer goed scoort. Voor deelgebied Haven Centrum ligt hier een specifiek dilemma, omdat het gebied over een relatief korte afstand aan het kanaal grenst. Het gekozen planconcept tracht een antwoord op dit dilemma te geven, door langs het kanaal te zoeken naar een optimaal evenwicht tussen gesloten wandbebouwing en pleinruimte en door te streven naar een homogene opbouw van de bouwhoogte van de kanaalwand.

Transformatie naar samenhangend en continu beeld

Voor de transformatie van het huidige gefragmenteerde beeld in een meer samenhangend en continu beeld zijn diverse middelen ingezet:

- de pleinenreeks is gericht op de Mariakerk;
- de continuïteit van de Molenstraat is hersteld door de weg een doorgaand nieuw profiel met bomen te geven; daartoe wordt het straatprofiel nabij het kruispunt met de Stationsstraat versmald;
- de Kayersbeek die in het verleden ondergronds is gebracht, wordt weer boven de grond gehaald en herkrijgt zijn oude beloop;
- de scherpe bebouwingshoek tussen Stationsstraat en Korte Kanaalstraat wordt in een nieuwe vorm teruggebracht op de hoek van het nieuwe Centrumplein en de Stationsstraat.

4.4 Algemene uitgangspunten stedenbouwkundig ontwerp

Typering stedelijk milieu

In overeenstemming met de ligging van Haven Centrum in relatie tot het geschetste beleidskader is gekozen voor een stedelijk milieu met een relatief hoge bebouwingsdichtheid, analoog aan het aangrenzende project Stadskade.

Dat betekent onder meer intensief ruimtegebruik, een gemengd stedelijk programma en

meervoudig ruimtegebruik door de stapeling van programma's en ondergronds parkeren. Dit dient te geschieden met aandacht voor en respecteren van de Apeldoornse milieukarakteristieken, zoals het samengaan van de kleine en de grote schaal, de menging van grondgebonden en gestapelde woningtypes en de diversiteit in doelgroepen en marktsegmenten.

Inspelen op cultuurhistorische waarden

Duurzame stedenbouw begint met het zo veel mogelijk inspelen op de cultuurhistorische waarde van het ruimtelijk erfgoed. Gelet op de beperkte cultuurhistorische waarde van de bestaande bebouwing in het gebied richt de aandacht zich hier vooral op de openbare ruimte, zoals het bomenscherm langs het kanaal, en op het integreren van de gelaagdheid van de historische topografie in het nieuwe plan. Daarbij gaat het met name om de richtingen van wegen, verkavelingspatronen en de oriëntatie op het kanaal. Dit betekent bijvoorbeeld dat het mogelijk is om recht te doen aan de karakteristieke schegvormige bebouwing op de scherpe hoek van Stationstraat en Korte Kanaalstraat, zonder dat het nodig is om de bestaande bebouwing te behouden, of te kopiëren.

Daarnaast wordt de cultuurhistorische waarde versterkt door waar mogelijk verdwenen historische sporen te repareren, zoals de Kayersbeek, de continuïteit van de Molenstraat en de boombeplanting in de Stationsstraat.

Kwaliteit openbare ruimte

Inherent aan het proces van toenemende verdichting in de binnenstad is dat de openbare ruimte wordt geconcentreerd en ingeperkt. Ook ontstaat er een scherper onderscheid tussen verkeers- en verblijfsruimten. Daardoor groeit de behoefte aan goed ingerichte openbare ruimtes en aan stedelijk groen. Bij verblijfsruimten met gemengd verkeer moet duidelijk zijn welke verkeerssoort op welke plek prioriteit heeft.

Haven Centrum zal veel niet-woonfuncties bevatten, maar juist omdat het een nieuw stuk binnenstad wordt waar ook plaats moet zijn voor stedelijke programma-onderdelen zoals uitgaansvoorzieningen, horeca en zorginstellingen, is sociale veiligheid hier één van de speerpunten. Dit uit zich bijvoorbeeld in een helder onderscheid tussen openbare en niet-openbare gebieden, in aandacht voor de straatgerichtheid van stedelijke functies en in aandacht voor de overgangen tussen bebouwing en openbare ruimte.

Bouwmassa en bouwhoogten

Voor de bouwhoogte geldt als uitgangspunt dat zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij de hoogten in de omringende bebouwing. Dit leidt in het gehele Kanaaloevers-gebied tot een sturing van de bouwhoogten in vijf niveaus:

1. hoge solitaire torens; dit zijn de "wachters" van het gebied. Twee zijn er gebouwd: Koningshaven (16 bouwlagen plus kap) en de toren van het kantorencomplex aan de Wapenrustlaan (11 (hoge) bouwlagen);
2. reeksen hoge woongebouwen: in Welgelegenpark is een reeks van vier torens gerealiseerd, met een hoogte van 11 bouwlagen op een plint;
3. hogere, slanke accenten, zoals in de buitenschil rond deelgebieden of verscholen in een grote binnenhof. In Stadskade is een accent gebouwd van 9 bouwlagen. In Welgelegen Haven komt een accent van 11 lagen;
4. wanden langs ruimten die behoren tot de stedelijke hoofdstructuur met een bouwhoogte van 5 tot 6 lagen;
5. kleinschalige binnengebieden: bouwhoogte 2 tot 3 lagen.

Voor Haven Centrum is deze zelfde bouwhoogteregie aangehouden, waarbij uiteraard is aangesloten op de bouwhoogte in de aangrenzende gebieden. Voor de bebouwing langs het kanaal en langs de Molenstraat-Centrum, die behoren tot de stedelijke hoofdstructuur, is een wandwerking en een zekere stedelijkheid wenselijk. Zes lagen is met het oog op de omringende bebouwing een passende hoogte, zowel voor de Molenstraat-Centrum als voor de kanaalzijde. Hogere, slanke accenten zijn denkbaar in de buitenschil. Op de kruising tussen Molenstraat-Centrum en Stationsstraat kunnen de koppen van de blokken een hoogteaccent krijgen. In de buitenschil langs het kanaal zijn accenten van 9 lagen denkbaar. De hoogte van de accenten moet gerelateerd worden aan de vier torens aan de overzijde van het kanaal in Welgelegenpark en aan de hoge

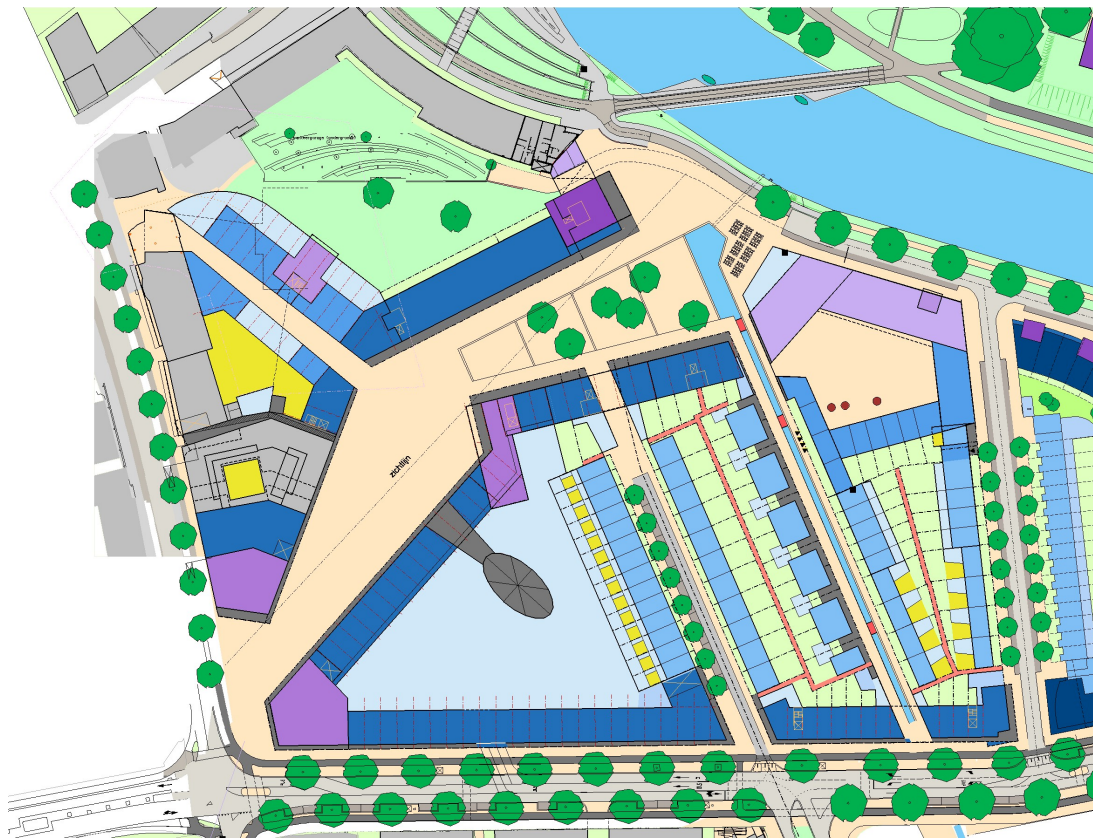
solitaire torens (de "wachters" van de Kanaaloevers): de hoogte van de bebouwing van Haven Centrum mag niet met de hoogte van deze gebouwen concurreren. De bebouwing in het binnengebied komt qua omvang en hoogte overeen met de typisch Apeldoornse kleinschalige bebouwing van twee tot drie lagen.

Stedelijke voorzieningen

De stedelijke voorzieningen en nieuwe woonfuncties geven Haven Centrum de identiteit van een binnenstedelijk woon- en verblijfsgebied. Het hoofdaccent van de voorzieningen ligt in Haven Centrum op het thema cultuur en ontspanning.

4.5 Stedenbouwkundig ontwerp

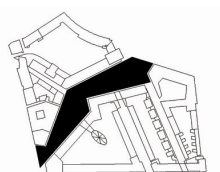
Al hetgeen in het voorgaande is beschreven heeft geleid tot het volgende stedenbouwkundig ontwerp voor Haven Centrum.



figuur 8 stedenbouwkundig ontwerp

Dit stedenbouwkundig ontwerp wordt in het vervolg van deze paragraaf beschreven. Dat gebeurt aan de hand van de ruimtelijke componenten van het stedenbouwkundig plan. Ruimtelijke componenten zijn die elementen die de structuur van het plan bepalen. Deze componenten zijn de pleinen, de randen en de bouwblokken.

4.5.1 Pleinen



Het gebied Haven Centrum is georganiseerd rond twee binnenstedelijke pleinen. Deze

pleinen vormen voor langzaam verkeer de verbinding tussen de Stationsstraat en het kanaal. In plaats van één gestrekte monumentale zicht-as tussen kruispunt en kanaal ontstaat er een genuanceerde en verrassende opeenvolging van ruimtes, met een verschillende sfeer: van druk en stenig naar rustig en groen. Dit verschil in sfeer correspondeert met het verschil in gebruiksfunctie.

Het eerste plein, met als werktitel "centrumplein", ligt aan de Stationsstraat en heeft een zeer publiek karakter. Het plein (met een omvang van circa 4.700 m²) geldt in aanvulling op het Marktplaats als een centrumplein. Daarmee is het op zichzelf geschikt voor bijvoorbeeld kleinere markten, manifestaties en (muziek)evenementen of om plaats te bieden aan een onderdeel van een groter evenement dat op meerdere plaatsen in de binnenstad plaatsvindt. Onder het plein bevindt zich een deel van de openbare parkeergarage. Op de hoek van Molenstraat-Centrum en Stationsstraat komt een markant gebouw dat het centrumplein markeert. Dit gebouw wordt gereserveerd voor een grootstedelijke publieke functie. Rondom het plein komen commerciële en/of publieke functies, met daarboven appartementen.

Het tweede plein ligt centraal in het gebied en koppelt het eerste plein aan de Kanaaloever. Dit plein is meer introvert en heeft vooral het karakter van een woonplein. Eromheen komen stadswoningen en appartementen. De openbare parkeergarage bevindt zich maar voor een beperkt deel onder dit plein. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het plein met boombeplanting een groen karakter te geven. Aan het kanaal heeft dit plein een sterk stadsrecreatieve kwaliteit omdat op dit plein de Kayersbeek eindigt, om vervolgens uit te monden in het kanaal.

Voor de pleinen in Haven Centrum en langs de kanaaloever geldt dat ze gebruikt zullen worden voor binnenstedelijke activiteiten en evenementen. De nadruk ligt daarbij op het centrumplein. Bij grotere evenementen kunnen meerdere plekken gebruikt worden, ook kan ervoor gekozen worden om specifieke activiteiten nadrukkelijk aan het kanaal plaats te laten vinden.

4.5.2 Randen

De randen die het plangebied structureren zijn kanaal (inclusief Kanaal Noord), Havenstraat, Molenstraat-Centrum en Stationsstraat.

Kanaal en Kanaal Noord

In de Beeldvisie Kanaaloevers is gekozen voor verkeersluwe kanaaloevers met herstel van de oorspronkelijke beplanting met Amerikaanse eiken. Het nieuwe verkeersregime maakt het mogelijk om het nieuwe kadeprofiel van Stadskade door te zetten in Haven Centrum. Dit betreft zowel de bebouwing als het profiel van de openbare ruimte.

Qua functie wordt aan het kanaal ingezet op wonen. De bebouwing op de zuidelijke hoek van Kanaal Noord met het woonplein is een zeer geschikte locatie voor lichte horeca.

Havenweg

De Havenweg is de oostelijke rand van het plangebied. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan voor Stadskade is de keuze gemaakt voor het handhaven en herprofilen van de Havenweg, als structuurbepalende verbinding tussen het toekomstige Talensplein en het kanaal. Een belangrijk argument voor handhaven van het bestaande tracé van deze weg was het fraaie zicht in het verlengde van de straat op de groep grote monumentale bomen aan de overzijde van het kanaal, restanten van het voormalige landgoed Welgelegen.

De hoofdfunctie is hier wonen. Ook komt de entree van één van de stallingsgarages in deze straat.

Molenstraat-Centrum

De Molenstraat vormt de oostelijke toegangspoort tot de binnenstad en heeft daardoor een sterke verkeersfunctie. De nieuwe ondergrondse openbare parkeergarage, die haar entree heeft aan de Molendwarsstraat, wordt vanaf de Welgelegenbrug via de Molenstraat-Centrum ontsloten.

De Molenstraat, als historische lange lijn in het centrumgebied van Apeldoorn, vraagt

om ruimtelijke continuïteit. Deze ruimtelijke continuïteit, die nu op veel plaatsen verstoord is, wordt hersteld door te kiezen voor een symmetrisch profiel dat aansluit op de symmetrie van de brug over het kanaal. Aan weerszijden van de rijbaan komen vrijliggende fietspaden. Het gevolg van deze keuze is een aanzienlijke verbreding van het profiel van de Molenstraat.

Langs de Molenstraat-Centrum wordt de wandbebouwing die in Stadskade reeds is gerealiseerd, voortgezet. In tegenstelling tot Stadskade zal de plint van deze bebouwing een gemengde invulling krijgen van wonen, commerciële en publieke functies, met daarboven uitsluitend wonen.

Stationsstraat

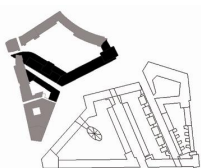
De herprofilering van de Stationsstraat is grotendeels voltooid. Daarmee is de straat hersteld in haar oude luister van verbindende laan tussen station en De Parken. De verschillende verkeerssoorten hebben een plek gekregen in het straatprofiel en er is ruimte gemaakt voor een bomenrij aan de oostzijde van de straat.

De bebouwing tussen Korte Kanaalstraat en de recent gebouwde invullingen, die matig van kwaliteit is, wordt vervangen door het Omnizorgcomplex en een daaraan gekoppeld gebouwencomplex op de kop. Daarmee wordt opnieuw een markante hoekbebouwing gemaakt, als antwoord op de tegenoverliggende bebouwing op de hoek van de Stationsstraat met Molenstraat-Centrum. Zoals reeds eerder opgemerkt is hiervoor een afzonderlijk bestemmingsplan vastgesteld.

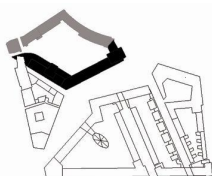
4.5.3 *Bebouwing en functies*

Wat betreft bebouwing bestaat het gebied uit twee structurerende delen, te weten een deel ten noorden en een deel ten zuiden van de pleinenreeks.

Noordelijk deel



Het noordelijke deel bestaat in wezen uit één groot bouwblok, dat wordt begrensd door Stationsstraat, Kanaalstraat, kanaal en de beide pleinen. Onder het nieuwe deel van dit bouwblok komt een deel van de nieuwe ondergrondse openbare parkeergarage, die de bestaande bovengrondse parkeergarage Koningshaven zal vervangen. Het bouwblok wordt doorsneden door een nieuwe straat, gelegen tussen de pleinen en de Stationsstraat, die het hart van Haven Centrum met het huidige centrum van Apeldoorn verbindt. Deze straat sluit aan op de bestaande voetgangersuitgang van de parkeergarage in het gebouw Koningsstaete/Ondernemingshuis aan de Stationsstraat.

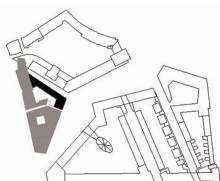


Het noordoostelijke deel van dit bouwblok ligt aan de kant van het kanaal en grenst aan het woonplein. Op de kop bij het kanaal komt een woontoren van negen lagen. Deze kop vormt een verbijzondering in de wand langs het kanaal. Om bij het kanaal een goede aansluiting te krijgen van de nieuwe bebouwing op de bestaande gekromde wand wordt de nieuwe bebouwing met een tussenlid van zes lagen vastgebouwd aan de bestaande Woondrôme-bebouwing. In dit tussenlid krijgen de kopappartementen van het Woondrôme extra woonruimte en buitenruimte, ter compensatie van het verlies aan bezonning en uitzicht. In het tussenlid wordt een nieuwe toegang tot de bestaande ondergrondse stallingsgarage opgenomen. Deze toegang wordt met een deur

afgesloten. Aan de noordrand van het woonplein komen stadswoningen en appartementen in vijf lagen. De stadswoningen bieden ruimte voor woon/werkcombinaties.

Aan de andere kant wordt het noordoostelijke deel begrensd door de nieuwe straat die loopt van de pleinen naar de kruising Stationsstraat-Kanaalstraat. In de wand aan de noordzijde van deze straat komt bebouwing van vier lagen hoog. Naast woningen zijn in de plint van deze bebouwing detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en publieksgerichte dienstverlening mogelijk; daarboven komen appartementen en/of stadswoningen over 3 lagen. In het midden van de wand komt een woontoren van zeven lagen.

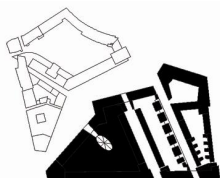
Tussen de nieuwe bebouwingsrand langs het woonplein en het (bestaande) Woondrôme ontstaat een nieuw helemaal omsloten binnenterrein met een privé karakter. Dit wordt gevormd door het dek op de stallingsgarage van het Woondrôme en de ruimte die ontstaat door de sloop van parkeergarage Koningshaven. Het nieuwe binnenterrein, dat fysiek wordt afgescheiden van het binnenterrein van het Woondrôme, wordt een tuin voor de bewoners van de nieuwe woonbebouwing.



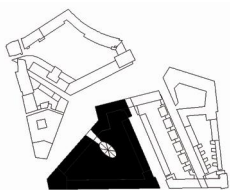
Het zuidwestelijke deel van het noordelijke blok ligt tussen de Stationsstraat en de nieuwe straat. Aan de zuidzijde van deze straat komt bebouwing die varieert van één tot vier lagen. Op de begane grond zijn centrumfuncties gepland; daarboven komen woningen. Op de kop van het centrumplein wordt de bebouwing vijf lagen hoog. Hierin komen commerciële en publieke functies, waar nodig en mogelijk over meerdere bouwlagen. Daarboven komen appartementen.

Fysiek zijn ook het Omzorgcentrum en het direct ten zuiden daarvan geprojecteerde kopblok onderdeel van dit deel. Zij maken evenwel, zoals al eerder gezegd, geen deel uit van het onderhavige plangebied.

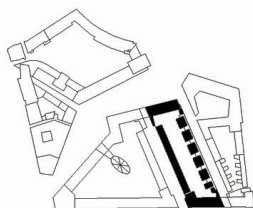
Zuidelijk deel



Het zuidelijke deel is eveneens een groot bouwblok, dat op een aantal plaatsen wordt doorsneden. Voor de wanden van de buitenschil van het zuidelijk deel wordt gestreefd naar een grote mate van homogeniteit. Bouwhoogten en straatprofielen van het gebied Stadskade worden doorgezet in Haven Centrum, zowel langs het kanaal als langs de Molenstraat-Centrum. Bij de doorsteek langs de Kayersbeek worden de beslotenheid en gestrektheid van de noordwand van de Molenstraat-Centrum geaccentueerd door middel van een poortvormige overbouw. Ook bij de wand aan de pleinzijde wordt het middel van de poort ingezet om het besloten karakter van het plein te versterken. In contrast met deze homogene buitenschil wordt in het binnengebied gestreefd naar differentiatie met straten en hoven met een eigen karakter. Het bouwblok wordt op twee plekken van noord tot zuid doorsneden. Aan de oostzijde doorsnijdt de Kayersbeek het blok. De Molendwarsstraat, die gehandhaafd blijft, vormt de tweede doorsnijding.

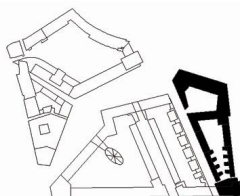


Het westelijke deel van dit bouwblok heeft de vorm van een driehoek en wordt omsloten door Stationsstraat, centrumplein en een deel van het woonplein, Molendwarsstraat en Molenstraat-Centrum. In dit gebouwencomplex komen grootstedelijke functies met een publiek programma over meerdere verdiepingen. Gedacht kan worden aan functies als horeca, bioscoop, casino, stadshotel en een multifunctioneel centrum voor de binnenstad met een nieuw doelgroepenzwembad, een wijkontmoetingscentrum en een fitness- en wellnesscentrum. Ook wordt er gedacht aan een supermarkt, die mogelijk in een ondergrondse laag komt. Daarboven komen appartementen. Het centrumplein wordt gemarkeerd door bebouwing in zeven lagen op de hoek Stationsstraat - Molenstraat-Centrum en op de overgang van centrumplein naar woonplein. Daartussenin ligt een wand met een hoogte van zes lagen. Aan het woonplein komt een wand van vijf lagen hoog. Deze wand leent zich voor appartementen bovenop een lage plint met commerciële dan wel publieke functies, of voor een stapeling van grondgebonden woningen over twee of drie lagen, met daar boven appartementen. Aan de Molendwarsstraat komen stadswoningen of appartementenblokjes in drie lagen. Aan de Molenstraat-Centrum komt, zoals al eerder gezegd, een gemengde plint met wonen, commerciële en publieke functies, met daarboven uitsluitend wonen.



Het tweede deel van het zuidelijke bouwblok wordt omsloten door Molendwarsstraat, woonplein, Kayersbeekstraat en Molenstraat-Centrum. Aan de Molendwarsstraat en de Kayersbeekstraat komen grondgebonden woningen in maximaal drie lagen. Aan het woonplein wordt de wand van vijf lagen hoog van het vorige blok voortgezet, verbonden met een overbouw. In deze wand is plaats voor appartementen of grondgebonden woon/werkwoningen. Ook hier weer aan de Molenstraat-Centrum bebouwing in zes lagen hoog, met appartementen bovenop een gemengde plint met daarin wonen, commerciële en publieke functies.

In de Kayersbeekstraat wordt de Kayersbeek, die sinds de aanleg van de spoorlijn uit dit gebied is verdwenen, weer bovengronds gebracht. De beek zorgt voor een aantrekkelijke wandelroute tussen kanaal en Talensplein. Deze aantrekkelijkheid wordt nog versterkt doordat men in noordelijke richting wandelend steeds zicht heeft op het kanaal.

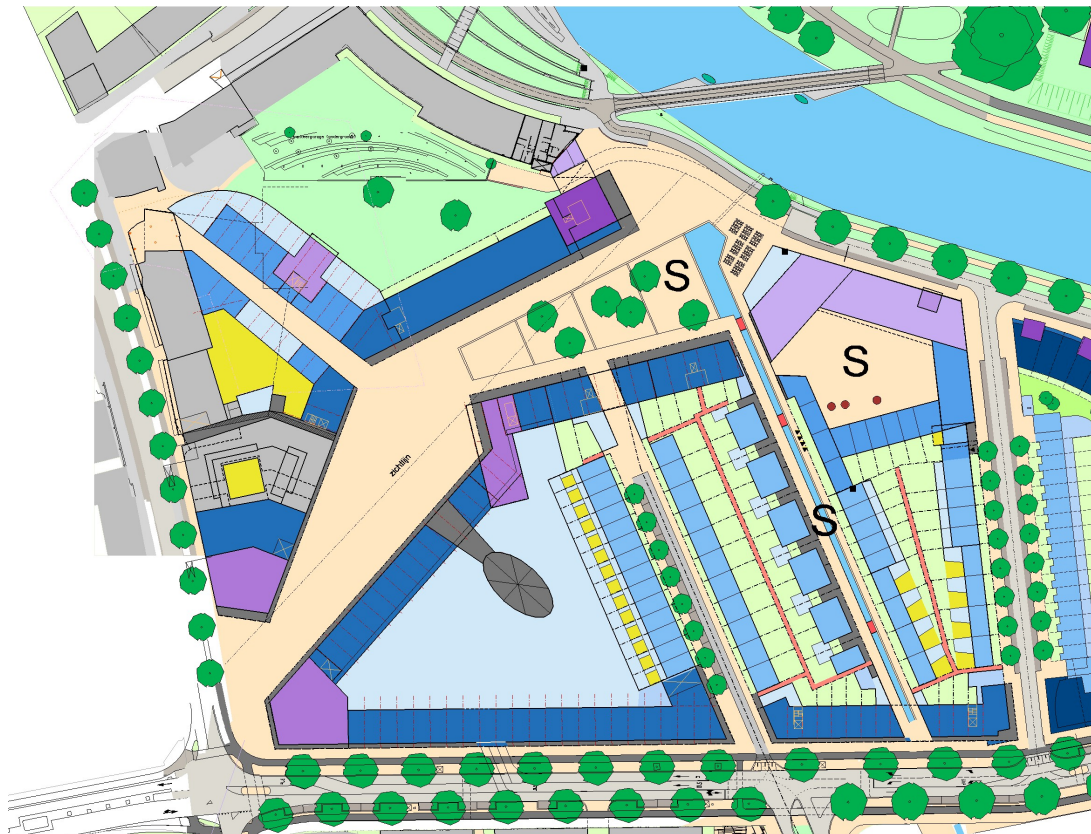


Het meest oostelijke deel tenslotte wordt omsloten door Kayersbeekstraat, woonplein, Kanaal-Noord, Havenweg en Molenstraat-Centrum. De bebouwing langs het kanaal vormt een voortzetting van de kanaalwandbebouwing van het aangrenzende project Stadskade. De bebouwing, met daarin appartementen, krijgt een bouwhoogte van zes lagen, met incidentele opbouwen. Deze bouwhoogte wordt op de kop van het woonplein zonder hoogteaccent voortgezet tot aan de Kayersbeekstraat. De hoek van Kanaal Noord met het woonplein vormt een geschikte locatie voor dag- en avondhoreca.

Achter de hoge bebouwing aan het kanaal komt een semi-openbare binnenhof. De toegang tot deze binnenhof is gelegen aan de Kayersbeekstraat. Aan de Kayersbeekstraat en de Havenweg is de hoofdfunctie wonen in de vorm van stads- en/of eengezinswoningen. De entree van één van de stallingsgarages is gesitueerd aan de Havenweg. De bebouwing aan de Molenstraat-Centrum uit het derde bouwblok wordt hier voortgezet, zelfs letterlijk door middel van een overbouwing over de Kayersbeekstraat.

4.5.4 Speelplekken

In het plangebied komt natuurlijk ook ruimte om te spelen. Sommige plekken vormen van zichzelf een aanleiding om te spelen, zoals de plek waar de Kayersbeek op het woonplein eindigt. In figuur 9 zijn de mogelijke locaties voor speelplekken en speelaanleidingen met een S gemarkeerd.



figuur 9 stedenbouwkundig plan met speelplekken/speelaanleidingen

4.6 Verkeer en parkeren

4.6.1 Parkeren

Zoals in paragraaf 2.8 is uiteengezet, is het uitgangspunt voor het parkeren in de binnenstad dat parkeerplaatsen ondergronds dan wel in gebouwde voorzieningen worden aangelegd. Dat zal ook in Haven Centrum het geval zijn.

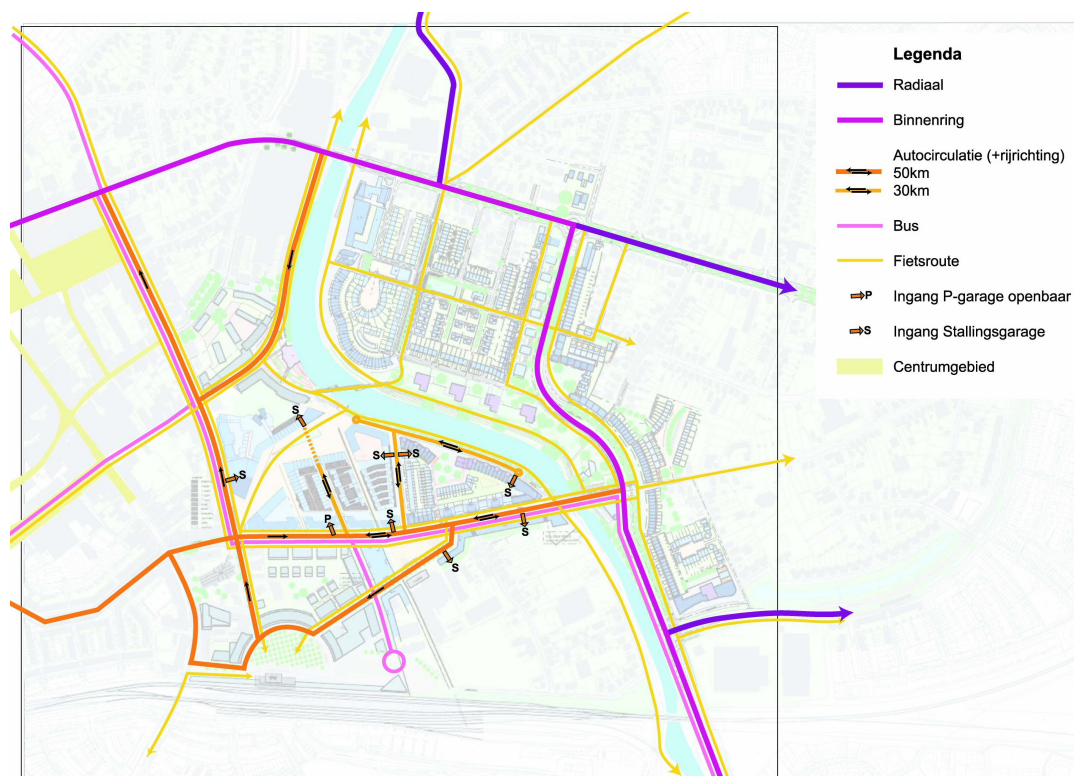
In Haven Centrum wordt een strikt en herkenbaar onderscheid tussen drie verschillende parkeervormen gemaakt: parkeren in de openbare ruimte, parkeren in de openbare parkeergarage en parkeren in de stallingsgarage.

Parkeren in de openbare ruimte is door de schaarse ruimte slechts in beperkte mate aanwezig en uitsluitend bedoeld voor bezoekers en kort parkeren. Uiteraard dient te worden gezorgd voor de benodigde voorzieningen voor mindervaliden en voor laden en lossen. Het huidige parkeerterrein aan de Molenstraat-Centrum zal verdwijnen. De 100 parkeerplaatsen die dit terrein nu kent komen in de openbare parkeergarage terug.

De in de openbare ruimte beschikbare plaatsen zijn niet toereikend om al het normatief berekende bezoekersparkeren te kunnen onderbrengen. Voor een centrumgebied als Haven Centrum geldt daarom dat het bezoekersparkeren ten dele plaats zal moeten vinden in de openbare parkeergarage. Ten behoeve van het openbare parkeren wordt de bestaande parkeergarage Koningshaven vervangen door een grote ondergrondse parkeergarage van circa 900 parkeerplaatsen. De bestaande toevorroute naar de parkeergarage langs het kanaal wordt in de toekomst vervangen door een ontsluiting vanaf de Molenstraat-Centrum. Daardoor wordt de oriëntatie voor de bezoekers van de binnenstad verbeterd en wordt voorkomen dat de verblijfsruimte langs het kanaal door autoverkeer van en naar de garage wordt doorsneden. De stallingsgarage Kanaal Noord/Kanaalstraat, die ten noorden van de huidige openbare parkeergarage ligt, zal echter wel een eigen ontsluiting behouden, waarbij eveneens gezocht wordt naar het loskoppelen van deze ontsluiting van de weg langs het kanaal.

De bewoners tenslotte parkeren in stallingsgarages, die niet openbaar toegankelijk zijn. Ze zijn geïntegreerd in de bouwblokken en niet zichtbaar vanaf de straat.

4.6.2 Verkeersstructuur Kanaaloevers



figuur 10 verkeersstructuur in en rond plangebied

Auto

Het autoverkeer heeft vanaf de binnenring (Burgemeester jhr. Quarles van Uffordlaan) via de Molenstraat-Centrum, de zuidoostelijke entree van de binnenstad, toegang tot het Stationsgebied en het nieuwe woon-werkgebied, waaronder Haven Centrum (zie figuur 9). De nieuwe ondergrondse openbare parkeergarage krijgt haar ingang vanaf de Molenstraat-Centrum ter hoogte van de Molendwarsstraat. Tot de nieuwe inrit van de openbare garage is de Molenstraat-Centrum tweerichtingsverkeer. Daarna is de Molenstraat-Centrum eenrichtingsverkeer in oostelijke richting, voor verkeer dat vanuit de Stationstraat komt. Ook de Stationsstraat is eenrichtingsverkeer, van zuid naar noord.

De hoofdverkeersontsluiting voor Haven Centrum is de Molenstraat-Centrum en in mindere mate de Stationsstraat. Vanaf deze hoofdstraten is het gebied toegankelijk via Havenweg/Kanaal Noord en Molendwarsstraat. Aan deze drie wegen liggen ook de entrees van stallinggarages. De Molendwarsstraat verzorgt ook de ontsluiting van de functies in de stedelijke plint van het beoogde multifunctionele complex dat op de hoek

van Stationsstraat en Molenstraat-Centrum is gesitueerd. Het kanaal is voor bestemmingsverkeer te bereiken via de Havenweg, de grenslijn tussen Haven Centrum en Stadskade. De kade langs het kanaal is zowel in westelijke als in oostelijke richting een doodlopende route. In het project Stadskade wordt via deze kade een stallingsgarage ontsloten. Ook in Haven Centrum kan deze route benut worden voor de ontsluiting van een stallingsgarage.

Met het oog op de benodigde bewegingsruimte ter plaatse van de scherpe bocht in de fietsroute die via de fietsbrug richting station voert, alsmede met het oog op een optimale verblijfsklimaat voor voetgangers op de overgang tussen kanaaloever en pleinen zal hier het autoverkeer zo veel mogelijk worden geweerd.

Langzaam verkeer

In Haven Centrum wordt veel aandacht geschonken aan langzaam verkeer. Door het gebied lopen tal van verbindende routes, zowel voor de fiets als voor de voetganger.

Voor voetgangers wordt de hoofdverbinding tussen stationsgebied, centrum en kanaal gevormd door de twee pleinen die liggen opgespannen tussen het kanaal en het kruispunt Stationsstraat - Molenstraat-Centrum en de nieuwe straat tussen het centrumplein en het kruispunt Stationsstraat - Kanaalstaat.

Vanaf het toekomstige Talensplein loopt, langs de Kayersbeek, een aantrekkelijke wandelroute naar het kanaal. Dit is een verrassende route langs stadswoningen en kleinschalige stedelijke voorzieningen, een verscholen oase, temidden van het stedelijke gewoel.

Voor het fietsverkeer loopt er over de pleinen een verbinding tussen station, kanaal en buitenwijken. De inpassing van deze fietsroute in de pleinruimte vraagt om de benodigde aandacht bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte. Onderdeel van deze fietsroute is de Freule, de brug voor langzaam verkeer, waar vandaan men in beide richtingen een ver uitzicht heeft over het kanaal. In Haven Centrum splitst deze fietsroute zich. De fietser kan rechtdoor fietsen naar de Stationsstraat, maar kan ook op het plein linksaf slaan om via de Molendwardsstraat en de Sophialaan het station te bereiken. Voorts loopt er langs het kanaal een aantrekkelijke recreatieve fietsroute. Ook langs de Stationsstraat en de Molenstraat-Centrum zijn de condities voor het fietsverkeer optimaal. Zowel in de Stationsstraat als in de Molenstraat-Centrum heeft de fietser aan beide zijden een breed fietspad in één richting. Beide straten zijn onderdeel van een fietsdoorstroomas.

4.6.3 *Laden en lossen*

Voorzieningen voor laden en lossen voor de commerciële en publieke functies langs de Molenstraat-Centrum en op de pleinen kunnen het meest optimaal in de Molenstraat-Centrum worden gesitueerd. Onderzocht dient te worden of het vrachtverkeer voor het aanrijden gebruik kan maken van de busbaan, waarbij het laden en lossen plaats vindt op de strook tussen busbaan en bomerij.

4.7 Programma

In het plangebied komen circa 330 (binnenstedelijke) woningen; 80 grondgebonden woningen en 250 appartementen (waarvan 60 als sociale huur). Hiermee wordt ingespeeld op de uit onderzoek gebleken behoefte aan centrum-stedelijk wonen in de vorm van stadswoningen en centrumappartementen. Het plangebied biedt ruimte aan een multifunctioneel centrum met daarin een wijkcentrum, een doelgroepenwembad en fitness- en wellnessvoorzieningen met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 9.000 m². Om het ontspanningscluster uit de Binnenstadvisie vorm te geven is er ruimte voor binnenstedelijke functies in de sfeer van leisure, zoals bioscoop, casino en stadshotel, met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 5.000 m². Voor horeca en publieksgerichte en persoonlijke dienstverlening is ongeveer 2.000 m² gepland.

Uit onderzoek is gebleken dat er in het centrum van Apeldoorn marktruimte is voor het toevoegen van extra winkelloppervlakte. Een deel van die ruimte wordt benut voor uitbreiding van de detailhandelsoppervlakte in het kernwinkelgebied, zoals de ontwikkeling van de locatie Marktstraat/Beekstraat en de uitbreiding van de Oranjerie.

Een klein deel van de marktruimte is beschikbaar voor het toevoegen van detailhandel in Haven Centrum. Hier kan in principe ongeveer 1.700 m² verkoopvloeroppervlakte detailhandel worden toegevoegd.

Het is de bedoeling dat er in Haven Centrum winkels komen die een relatie hebben met de overige functies die in het plangebied komen, zoals leisure, en geen winkels die beter in het kernwinkelgebied kunnen zitten: het aanbod moet anders zijn en niet concurrerend. Dit kan bereikt worden door een beperking in oppervlakte: per vestiging mag de verkoopvloeroppervlakte maximaal 200 m² bedragen.

Zoals in paragraaf 2.6 is beschreven, is met het vaststellen van de Supermarktnotitie in januari 2008 enige flexibiliteit aangebracht in de toepassing de Detailhandelsvisie. Onder voorwaarden is nu ook de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande supermarkten mogelijk in die delen van de stad waar dat op grond van de Detailhandelsvisie niet mogelijk zou zijn. Uitbreiding van een bestaande of vestiging van een nieuwe supermarkt is alleen mogelijk wanneer door middel van een distributie-planologisch onderzoek wordt aangetoond dat er marktruimte is voor een supermarkt en dat het toevoegen van een supermarkt niet leidt tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur (kwantitatief element) en dat het initiatief past in het gemeentelijke detailhandelsbeleid (kwalitatief element). De verkoopvloeroppervlakte van zo'n supermarkt mag in dit plangebied niet groter zijn dan 2.500 m². Deze oppervlakte komt bovenop de 1.700 m² detailhandel die in het plangebied is gedacht: dat totaal wordt dan 4.200 m². De verkoopvloeroppervlakte van 2.500 m² geldt alleen voor een supermarkt. Haven Centrum is in het gemeentelijke detailhandelsbeleid namelijk niet aangewezen als locatie voor grootschalige detailhandel. Grootschalige volumineuze detailhandel (auto's, bouwmarkten et cetera) is op z'n plek in de periferie op bedrijventerreinen; grootschalige niet-volumineuze detailhandel hoort thuis in de (boven)regionale centra zoals het kernwinkelgebied en De Voorwaarts. In de grotere parkeerbehoefte die een supermarkt met zich meebrengt wordt in het plangebied voorzien door de grote ondergrondse openbare parkeergarage die er komt.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Milieuaspecten

5.1.1 Inleiding

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (verder: Bro) is de gemeente bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om onderzoek te doen naar de bestaande toestand van het plangebied en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling daarvan. Bij dit onderzoek moet tevens de uitvoerbaarheid van het plan worden betrokken. Het beoordelen van de milieuaspecten vormt een belangrijk onderdeel van dit onderzoek. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige haalbaarheid beschreven. Het betreft de thema's bodem, milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

5.1.2 Bodem

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 9 Bro dient onder andere de bodemgesteldheid in het plangebied in kaart gebracht te worden. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is. Bodemonderzoeken mogen niet meer dan 5 jaar oud zijn. Indien er sprake is van bouwactiviteiten is ook in het kader van de bouwvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem nodig. In de praktijk worden deze onderzoeken vaak gecombineerd. Hiernaast geldt dat de gemeente Apeldoorn bevoegd gezag is in het kader van het Bouwstoffenbesluit. In het Bouwstoffenbesluit wordt hergebruik van licht verontreinigde grond mogelijk gemaakt. De gemeente Apeldoorn heeft hiervoor beleid opgesteld dat is vastgelegd in een bodemkwaliteitskaart en een bodembeheersplan.

Onderzoekresultaten

In het plangebied zijn de volgende functies voorzien: maatschappelijke voorzieningen, woningen, horeca, sport en recreatie, commercieel publieke functies, ondergrondse parkeergarage, openbare ruimte (pleinen), herstel van de Kayersbeek en infrastructuur. De kwaliteit van de bodem is in relatie tot deze functies beoordeeld.

In het plangebied zijn vanaf 1995 tot heden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. De rapportages van die onderzoeken zijn opgenomen in bijlage 8 van de bijlagen bij de toelichting.

Uit het historisch onderzoek uit 2004 komt naar voren dat in het plangebied diverse bedrijfstypen gevestigd geweest zijn, te weten autoreparatiebedrijven, garagebedrijven, smederijen, een visrokerij, een drukkerij en een koperslagerij.

Uit de resultaten van de bodemonderzoeken blijkt dat ter plaatse van de onverdachte locaties de bovenste meter van de bodem licht tot lokaal sterk verontreinigd is met PAK, enkele zware metalen en minerale olie. Deze laag in het plangebied is heterogeen diffuus verontreinigd. Dit beeld komt vaker voor in het binnenstedelijk gebied. In de laag van 1,0 tot 2,0 meter beneden maaiveld zijn geen verhoogde concentraties aan stoffen aangetoond. In het grondwater zijn geen tot lichte verontreinigingen met chroom en zink aangetoond en zijn geen tot sterke verontreinigingen met arseen aangetoond.

Ter plaatse van de (historisch) verdachte locaties zijn licht tot sterke verontreinigingen

met PAK en zware metalen (o.a. Kanaal Noord 47/49), minerale olie en vluchtige aromaten (Kanaal Noord 65), gechloreerde koolwaterstoffen (Molendwarsstraat 25-27) en asbest (o.a. Molendwarsstraat 25-27 en Molenstraat-Centrum 49 – 51) in de grond aangetoond. In het grondwater zijn licht tot sterke verontreinigingen aan minerale olie en vluchtige aromaten (Kanaal Noord 65) en zware metalen aangetroffen.

De aangetoonde sterke verontreinigingen ter plaatse van de verdachte en onverdachte locaties zijn in 2006 en 2007 aanvullend onderzocht. Op basis van de resultaten van het onderzoek is in 2007 een raamsaneringsplan opgesteld voor het plangebied Haven-Centrum. In januari 2008 hebben gedeputeerde staten van Gelderland laten weten dat zij van plan zijn in te stemmen met het aanvullend onderzoek en het raamsaneringsplan. Het ontwerp-besluit is ter inzage gelegd. Voor het totale plangebied is globale kostenraming opgesteld voor bodemsanering. Deze kosten zijn opgenomen in de planexploitatie.

Ten oosten van het plangebied, op een afstand van circa 50 meter, ligt de locatie die voorheen bekend was als Kanaal Noord 41-51/Molenstraat 71-81, thans het gebied Stadskade. Hier is sprake van een ernstig geval van verontreiniging met Vluchtige Chloor Koolwaterstoffen (die onder andere voorkomen in terpentine en ontvettingsmiddelen) in het grondwater. De kern van de grondwaterverontreiniging ligt onder het project Stadskade op een diepte van 7 tot ongeveer 15 meter beneden maaiveld. In horizontale richting heeft de verontreiniging zich naar het noordoosten verspreid tot voorbij de Deventerstraat. De grondwaterverontreiniging mag in geen geval worden verplaatst. Dit betekent voor het project Haven Centrum dat een eventuele bemaling van het grondwater om de bouw te kunnen realiseren geen of slechts een minimale invloed mag hebben op de grondwaterverontreiniging. Tijdens de realisatiefase zal onderzoek plaatsvinden naar de effecten van de bouw op de grondwaterverontreiniging. Zonodig zullen er passende maatregelen getroffen worden om verplaatsing van de verontreiniging tegen te gaan.

Voor het overige zijn er geen relevante grondwaterverontreinigingen in de omgeving aanwezig.

5.1.3 Milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds.

Voor de milieuzonering gebruikt de gemeente Apeldoorn de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" uit 2007. In deze uitgave is de potentiële milieubelasting voor een hele reeks van bedrijven bepaald aan de hand van een aantal milieuaspecten, zoals geur, stof, geluid en gevaar. De mate van milieuhinder bepaalt in welke van de milieucategorieën een bedrijfsoort is ingedeeld. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. In principe is bedrijvigheid behorende tot de categorieën 1 en 2 goed te mengen met de functie wonen. Het is wenselijk om bedrijvigheid in categorie 3.1 specifiek te reguleren. Vanaf categorie 3.2 is menging met milieugevoelige functies niet mogelijk.

In de VNG-uitgave worden twee omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied voor bepaalde hinder afhankelijk is van het omgevingstype. De in de bedrijvenlijst geadviseerde afstanden zijn gericht op het omgevingstype rustige woonwijk. Dit omgevingstype is daarmee referentiekader voor de overige omgevingstypen. Dat een gebied minder gevoelig is dan een rustige woonwijk kan aanleiding zijn voor een correctie: voor één of meer milieuaspecten kan een afstandsstap lager worden aangehouden dan wordt geadviseerd voor een rustige woonwijk.

Naast deze milieuzonering blijft uiteraard de milieuwetgeving gelden.

Milieuzonering Haven Centrum en omgeving

In de huidige situatie grenst het plangebied aan de binnenstad. Het geprojecteerde

ruimtelijke en functionele programma maakt het plangebied onderdeel van de binnenstad. De binnenstad heeft een gemengd karakter. Daarbinnen kunnen minder strenge eisen gelden ten aanzien van de menging van functies en de gevolgen daarvan.

In het onderhavige plangebied wordt het vestigen van detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen (onderwijs, opvoeding, religie, verenigingsleven, maatschappelijke dienstverlening, gezondheidszorg, cultuur, congressen, evenementen, sport en recreatie), kantoren en publieksgerichte en persoonlijke dienstverlening en het oprichten van woningen mogelijk gemaakt. Het mengen van de woonfunctie met deze binnenstadsfuncties wordt, voor zover het betreft functies in de milieucategorieën 1 en 2 en horeca categorie a, aanvaardbaar geacht. Mensen die in dit gebied gaan wonen kiezen immers bewust voor het wonen in een levendige omgeving en zullen de daarmee gepaard gaande gevolgen accepteren als behorend bij deze woonomgeving. Deze bedrijvigheid kan dan ook bij recht worden toegestaan. Bedrijfstypen met milieucategorie 3.1 en horeca categorie b zijn niet zonder meer toelaatbaar. Slechts wanneer kan worden aangetoond dat deze functies geen onevenredige hinder en belemmeringen opleveren voor omringende gevoelige functies en/of dat een dergelijke functie naar aard en invloed gelijk te stellen is aan een wel bij recht toegestane functie kunnen zij worden toegestaan.

Aangezien ook de omgeving van het plangebied in de binnenstad ligt dan wel een soortgelijk gemengd karakter heeft, leveren de in het plangebied geprojecteerde functies (met inachtneming van de hiervoor geschetste regeling voor de toelating daarvan) geen belemmeringen op voor de omgeving van het plangebied.

Voor de in het plangebied opgenomen gevoelige functie wonen is onderzocht of in de omgeving aanwezige dan wel toegelaten bedrijvigheid daarvoor geen belemmering oplevert. Onderzocht zijn het geprojecteerde Omnizorgcomplex, een café, een kerk, het station, een drukkerij, een ontmoetingscentrum, een moskee, een verffabriek en diverse bedrijven in de plint van Molenstraat-Centrum in Stadskade. De rapportage van dit onderzoek is opgenomen in bijlage 2 van de bijlagen bij de toelichting. De in het plangebied nog aanwezige maar in het onderhavige bestemmingsplan wegbestemde bedrijven zijn niet onderzocht; uitgangspunt is dat deze niet meer aanwezig zijn op het moment dat de woningen in het plangebied bewoond zijn. De in de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering geadviseerde afstanden zijn gecorrigeerd: aangezien het plangebied en omgeving gekwalificeerd worden als gemengd gebied kan de geadviseerde afstand met één afstandsstap verlaagd worden. De conclusie van het onderzoek luidt dat de in de omgeving aanwezige en toegelaten bedrijvigheid geen belemmering vormt voor de in het plangebied geprojecteerde gevoelige functies en dat ook het omgekeerde, namelijk dat die gevoelige functies belemmerend zouden werken op de bedrijvigheid, niet het geval is.

5.1.4 Geluidhinder

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn er drie geluidsbronnen waarmee bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening gehouden dient te worden: wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Het plangebied is niet gelegen binnen de invloedsfeer van spoorlijnen en industrieterreinen. Derhalve is alleen het wegverkeerslawaai beschouwd.

Algemeen

Artikel 76 Wgh verplicht ertoe om bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen een geluidzone terzake van de geluidsbelasting van de gevel van geprojecteerde geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) de grenswaarden uit de Wgh in acht te nemen. Bij het voorbereiden van de vaststelling van zo'n bestemmingsplan moet akoestisch onderzoek worden gedaan naar die geluidsbelasting.

Op grond van artikel 74 Wgh heeft iedere weg van rechtswege een geluidzone, met uitzondering van wegen die liggen binnen een tot woonerf bestemd gebied en wegen waarop een wettelijke snelheid van 30 kilometer per uur geldt. De breedte van de zone is

afhankelijk van het aantal rijstroken en van de ligging van de weg in binnen- of buitenstedelijk gebied.

De betreffende wegen zijn Molenstraat-Centrum, Havenweg, Sophialaan, Stadskade en Molendwardsstraat.

Voor de Molenstraat-Centrum (vanaf de Molendwardsstraat in oostelijke richting) doet zich geen van de genoemde uitzonderingen voor zodat deze weg van rechtswege een geluidzone heeft. Deze binnenstedelijke weg heeft een geluidzone van 200 meter. De overige wegen in en om het plangebied zijn wegen met een wettelijke snelheid van 30 kilometer per uur. Deze wegen hebben derhalve geen geluidzone.

Voor de geprojecteerde woningbouw ter plaatse dient akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting plaats te vinden. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Indien de geluidsbelasting niet hoger is dan de maximale grenswaarde van 63 dB (Lden, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh) kunnen burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen. Voorwaarde die B&W hiervoor stellen is dat er een ontheffingsgrond aanwezig is. De ontheffingscriteria zijn vastgelegd in de gemeentelijke beleidsregel voor de voorkeurswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Onderzoeksresultaten

In de rapportage d.d. 10 januari 2007, opgesteld door Adviesbureau de Haan, is de geluidbelasting ten gevolge van de Molenstraat-Centrum (vanaf de Molendwardsstraat in oostelijke richting) op de nieuwbouw langs de Molenstraat-Centrum berekend. De gecombineerde rapportage van het akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen in bijlage 3 van de bijlagen bij de toelichting.

Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van alle bouwlagen overschreden zal worden. Wel kan worden voldaan aan de maximale grenswaarde van 63 dB. De maximale geluidsbelasting (inclusief wettelijk voorgeschreven aftrek) zal 62 dB bedragen. Bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde zijn echter niet mogelijk of stuiten op stedenbouwkundige bezwaren. De bouw van de geprojecteerde woningen is derhalve alleen mogelijk na vaststelling van hogere waarden. Het college heeft deze hogere waarden vastgesteld in mei 2007. Het ontheffingscriterium waarop de hogere waarden zijn gebaseerd is vervanging van bestaande bebouwing. Bij de bouwaanvraag dient door middel van een gevelisolatieberekening te worden aangetoond dat de normen voor het binnenniveau gewaarborgd worden.

5.1.5 Luchtkwaliteit

Ten tijde van het terinzageleggen van het ontwerp van het onderhavige bestemmingsplan waren de wettelijke eisen voor de kwaliteit van de buitenlucht vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Dit besluit was een implementatie van de EU-richtlijn luchtkwaliteit in de Nederlandse wetgeving en gaf grenswaarden aan voor onder andere stikstofdioxide, fijn stof (PM10), benzeen, benzo(a)pyreen, zwaveldioxide en koolmonoxide. De grenswaarden dienen ter bescherming van de mens en het milieu. Luchtverontreiniging wordt voornamelijk veroorzaakt door (weg)verkeer, industrie en landbouw.

Gemeenten met meer dan 40.000 inwoners moeten jaarlijks onderzoek doen naar de luchtkwaliteit in hun gemeente. Bij overschrijding van de normen moet een luchtkwaliteitsplan worden opgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, rekening houden met de grenswaarden uit het Besluit. Dat geldt ook voor de vaststelling van bestemmingsplannen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersplannen. Derhalve moet worden onderzocht wat de luchtkwaliteit in de huidige en de toekomstige situatie zal zijn.

Onderzoeksresultaten

Op basis van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is voor het onderhavige bestemmingsplan de luchtkwaliteit voor 2007, 2010 en 2015 onderzocht. In de rapportage d.d. 10 januari 2007, opgesteld door Adviesbureau de Haan, is de luchtkwaliteit berekend. De

gecombineerde rapportage van het akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen in bijlage 3 van de bijlagen bij de toelichting.

De in het onderzoek betrokken wegen zijn Stationsstraat, Molenstraat-Centrum, Sophialaan, Molendwarsstraat, Havenweg en Stadskade. Bij de berekeningen is uitgegaan van de verwachte verkeersintensiteiten voor 2007, 2010 en 2015 en is gebruik gemaakt van de scenario's referentieraming en de meerjarige gemiddelde meteorologie uit het CAR II-model versie 5.1.

Uit het onderzoek blijkt dat er in 2007 geen overschrijdingen van de normen optreden en dat na uitvoering van het Luchtkwaliteitsplan voor de Stationsstraat, inhoudend het invoeren van lijnbussen die voldoen aan de Euro-5 emissienorm, ook in 2010 en 2015 voldaan wordt aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Actualisering

Sinds 15 november 2007 zijn de wettelijke eisen voor de kwaliteit van de buitenlucht opgenomen in de Wet milieubeheer. In de bijbehorende overgangsregeling is bepaald dat het Besluit luchtkwaliteit van toepassing blijft wanneer luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd ten behoeve van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp voor die datum ter inzage is gelegd. Overigens zijn er geen redenen om aan te nemen dat een onderzoek dat is gebaseerd op de huidige regelgeving tot ongunstiger resultaat zou leiden.

5.1.6 Externe veiligheid - Geen bevi-bedrijven in omgeving

Algemeen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico van zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Daarbij gaat het vooral om de grote chemische bedrijven. Ook kleinere bedrijven als LPG-tankstations, opslagen van bestrijdingsmiddelen, buisleidingen, transportactiviteiten en luchtverkeer zijn als potentiële gevarenbron aangemerkt.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Voor bepaalde risicovolle bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi gemeenten en provincies bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet op de Ruimtelijke Ordening afstand aan te houden tussen gevoelige objecten (zoals woningen) en risicovolle bedrijven. Het Bevi regelt hoe gemeenten moeten omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het Bevi het plaatsgebonden risico vast en geeft het een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Het *plaatsgebonden risico* is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen deze kans 10^{-6} (één op 1.000.000) bedraagt.

Het *groepsrisico* is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt tengevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een Bevi-bedrijf geldt een verantwoordingsplicht voor de gemeente voor het toelaten van gevoelige functies.

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de werkingssfeer van het Bevi. Het Bevi vormt geen belemmering voor de geplande ontwikkelingen.

Leidingen

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen gasbuisleidingen of hoogspanningsleidingen.

Transport gevaarlijke stoffen

In Apeldoorn zijn geen speciale routes voor gevaarlijke stoffen aangewezen. In verband met de risico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amersfoort-Deventer, die ten zuiden van het plangebied ligt, is onderzoek uitgevoerd naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter plaatse van (onder andere) dit plangebied. Dit onderzoek is uitgevoerd door DHV. De rapportage van het onderzoek is opgenomen in bijlage 4 van de bijlagen bij de toelichting. Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de laatst bekende transportgegevens van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn, waarbij onder meer rekening is gehouden met de toekomstige Betuwelijn. Vanwege de ingebruikname van de Betuwelijn in 2007 zullen er dan geen gevaarlijke stoffen meer per spoor door Apeldoorn vervoerd worden.

De uitkomsten bevestigen de afwezigheid van de 10^{-6} -contour (na 2007) voor het plaatsgebonden risico en laten bovendien geen overschrijding zien van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in het stationsgebied (inclusief het onderhavige plangebied).

Vorenstaande betekent dat, op basis van de thans bekende gegevens, het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor het realiseren van de in dit plangebied geprojecteerde functies.

5.2 Waterhuishouding

5.2.1 Algemeen

Haven Centrum ligt in bestaand stedelijk gebied. Het plangebied is circa 5 hectare groot. Het plangebied bevindt zich niet binnen enige Keurzone of binnen de zoekgebieden voor waterberging die de provincie Gelderland in het streekplan heeft aangegeven. Het project heeft geen nadelige gevolgen voor waterafhankelijke natuur.

5.2.2 Grondwater

Uit gegevens van peilbuizen in de omgeving blijkt dat de grondwaterstand bij de Havenweg tot circa 1,75 meter onder maaiveld kan stijgen. Bij de Stationsstraat staat het grondwater wat dieper; hier kan het tot 2,25 meter stijgen. Er is in en om het plangebied geen grondwateroverlast bekend. Het gebied ligt in de grondwaterfluctuatietoneel die de provincie Gelderland heeft gedefinieerd.

De parkeerkelders die onder de nieuwbouw komen mogen het aanwezige grondwatersysteem niet veranderen. Tijdens de gebruiksfase van de parkeerkelders is permanente afvoer van overtollig grondwater niet toegestaan. Of de parkeergarages de grondwaterstroming nadelig beïnvloeden zal nader onderzocht worden.

5.2.3 Oppervlaktewater

Het Apeldoorns Kanaal is op dit moment het dichtstbijzijnde oppervlaktewater. Het kanaal heeft een waterpeil van 13,21 m boven NAP. In het plangebied wordt de Kayersbeek weer boven de grond gebracht. Over een lengte van circa 200 meter vanaf de Molenstraat-Centrum tot de plek waar de beek in het kanaal uitkomt, wordt een beekprofiel in een bak aangelegd waarin het water onder vrij verval kan afstromen. Het water hiervoor wordt uiteraard aangevoerd door de bovenloop van de Kayersbeek. Dit deel van de beek wordt bovengronds gebracht als onderdeel van het herstel van het beken- en sprengensysteem, een van de projecten van de groene mal. Ook elders, onder andere in het Zuiderpark, komt de beek weer boven de grond.

5.2.4 *Riolering*

Het bestaande hoofdriool, dat stamt uit 1980, loopt dwars door het plangebied. De capaciteit van dit riool is voldoende om bij de maatgevende regenbui die eens per 2 jaar optreedt geen water op straat te veroorzaken. Bij voorkeur dient deze leiding in het huidige tracé te blijven liggen. Geen water op straat is een eis en ook zal de leiding goed toegankelijk moeten zijn door middel van inspectieputten.

De nieuwe gebouwen worden voorzien van gescheiden afvoeren voor vuil- en hemelwater, zoals op grond van het Bouwbesluit verplicht is. Alleen de vuilwaterafvoer van de bebouwing wordt direct aangesloten op het gemeentelijke gemengde rioolstelsel. Het bestaande gemeentelijke stelsel in en om het plangebied heeft voldoende capaciteit voor deze extra vuilwaterafvoer van de nieuwbouw.

De ligging van nieuwe parkeergarages en nieuwe rioolaanleg zal op elkaar afgestemd worden. Indien nodig zal er meer riolering in bebouwing aangelegd moeten worden omdat rioolaanleg in en door parkeergarages niet gewenst is.

5.2.5 *Hemelwaterafvoer*

Het hemelwater dat van de daken van de nieuwe bebouwing afstroomt mag volgens de "beslisboom voor hemelwater" direct afgevoerd worden naar het oppervlaktewater, in dit geval de Kayersbeek of direct naar het Apeldoorns Kanaal. Voorkomen dient te worden dat hemelwater het oppervlaktewater verontreinigt. Ook mag hemelwater dat in de grond infiltreert het grondwater niet verontreinigen. Daarom worden materialen die in aanraking komen met hemelwater volgens "Duurzaam bouwen" geselecteerd: er mag geen uitloging naar oppervlaktewater of grondwater optreden.

Waterschap Veluwe heeft het oppervlaktewater in beheer. Het waterschap bepaalt dan ook hoeveel en welk water er op oppervlaktewater geloosd mag worden. Deze lozingsnormen en de hoeveelheid water die de beek zelf kan verwerken bepalen mede hoeveel dakwater er op de beek geloosd mag worden. Als de afvoer gelimiteerd is zullen er aanvullende bergingen of infiltratievoorzieningen op de percelen aangelegd worden voor de opvang van hemelwater, een overloop naar oppervlaktewater is daarbij nodig. Eventueel kunnen de bomen die geplant worden ook dakwater ontvangen.

In de bestaande situatie is het plangebied grotendeels verhard, het groen bestaat uit privé-tuinen en een enkele groenstrook. In de nieuwe situatie zal er nog minder groenoppervlak overblijven. De verharding bestaat uit daken en een openbare ruimte met verharde straten en pleinen. Omdat het een druk verblijfsgebied gaat worden met ook risico op verontreinigingen op de verhardingen zal het hemelwater dat van de verhardingen afstroomt, aangesloten worden op het nieuw te leggen en op het bestaande gemengde rioolstelsel.

5.2.6 *Watertoets*

Het voorontwerp van dit plan is in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening toegezonden aan het Waterschap Veluwe. Het waterschap heeft laten weten geen op- of aanmerkingen te hebben.

5.3 **Natuurwaarden**

5.3.1 *Algemeen*

Bescherming van natuurwaarden vindt plaats via de Flora- en faunawet, de Habitat- en Vogelrichtlijn, de Natuurbeschermingswet, de Boswet en de provinciale richtlijn voor Bos- en natuurcompensatie.

Soortbescherming

Op grond van de Flora- en faunawet is iedere handeling verboden die schade kan toebrengen aan de op grond van de wet beschermde planten en dieren en/of hun leefgebied. Op grond van artikel 75 van de wet kan ontheffing van het verbod worden verleend en op grond van de ex artikel 75 vastgestelde AmvB gelden enkele vrijstellingen van het verbod. Het systeem werkt als volgt:

- *algemene soorten*

Voor de (met name genoemde) algemene soorten geldt (onder andere) voor activiteiten die zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van het verbod.

- *overige soorten*

Voor de overige (met name genoemde) soorten geldt (onder andere) voor activiteiten die zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van het verbod, mits die activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Wanneer er geen (goedgekeurde) gedragscode is, is voor die soorten een ontheffing nodig; de ontheffingsaanvraag wordt voor deze soorten getoetst aan het criterium "doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort".

- *soorten bijlage IV Habitatrichtlijn/bijlage 1 AmvB*

Voor de soorten die zijn genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en bijlage 1 van de AmvB artikel 75 is voor activiteiten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een ontheffing nodig. De ontheffingsaanvraag wordt getoetst aan drie criteria:

1. er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang (daaronder valt de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling); en
2. er is geen alternatief; en
3. doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort.

Voor vogelsoorten bestaat geen ontheffingsmogelijkheid.

Gebiedsbescherming

Naast de hiervoor beschreven soortbescherming kan ook een gebiedsbescherming gelden op grond van de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en/of Habitatrichtlijn. Aangezien het plangebied niet ligt in een gebied waarvoor zo'n gebiedsbescherming geldt en ook niet in de invloedssfeer van zo'n gebied, wordt daarop niet verder ingegaan.

5.3.2 Onderzoeksresultaten

Gezien het stedelijke karakter van het plangebied zijn de natuurwaarden beperkt. De soorten die er voor kunnen komen beperken zich tot de algemene soorten, waarvoor volgens de Flora- en Faunawet een algemene vrijstelling geldt. Mogelijke uitzondering daarop zijn vleermuissoorten. Waarnemingen in de omgeving zijn echter beperkt tot foeragerende soorten (watervleermuis, dwergvleermuis), indicaties voor vaste verblijfsplaatsen zijn niet geconstateerd. Het is derhalve niet nodig specifieke maatregelen voor vleermuizen te treffen ("Het voorkomen van vleermuizen in de gemeente Apeldoorn" en "Het voorkomen van vleermuizen op tien herstructureringslocaties in Apeldoorn", beide door Mertens, januari 2006, opgenomen in bijlage 5 van de bijlagen bij de toelichting).

Op grond hiervan is te concluderen dat de ontwikkeling ter plekke niet in strijd zal zijn met de natuurwetgeving. Wel geldt de zogenaamde zorgplicht, dat wil zeggen dat bij (bouw)activiteiten ter plekke voldoende zorg in acht wordt genomen voor de eventueel voorkomende soorten. Dit houdt bijvoorbeeld in dat wanneer er broedende soorten voorkomen er buiten het broedseizoen wordt gewerkt dan wel dat vooraf wordt voorkomen dat er broedgevallen optreden.

5.4 Economische uitvoerbaarheid

Haven Centrum is een reconstructie-saneringsgebied dat door een projectontwikkelaarscombinatie in samenwerking met en onder regie van de gemeente wordt ontwikkeld. Dit gebied omvat ook het plandeel dat reeds in het bestemmingsplan Kanaaloevers, Stationsstraat/Kanaalstraat is opgenomen. Tussen partijen is een ontwikkelings- en realiseringsovereenkomst gesloten. Zowel de ontwikkelaarscombinatie als de gemeente hebben in het plangebied inmiddels grondeigendommen die samen ruim 85% van de benodigde gronden omvatten. De nog resterende particuliere gronden zullen gaandeweg worden verworven.

De financiële doorrekening van het plan, gebaseerd op het voorlopig stedenbouwkundig ontwerp, resulteert per 1 januari 2008 in een sluitende exploitatie. In deze doorrekening is rekening gehouden met een bijdrage uit de gemeentelijke middelen. Een samenvatting van de exploitatieopzet is opgenomen in bijlage 7 van de bijlagen bij de toelichting.

6 JURIDISCHE PLANOPZET

In hoofdstuk 4 is de voorgestane invulling van het plangebied beschreven. Hoofdstuk 5 toont aan dat deze invulling uitvoerbaar is. Volgende stap is het treffen van een juridische regeling die de invulling mogelijk maakt. Dit hoofdstuk beschrijft deze regeling.

Tot het moment dat het onderhavige bestemmingsplan in werking treedt gelden voor het plangebied de in 1938 vastgestelde Bebouwingsvoorschriften Kern en bestemmingsplan De Haven Midden, dat in 1991 is vastgesteld. Deze plannen zijn inmiddels zodanig gedateerd dat het niet mogelijk is om de nu aan de orde zijnde nieuwe ontwikkeling uitsluitend door middel van een beperkte herziening van de plankaart en de voorschriften mogelijk te maken. Gelet hierop is de keuze gemaakt om voor het plangebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen met een eigen plankaart en planvoorschriften.

In dit hoofdstuk wordt de juridische regeling van dit bestemmingsplan beschreven. In de inleiding (paragraaf 6.1) wordt het karakter van dit bestemmingsplan beschreven. Paragraaf 6.2 geeft een toelichting op de voorschriften, waarbij de hoofdstukindeling van de voorschriften wordt gevolgd. In paragraaf 6.3 tenslotte wordt de plankaart beschreven.

6.1 Inleiding

Het voorliggende plan is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Om bij de verdere uitwerking de nodige flexibiliteit te kunnen bieden is gekozen voor een globaal (eind)plan. De plankaart geeft de verschillende bestemmingen aan. Binnen die bestemmingen zijn grote bouwblokken getekend, waarin met aanduidingsgrenzen de verschillende bouwhoogten en toegelaten bijzondere functies van elkaar zijn onderscheiden. De voorschriften bieden een precies inzicht in de functies die in de verschillende bestemmingen zijn toegestaan.

De hier gebruikte grote mate van globaliteit maakt het plan zeer geschikt voor de ontwikkelingsfase: het maakt nog veel verschillende vormen van invulling mogelijk waardoor makkelijk kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en nieuwe ideeën. Voor de beheersfase na realisering van het bestemmingsplan is deze globaliteit minder geschikt. Het zal dan ook noodzakelijk zijn om na realisatie van het plan een beheersplan vast te stellen dat veel gedetailleerder van karakter zal zijn. Op die manier is het mogelijk om het bereikte stedenbouwkundig beeld te behouden.

6.2 De voorschriften

6.2.1 *Inleidende bepalingen*

Hoofdstuk 1 van de voorschriften geeft de inleidende bepalingen. Hier worden de in het plan voorkomende begrippen gedefinieerd, wordt de wijze van meten en berekenen gegeven en staan de dubbeltelbepaling, de afdekbepaling en de verwijzing naar andere wettelijke regelingen en plannen.

6.2.2 *Voorschriften omtrent gebruik en bebouwing van de grond*

Hoofdstuk 2 bevat de voorschriften omtrent gebruik en bebouwing van de grond. De bepalingen die voor alle bestemmingen gelden zijn in één artikel samengebracht. Dit zijn grotendeels tamelijk voor de hand liggende bepalingen. De bepaling over ondergronds bouwen verdient extra aandacht. Hierin is namelijk bepaald dat in het gehele gebied, zowel binnen als buiten de bouwvlakken, ondergronds bouwen is toegestaan. Hiermee wordt recht gedaan aan het meervoudig ruimtegebruik dat in het plan wordt gerealiseerd. De ondergrondse bouwlaag wordt in ieder geval gebruikt om een groot deel van het parkeren op te vangen, zowel voor een openbare parkeergarage als voor stallingsgarages voor de bewoners van het gebied. Ook bestaat de mogelijkheid dat er een ondergrondse supermarkt komt.

Verder bevat dit hoofdstuk de verschillende bestemmingen. Deze bestemmingsregelingen worden hierna besproken.

Centrumdoeleinden

De bestemming Centrumdoeleinden is de bestemming voor de binnenstedelijke functies in dit gebied. Deze bestemming komt voor in het westelijke deel van het plangebied. De toegelaten functies zijn met name detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, publieksgerichte dienstverlening, woningen en horeca. Ook is hier een prostitutiebedrijf toegestaan. Dit maakt verplaatsing van het in het plangebied aanwezige prostitutiebedrijf mogelijk. In het bestaande blok langs de Stationsstraat (Koningsstaete en Ondernemingshuis) zijn kantoren toegestaan.

Bij recht is in het plangebied maximaal 1.700 m² detailhandel (verkoopvloeroppervlakte) toegestaan, verdeeld over de vlakken met de bestemming "Centrumdoeleinden" (500 m²) en "Woongebied" (1.200 m²). Per gewone detailhandelsvestiging mag de verkoopvloeroppervlakte maximaal 200 m² bedragen.

Met het vaststellen van de Supermarktnotitie in januari 2008 is enige flexibiliteit aangebracht in de toepassing de Detailhandelsvisie. Onder voorwaarden is nu ook de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande supermarkten mogelijk in die delen van de stad waar dat op grond van de Detailhandelsvisie niet mogelijk zou zijn. Voorwaarde is dat door middel van een distributie-planologisch onderzoek wordt aangetoond dat er marktruimte is voor een supermarkt en dat het toevoegen van een supermarkt niet leidt tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur (kwantitatief element) en dat het initiatief past in het gemeentelijke detailhandelsbeleid (kwalitatief element). In het onderhavige bestemmingsplan is dit vertaald door B&W de bevoegdheid te geven vrijstelling te verlenen van zowel het totale maximum aan detailhandelsoppervlakte als de toegelaten maximale oppervlakte per detailhandelsvestiging om daarmee de vestiging van een supermarkt van 2.500 m² toe te staan. Voor nadere afwegingen wordt verwezen naar paragraaf 4.7, waarin het programma is beschreven.

In paragraaf 5.1.3, de paragraaf over milieuzonering, is aangegeven dat bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 en 2 bij recht kunnen worden toegestaan en dat het wenselijk is activiteiten in milieucategorie 3 specifiek te reguleren. Daarom is aan deze bestemming een Lijst van toegelaten maatschappelijke voorzieningen gekoppeld. Activiteiten die op deze lijst voorkomen en zijn aangemerkt als vallend onder milieucategorie 1 en 2 zijn zonder meer toegelaten. Voor bedrijfsactiviteiten die op de lijst voorkomen en zijn aangemerkt als milieucategorie 3.1 en activiteiten die niet op de lijst voorkomen kan vrijstelling worden verleend, mits die activiteiten naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn met functies die ter plaatse bij recht zijn toegestaan en geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan.

Het bestemmingsplan maakt ook de vestiging van horeca mogelijk. De horeca is onderverdeeld in twee categorieën. Horeca categorie a omvat bedrijfsvormen gericht op het verstrekken van nachtverblijf, het verschaffen van vergader ruimte en het verstrekken van etenswaren, maaltijden en/of dranken voor gebruik ter plaatse, zoals een hotel, restaurant of café. Deze vorm van horeca is bij recht in beide vlakken met de bestemming "Centrumdoeleinden" toegestaan. Horeca categorie b betreft bedrijfsvormen gericht op het gelegenheid bieden tot dansen en het verstrekken van dranken met name gedurende de avond en de nacht, zoals een bar-dancing, een

discotheek en een nachtcafé. Deze vorm is niet bij recht toegestaan. De voorschriften bevatten de mogelijkheid vrijstelling te verlenen voor het wel toelaten van horeca categorie b. Dit kan uitsluitend in het zuidelijke vlak met de bestemming "Centrumdoeleinden" waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangegeven. De vrijstelling kan alleen worden verleend wanneer dat geen onevenredige hinder voor omliggende functies veroorzaakt, de normale verkeersafwikkeling niet wordt verstoord en wordt voorzien in de parkeerbehoefte die een dergelijke functie oplevert.

Woongebied

De bouwblokken in het oostelijke deel van het plangebied, ten noorden en ten zuiden van het woonplein, hebben de bestemming "Woongebied" gekregen. Het accent van deze bestemming ligt op het wonen. Met aanduidingen is aangegeven waar afwijkende functies zijn toegestaan. Op de zuidelijk kop van de bebouwing aan het kanaal is horeca categorie a toegestaan. Langs de Molenstraat-Centrum zijn detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en publieksgerichte dienstverlening (uitsluitend in de eerste bouwlaag) mogelijk gemaakt. Aan weerszijden van het woonplein geldt een bijzondere regeling voor werken aan huis: hier mag 100 m² van de bebouwing voor beroeps- en bedrijfsuitoefening aan huis gebruikt worden. Met een aanduiding is aangegeven waar deze afwijkende regeling geldt. Voor de overige woningen in het plangebied mag daarvoor slechts 50 m² gebruikt worden. Bedrijfsuitoefening aan huis is alleen toegestaan in bedrijfstypen die voorkomen op de Lijst van toegelaten bedrijfsactiviteiten aan huis (zie verder paragraaf 6.2.3). Om een bijzonder verkavelingspatroon met een afwisselende situering van hoofd- en bijgebouwen op de kavels mogelijk te maken, is slechts een zeer beperkt aantal voorschriften voor het bouwen opgenomen. Geregeld is dat gebouwen binnen de bebouwingsvlakken gebouwd moeten worden en dat maximaal 90% van de kavel bebouwd mag worden (met een maximum van 50 m² voor bijgebouwen en overkappingen). Voor gebouwen, bijgebouwen, overkappingen en andere bouwwerken is een maximumhoogte aangegeven. Bijgebouwen en overkappingen mogen niet voor (het verlengde van) de voorgevel van de woningen gebouwd worden.

Verblijfsgebied

Gebieden met een verblijfsgebiedfunctie hebben de bestemming "Verblijfsgebied" gekregen. In dit plangebied zijn dat de pleinen, de Molendwarsstraat en Kanaal Noord. De ligging van de Kayersbeek is met een aanduiding aangegeven. Omdat deze ligging nog niet exact is bepaald is in de voorschriften bepaald dat de beek ter plaatse van de aanduiding dan wel binnen 10 meter ter weerszijden van die aanduiding gesitueerd moet worden. Het is mogelijk dat in het plangebied een ondergrondse supermarkt komt. Een deel van die supermarkt kan ook onder het centrumplein komen. Daarom is bepaald dat detailhandel ook in deze bestemming is toegelaten. Er gelden dezelfde criteria voor als voor detailhandel in de bestemming "Centrumdoeleinden".

6.2.3 Algemene bepalingen en slotbepalingen

In de hoofdstukken 3 en 4 zijn algemene bepalingen opgenomen die gelden voor alle bestemmingen. Het betreft hier grotendeels zeer bekende voorschriften die geen nadere bespreking behoeven.

Bij recht is het gebruik van (een deel van) woning en bijgebouwen ten behoeve van beroepsuitoefening aan huis toegestaan. Daarbij worden enige beperkingen gesteld om ervoor te zorgen dat het woonkarakter van de woning het beroepsmatige gebruik blijft overheersen. Door middel van een vrijstelling is ook het gebruik voor niet-publiekgerichte bedrijfsmatige activiteiten aan huis mogelijk. Ook hier gelden beperkingen om het woonkarakter te behouden. Alleen bedrijfsactiviteiten die voorkomen op de Lijst van toegelaten bedrijfsactiviteiten aan huis zijn toegestaan. Voor deze lijst is aansluiting gezocht bij de bedrijven die in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" als categorie 1-bedrijven zijn aangemerkt. Omdat het gaat om activiteiten in een woning op een relatief klein oppervlak is het aantal bedrijfsactiviteiten dat is toegelaten zeer beperkt gehouden.

6.3 De plankaart

Het plangebied is getekend op één gekleurde plankaart, schaal 1:1000. Op de plankaart zijn de in paragraaf 6.2.2 besproken bestemmingen en aanduidingen opgenomen. Verschillende bouwhoogten zijn van elkaar gescheiden door aanduidingsgrenzen. Aanduidingsgrenzen geven ook aan voor welk deel van het bestemmingsvlak een bepaalde functieaanduiding geldt.