

Ruimtelijke onderbouwing

Plaatsing keerwand in talud Jansbuitensingel 7 te Arnhem

1. Omschrijving van het project	2
2. Beschrijving van het projectgebied	2
3. Geldende planologische situatie	4
4. Beleidskader	4
5. Toetsing aan de milieuwetgeving	5
6. Ruimtelijke effecten	7
7. Economische uitvoerbaarheid	7

Bijlagen:

1. Voorschriften bestemmingsplan 'Binnenstad en Singels';
2. Plankaart bestemmingsplan 'Binnenstad en Singels';
3. Berekeningen Dura d.d. 28-06-2013;
4. Tekening keerwand dura d.d. 29-06-2012;
5. Bodemonderzoek IDDS d.d. 29-06-2012;

Gemeente Arnhem

Datum ontvangst : 26-07-2013

Zaaknummer : 2012-08-01886

1. Inleiding

Eigenaar van de Jansbuitensingel 7 te Arnhem, AIG VII B.V. wenst haar parkeerterrein te vergroten door het plaatsen van een keerwand in het talud aan het spoortraject tussen de Apeldoornseweg en de Zypse poort.

Het plaatsen van deze keerwand past niet in de bepalingen van het bestemmingsplan, aangezien de huidige bestemming 'Verkeersdoeleinden' betreft, waar de functie van 'Parkeren' geen deel uit maakt. Om toch medewerking te kunnen verlenen is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. In het kader van deze vrijstelling moet een ruimtelijke onderbouwing worden opgesteld. De Omgevingsvergunningaanvraag (zaaknummer 2012-08-01886) is de aanleiding voor de start van deze wijzigingsprocedure.



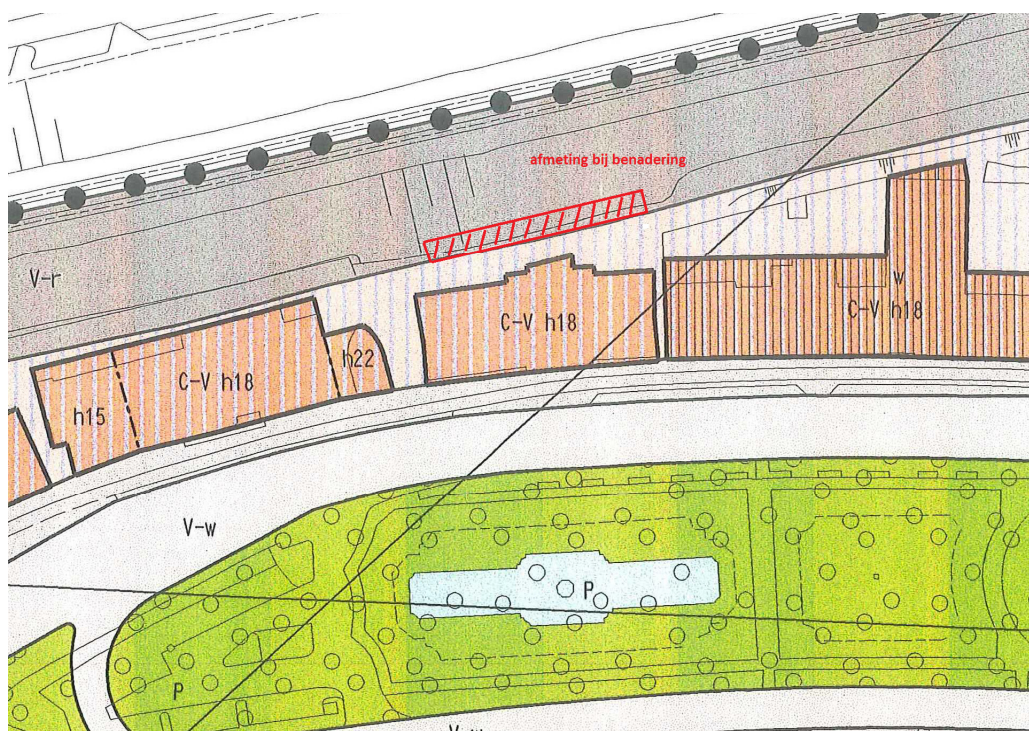
Afbeelding 1. Ligging projectgebied

2. Geldende planologische situatie

Vigerend is het bestemmingsplan 'Binnenstad en Singels'. In dit plan is het betreffende gebied bestemd voor Verkeersdoeleinden – Railverkeer.

Een deel van de plankaart en de bijbehorende voorschriften zijn opgenomen in bijlage 1 en 2. Het ingediende bouwplan is strijdig met het bestemmingsplan op het volgende punt:

- Artikel 2.11 lid 1 stelt dat op de gronden uitsluitend bouwwerken ten dienst van de genoemde bestemming gebouwd mogen worden. Het plaatsen van de keerwand wil eigenaar de gronden als Parkeerterrein gebruiken, hetgeen niet zijnde ten dienst van het genoemde in de bestemming, te weten personen- en goederenvervoer per spoor. Het bouwwerk is hiermee strijdig met het bestemmingsplan;
- Het gebruik van de door het realiseren van de damwand vrijgekomen strook grond ten behoeve van parkeren is ook strijdig met het bestemmingsplan;



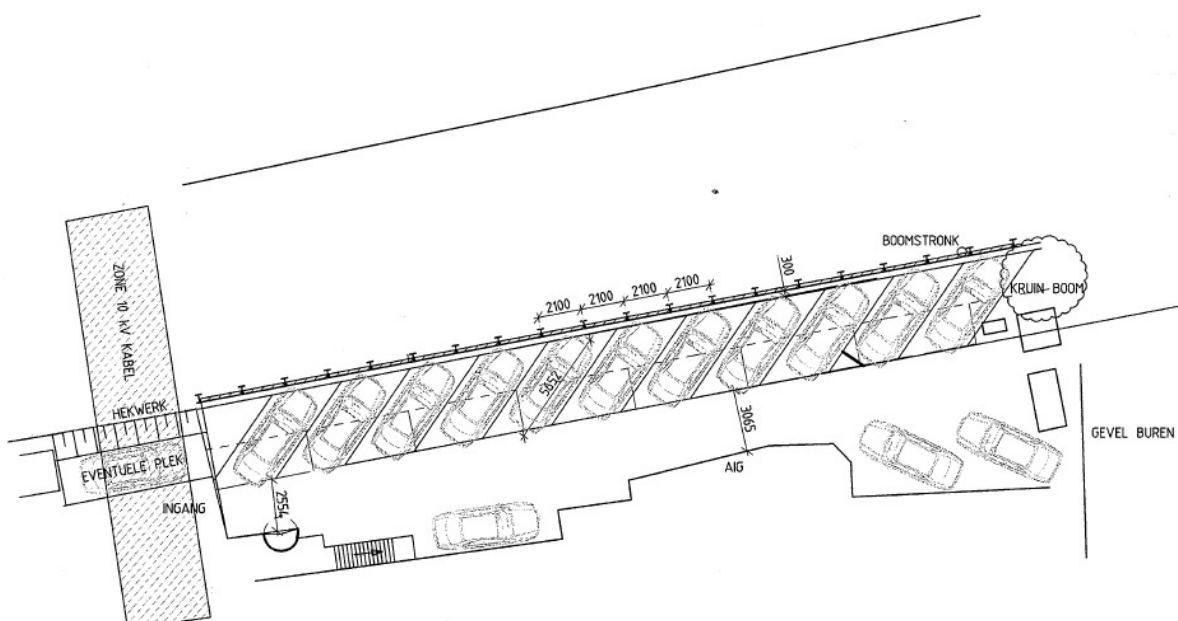
Afbeelding 2. vigerende planologische situatie

3. Beschrijving van het projectgebied

De stedenbouwkundige context op wijkniveau

Het projectgebied ligt achter het kantoorpand aan de Jansbuitensingel 7 en de spoorlijn Apeldoornseweg en Zypsepoort en is derhalve vanaf de openbare weg niet of nauwelijks zichtbaar.

Door de plaatsing van de keerwand vergroot het huidige parkeerterrein achter het kantoorpand van circa 8 plaatsen tot circa 14 plaatsen.



Afbeelding 4. nieuwe planologische situatie na de wijziging

4. Beleidskader

Uit navraag bij de Gemeente Arnhem blijkt dat de plannen geenszins in strijd zijn met het lokale beleid.

5. Toetsing aan milieuwetgeving

In het kader van de wijzigingsprocedure is in een vooroverleg een milieuaspectenstudie (MAS) uitgevoerd. De belangrijkste resultaten en conclusies zijn hieronder weergegeven.

5.1 Geluid

Wegverkeerslawaaï

De capaciteit van het huidige parkeerterrein wordt vergroot, aangezien dit gebruik niet wijzigt legt de Wet geluidhinder geen belemmering op om het voorliggende plan te realiseren.

Railverkeerslawaaï

Het aspect railverkeerslawaaï is tevens niet van toepassing op deze ontwikkeling, aangezien de situatie vanaf het spoor niet wijzigt.

Industrielawaaï

Het aspect industrielawaaï is niet van toepassing op deze ontwikkeling.

5.2 Lucht

Zie de omschrijvingen bij punt 5.1.

5.3 Hinder

Het aspect hinder vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling

5.4 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid is niet relevant voor deze ontwikkeling.

5.5 Ecologie

De vrijstelling heeft geen negatieve gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden, mits de ontwikkeling wordt uitgevoerd met inachtneming van hetgeen gesteld in de wetgeving Flora en Fauna.

5.6 Bodem

Zie onderzoek Bodem in bijlage 6 van deze onderbouwing.

5.7 Water

Grondwater

Aangezien de keerwandconstructie minimaal 100 cm. boven het grondwaterpeil blijft staan is het aspect grondwater niet relevant voor deze ontwikkeling.

De keerwand zal niet of nauwelijks invloed hebben op de bodemopbouw en dus de grondwaterhuishouding. Er wordt een zogenaamde 'Berliner wand constructie' aangebracht. Op de tekening in bijlage 4 is te zien dat er voor deze constructie ongeveer iedere 210 cm. een stalen H-balk in de bodem wordt getrild. Hierna worden er tussen deze H-balken betonnen platen geschoven waarna het vrijgekomen grond wordt afgegraven tot iets onder het maaiveld. Dit betekent dat de keerwand vrijwel geen effect zal hebben op het grondwater, ervan uitgaande dat het grondwaterpeil dieper ligt dan ca. 40 cm. onder het huidige maaiveld, hetgeen in Arnhem het geval is.

Oppervlaktewater

Ontwikkelingen in het plangebied moeten passen in de uitgangspunten van duurzaam stedelijk waterbeheer. Intensivering van het ruimtegebruik brengt verplichtingen met zich mee. Zo is bijvoorbeeld het stelsel van de stedelijke watergangen afgestemd op berging en afvoer van regenwater. Uit een beoordeling van de Gemeente blijkt dat de impact van dit type keerwand in combinatie met de reeds aanwezige bouwwerken in de directe omgeving (o.a. funderingen van naastgelegen panden, etc), dusdanig klein is dat dit geen bezwaren met zich mee brengt.

Regen- en afvalwatersysteem

Rondom het plangebied ligt een geïntegreerd rioolstelsel. Dit betekent dat het regenwater bovengronds en via bodempassages wordt afgevoerd. Het hemelwater wordt geloosd op de huidige riolering op het bestaande parkeerterrein.

Bestaande rioleringen

Zoals op de geleverde in bijlage 4 is te zien wordt er in de strook grond in het verlengde van de inrit van het pand geen keerwand geplaatst. De reden hiervan is dat hier een grote elektrakabel in de grond ligt welke ontzien moet worden. In overleg met de eigenaar is daarom besloten op deze strook grond geen keerwand te plaatsen, zodat er geen risico wordt gelopen om tijdens de installatie deze kabel te beschadigen. De belangrijke rioleringen in deze strook grond worden door deze plannen dus ook automatisch ontzien.

5.8 Archeologie en Cultuurhistorie

Ondanks dat het plangebied in een 'Archeologisch waardevol gebied' ligt, is de Gemeente Arnhem van mening dat de bodemverstoring dermate gering is dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Mocht de opdrachtgever tijdens het werk toch onverhoopt archeologische vondsten aantreffen, dan dienen deze conform de Monumentenwet gemeld te worden bij de Minister van OCW/de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, dan wel de Gemeente Arnhem als bevoegde overheid.

6. Ruimtelijke effecten

De Gemeente Arnhem heeft in een vooroverleg reeds als volgt geoordeeld over de Ruimtelijke effecten van het bouwplan:

- De groenstructuur wordt niet essentieel aangetast;
- De naastgelegen gronden hebben eveneens smallere groenstroken, aangezien hier reeds keerwanden zijn gerealiseerd;
- De keerwand is vanuit de openbare ruimte en spoorlijn niet zichtbaar;
- De functie van kantoren wordt versterkt doordat er meer parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden;

7. Economische uitvoerbaarheid

De huidige planologische situatie heeft als gevolg dat de verhuurpositie van het kantoorpand aan de Jansbuitensingel 7 aanzienlijk verbetert. Gezien de leegstand in het pand van de laatste jaren is dit van cruciaal belang.

Bijlagen

1. Fragment voorschriften bestemmingsplan

Artikel 2.11 Verkeersdoeleinden-railverkeer

2.11.1. Doeleinden

De op de plankaart als "Verkeersdoeleinden-railverkeer" aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- personen- en goederenvervoer per spoor met de daarbij behorende technische voorzieningen;
- ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van het wegverkeer;
- geluidsafschermende voorzieningen.

2.11.2. Bouwvoorschriften

- a. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienst van de genoemde bestemmingen, zoals portalen en werkruimten tot een maximumhoogte van 10 meter worden gebouwd;
- b. In afwijking van het bepaalde onder a. mag de bouwhoogte van geluidsschermen maximaal 2 meter bedragen, te meten vanaf de bovenzijde van de spoorstaaf.

2. Fragment bestemmingsplankaart

