

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

K12 Arnhem Centraal Noord – Kantoorvilla Breedband

van de gemeente Arnhem
7 november 2018

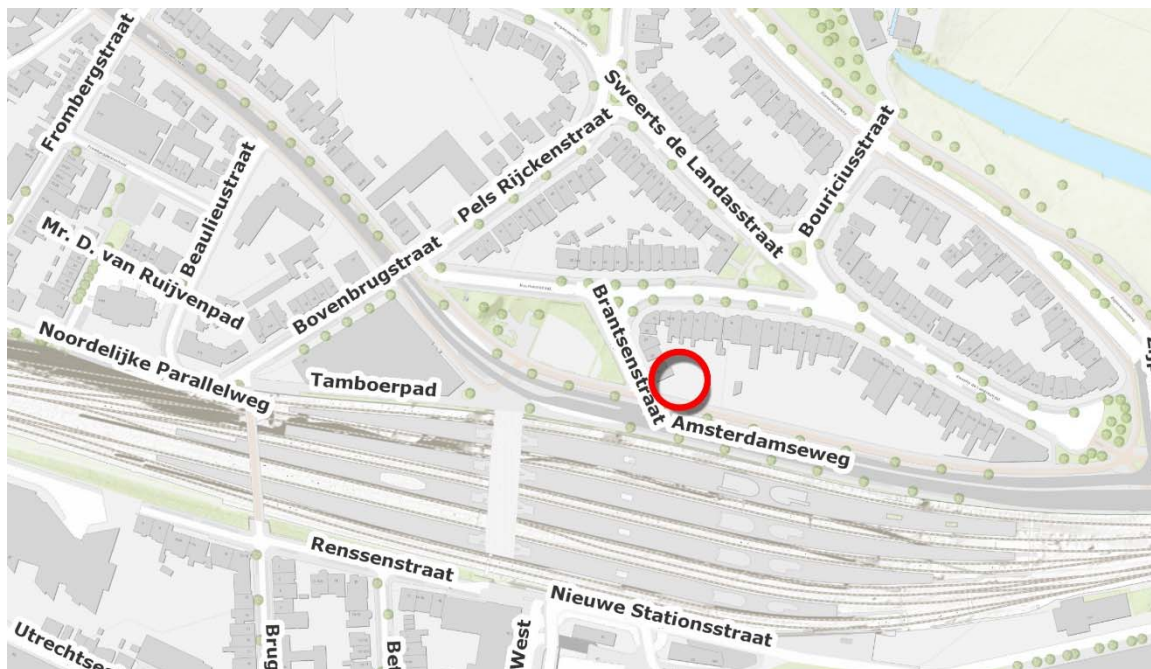
Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Leeswijzer	2
2	K12 Arnhem Centraal Noord – Kantoorvilla Breedband	3
2.1	Beschrijving van het projectgebied	3
2.2	Omschrijving van het project	4
3	Geldende planologische situatie	8
3.1	Bestemmingsplan en facetplannen	8
3.2	Afwijkingen	8
3.3	Passend in bestemmingsplan	9
4	Ruimtelijke beleidskaders en regelgeving	10
4.1	Structuurvisie Arnhem 2020 – 2040	10
4.2	Welstandsnota Arnhem 2015	10
4.3	Mobiliteit en parkeren	11
5	Relevante milieu- en omgevingsaspecten	12
6	Beleidsmatige afweging en ruimtelijke effecten	13
	Conclusie	14
7	Economische uitvoerbaarheid	15
8	Bijlagen	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op een locatie die onderdeel uitmaakt van de grootschalige herinrichting van het stationsgebied Arnhem Centraal; kavel 12 (K12). Het bouwplan betreft de bouw van een kantoorvilla op de hoek van de Brantsenstraat - Amsterdamseweg.



Figuur 1: Ligging projectgebied

Geconstateerd is dat de hiervoor genoemde ontwikkeling op een aantal onderdelen niet past binnen de grenzen van de geldende bestemmingsplannen 'Arnhem Centraal II' (10-09-1998) en het bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013' (28-09-2015). Het bouwplan realiseert een overkraging die in strijd is met het bestemmingsplan, overschrijdt op onderdelen de maximale toegestane bouwhoogte en voorziet in de realisatie van een parkeervoorziening die deels strijdig is met de planologische situatie.

Omdat het bouwplan op onderdelen in strijd is met de geldende bestemmingsplannen kan een omgevingsvergunning slechts verleend worden door het voeren van een procedure voor een grote planologische afwijking op basis van art. 2.12. lid 1 onder a sub 3 van de Wabo.

Een grote planologische afwijking is een besluit dat vergezeld gaat met een ruimtelijke onderbouwing. Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter motivering van de afwijking van het vigerende bestemmingsplan. Hierin worden de betreffende afwijkingen getoetst aan relevante wet- en regelgeving en aan de principes van goede ruimtelijke ordening.

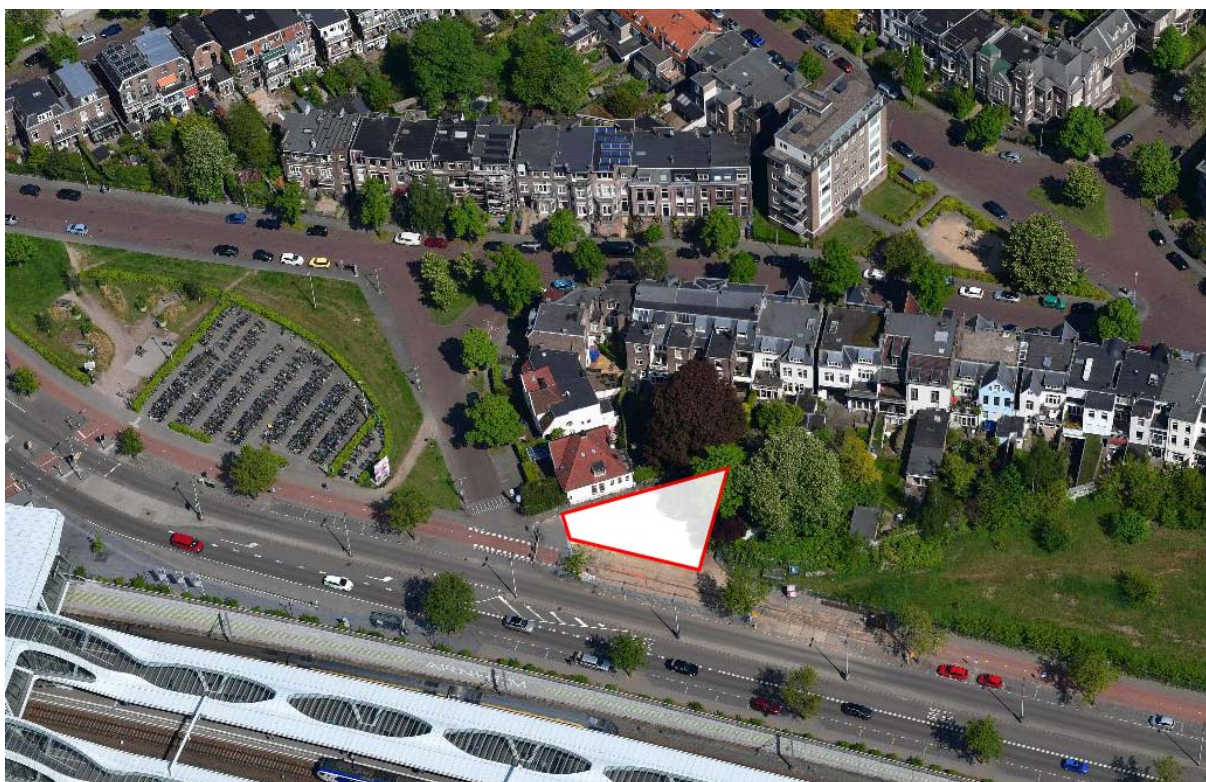
1.2 Leeswijzer

- Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie en de projectbeschrijving gegeven.
- De geldende planologische situatie en op welke onderdeel daarvan wordt afgeweken staan benoemd in hoofdstuk 3.
- Hoofdstuk 4 gaat in op het ruimtelijk beleidskader.
- In hoofdstuk 5 en 6 komen respectievelijk de relevante milieu- en omgevingsthema's en de ruimtelijke- en beleidsmatige afweging aan bod.
- Tot slot wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.

2 K12 Arnhem Centraal Noord – Kantoorvilla Breedband

2.1 Beschrijving van het projectgebied

Het plangebied bevindt zich in de stadskern van Arnhem en ligt ten noorden van het station Arnhem Centraal en het bijbehorende NS-emplacement. K12 maakt onderdeel uit van de grootschalige gebiedsontwikkeling in het stationsgebied Arnhem Centraal. De locatie vormt de overgang van de kleinschalige particuliere bebouwing naar de kantoorbebouwing aan de Amsterdamseweg.



Figuur 2: Luchtfoto van het plangebied. K12 is rood gemarkeerd met ten zuiden het station Arnhem Centraal

Het projectgebied ligt gunstig ten opzichte van de A12 en A50, waardoor de kantoorvilla met eigen vervoer goed bereikbaar is. De locatie is ook goed per openbaar vervoer bereikbaar; de kantoorvilla bevindt zich slechts op één minuut loopafstand van het NS Station en de OV-terminal van Arnhem Centraal.

Ten noorden van K12 bevinden zich woningen gebouwd rond 1900. Deze woningen zijn gebouwd volgens bouwstijlen die sterk beïnvloed zijn door Jugendstil. Ter hoogte en ten zuiden van K12 is het gebied de laatste jaren erg veranderd, oude gebouwen zijn gesloopt en het tracé van de Amsterdamseweg is opgeschoven.

Voor het stationsgebied Arnhem Centraal is het Masterplan Arnhem Centraal (december 1998) opgesteld. Het Masterplan beschrijft het stationsgebied als een hoogwaardige entree naar de stad, waarbij een nieuw stedenbouwkundig knooppunt de grootschalige infrastructurele elementen samenbrengt op een locatie met commerciële functies en een woongebied. Langs de Amsterdamseweg was voorzien in de realisatie van kantoorbebouwing.

Vanwege verandering in de markt was een heroverweging van het programma Arnhem Centraal voor de resterende kavels noodzakelijk. Op 5 juli 2016 is door het college het *herrijningsvoorstel* aangenomen waarbij een deel van het oorspronkelijke kantoorprogramma aan de Amsterdamseweg is omgezet naar woningbouw. Deze omzetting geldt vooral voor K10. Samen met het bestaande CITO-gebouw en de ontwikkeling van K9 blijft K12 onderdeel van een clustering van kantoorbebouwing.



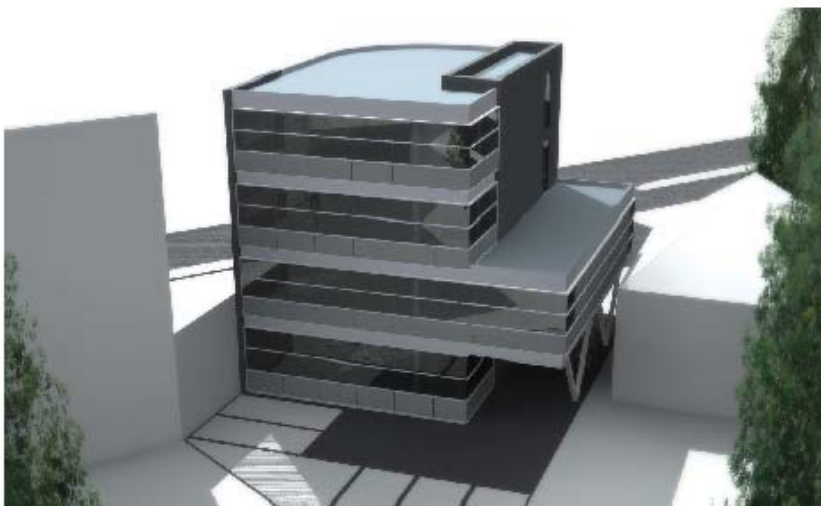
Figuur 3 Deelgebieden aan de Amsterdamseweg (waaronder K12)

2.2 Omschrijving van het project

Het project betreft de bouw van een kantoorvilla op de hoek van de Brantsenstraat Amsterdamseweg. De bouwaanvraag voor de bouw van deze kantoorvilla past grotendeels binnen het geldende bestemmingsplan. Er is sprake van een overkraging van de openbare ruimte door een deel van de kantoorvilla. Deze overkraging is in het strijd met het geldende bestemmingsplan. Daarnaast past een deel van de kantoorvilla (de technische ruimte) qua maximale toegestane bouwhoogte niet binnen het bestemmingsplan en passen de te realiseren parkeervoorzieningen niet binnen de regels van het bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013'.



Figuur 4: 3D impressie Kantoorvilla (zij aanzicht)



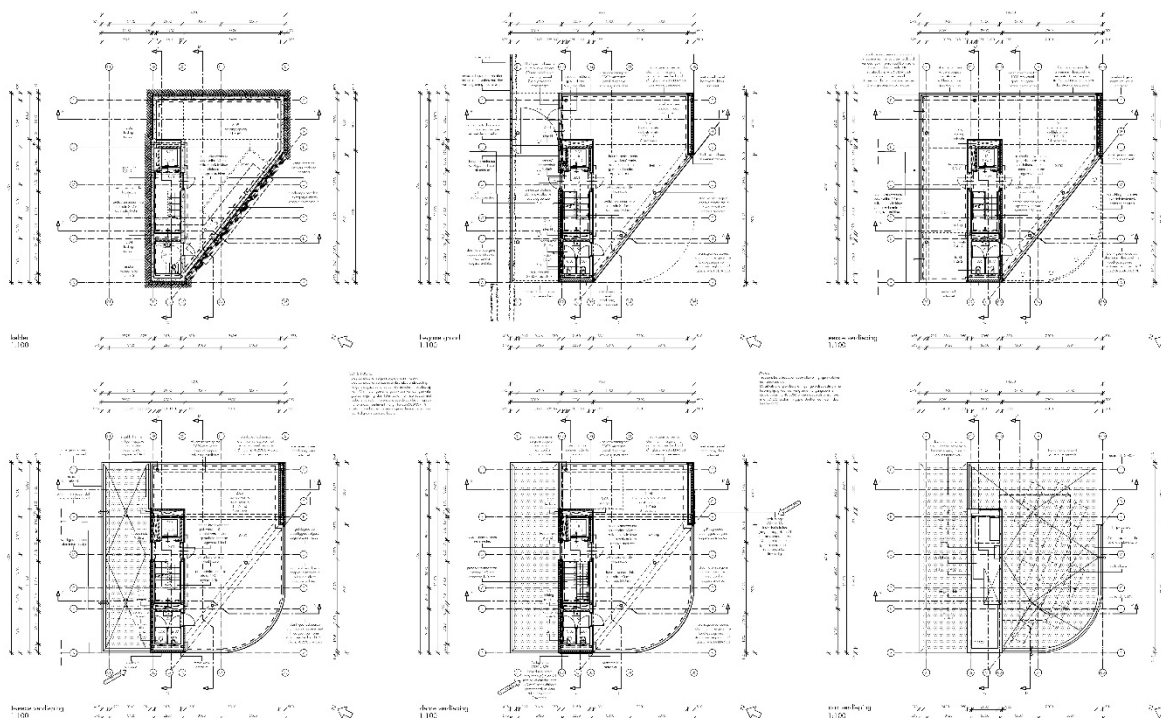
Figuur 5: 3D impressie Kantoorvilla (achteraanzicht)

Het pand bestaat uit vier lagen en het totale verhuurbare vloeroppervlak bedraagt ca. 486 m². Het pand is als volgt ingedeeld:

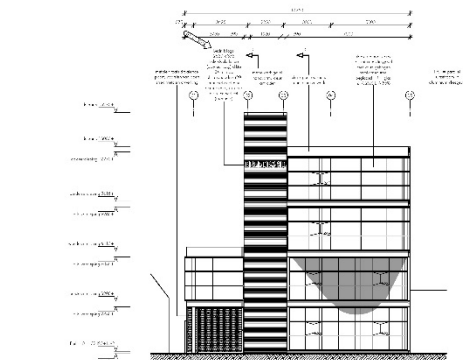
Verdieping	Kantoorruimte
Kelder	87 m ²
Begane grond	96 m ²
Eerste verdieping	148 m ²
Tweede verdieping	129 m ²
Derde verdieping	129 m ²

Tabel 1: Indeling (NVO in m²) van de Kantoorvilla per verdieping

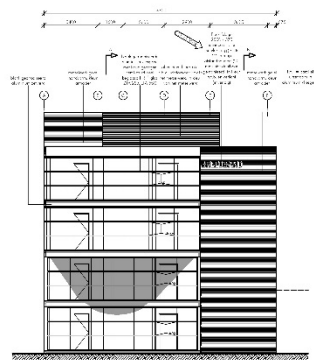
Het totaal bruto vloeroppervlak (bvo) zal uitkomen op ongeveer 696 m².



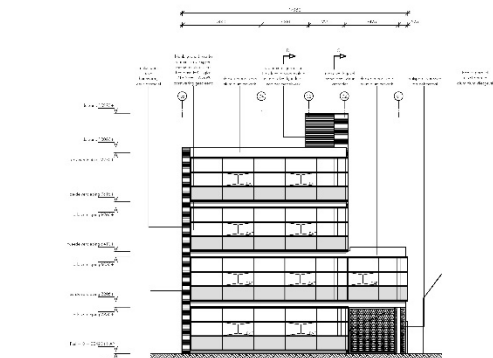
Figuur 6: plattegronden



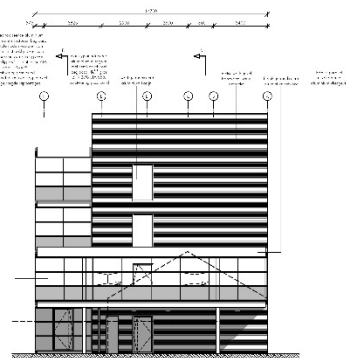
Zuidwest gevel
(gevel breunestraat)
1:100



Zuidoost gevel
(gevel Amstelhavenweg)
1:100

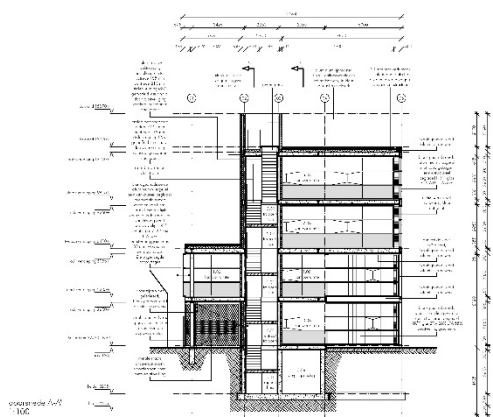


Noordwest gevel
(schilweg)
1:100

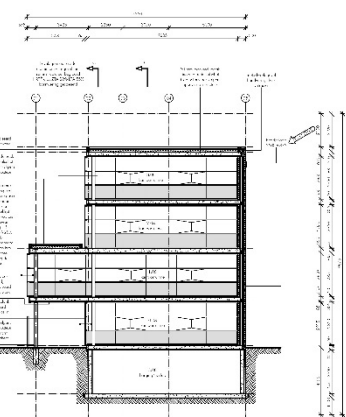


Noordoost gevel
(gevel)
1:100

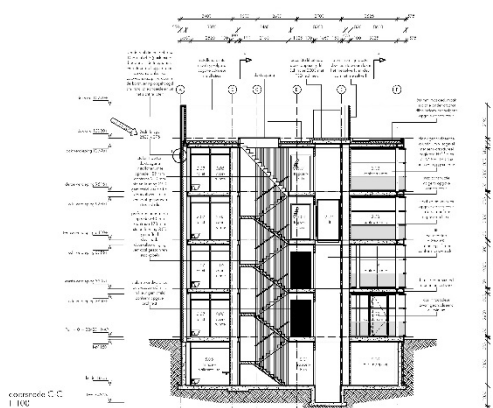
Figuur 7: gevelaanzichten



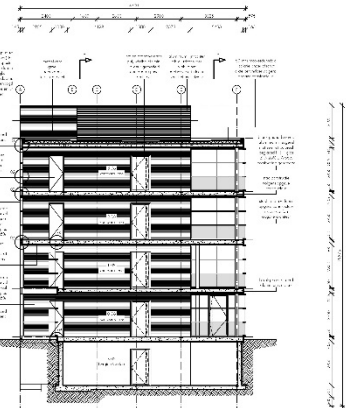
doorsnede A-B
1:100



doorsnede B-B
1:100

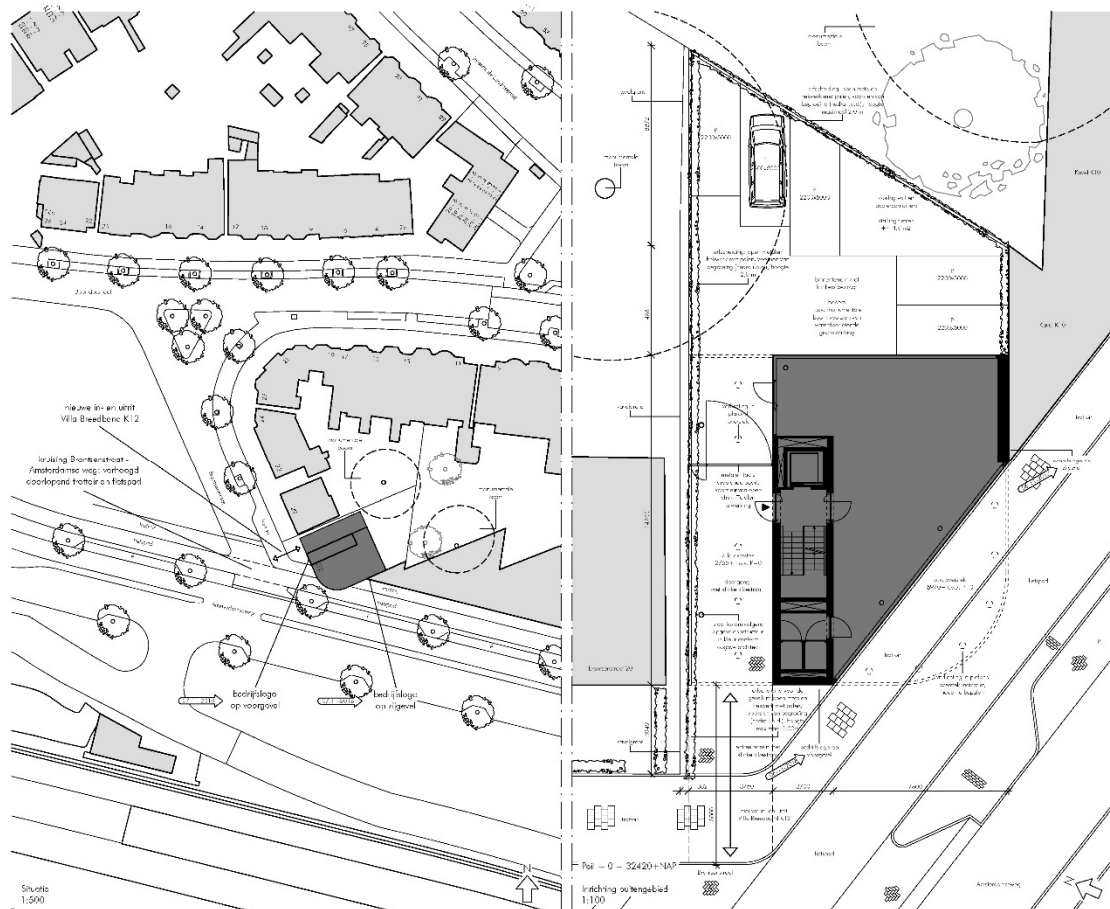


doorsnede C-C
1:100



doorsnede D-D
1:100

Figuur 8: doorsneden



Figuur 9: situatie

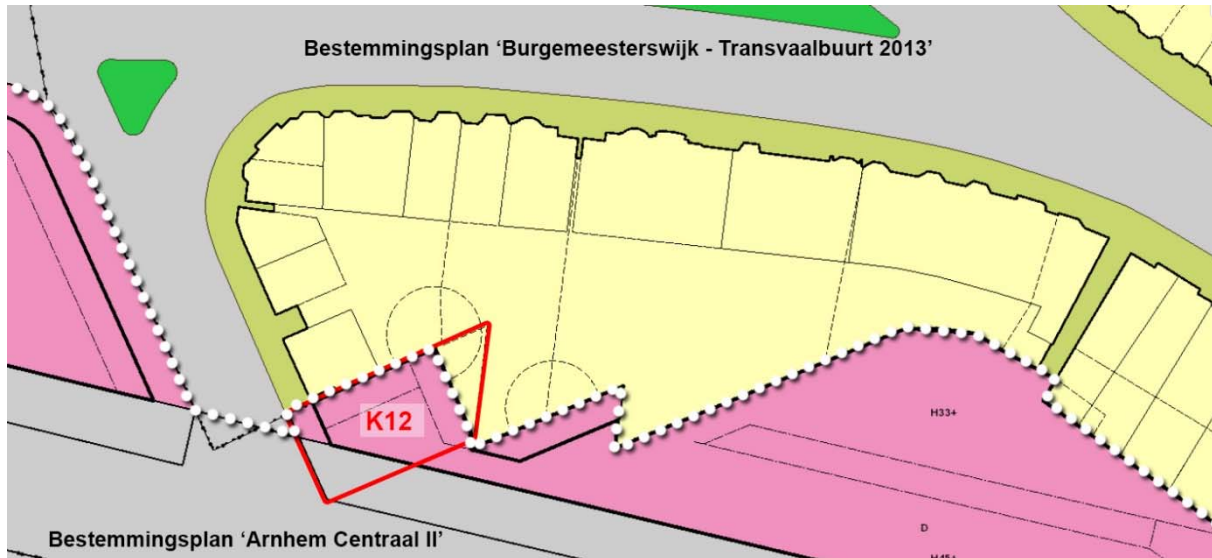
Op eigen terrein (binnenplaats) zullen 5 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Tevens is er ruimte parkeergelegenheid in de nabij gelegen parkeergarage van het station Arnhem Centraal. Er zal een ontsluiting op de Brantsenstraat gerealiseerd worden.

Omdat het project op onderdelen in strijd is met de geldende bestemmingsplannen kan een omgevingsvergunning slechts verleend worden door het voeren van een procedure voor een grote planologische afwijking op basis van art. 2.12. lid 1 onder a sub 3 van de Wabo.

3 Geldende planologische situatie

3.1 Bestemmingsplan en facetplannen

De ontwikkeling valt deels binnen het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal II' (vastgesteld 10-09-1998, goedgekeurd 22-12-1998) en deels binnen het bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013' (vaststelling 30-06-2014, onherroepelijk 02-03-2016). Het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal II' is een uitwerking van het moederplan 'Arnhem Centraal'.



Figuur 10: K12 geprojecteerd (rood gearceerd) op de vigerende bestemmingsplannen. De witte stippellijn is de grens tussen het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal II' en 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013'

Voor deze locatie zijn de volgende facetplannen ook van kracht:

- Facetplan Parkeren (vastgesteld 30-05-2018, onherroepelijk 17-07-2018)
- Facetplan Groen en Bomen (vastgesteld 05-03-2018, in werking getreden op 24-04-2018)
- Facetplan Leemlagen (vastgesteld 29-06-2015, onherroepelijk 21-05-2015)

Het voorgestelde bouwplan past binnen de regels van deze facetplannen.

3.2 Afwijkingen

Bestemmingsplan 'Arnhem Centraal II'

Overkraging

In het bestemmingsplan heeft de locatie heeft de projectlocatie K12 de bestemming 'Dienstverleningsdoeleinden'. Een deel van de toekomstige Kantoorvilla (de overkraging) valt echter buiten de grens van deze bestemming, binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden - verblijfsgebied'. Dat is strijdig met het geldende bestemmingsplan. Er is sprake van een overkraging van het kantoorpand boven de openbare ruimte langs de Amsterdamseweg op de 2^e en 3^e verdieping. De overkraging bestaat uit ongeveer 29 m² x 2 bouwlagen = 58 m² kantoorruimte. Dit is ongeveer 10% van het totale bvo.

Maximum bouwhoogte

De maximaal toegestane bouwhoogte op het perceel is 45 NAP ten opzichte van N.A.P. Voor de realisatie van de Kantoorvilla wordt deze maximum bouwhoogte voor de technische ruimte overschreden. Het gaat niet om de totale hoogte van het pand, maar om een smalle strook ter hoogte van de liftschacht die van de voorkant van het pand tot $\frac{3}{4}$ naar de achterkant van het pand loopt. Hierdoor ontstaat een strijdigheid met het geldende planologisch regime.



Figuur 11: Overkraging van de openbare ruimte door 2^e en 3^e bouwlaag Kantoorvilla

Bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013'

Parkeerplaatsen

Ter plaats van een (deel) van de te realiseren parkeerplaatsen is het bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013' van kracht, hier geldt de bestemming 'Wonen'. Parkeerplaatsen zijn hier slechts toegestaan ten behoeve van de bestemming 'Wonen'. De realisatie van parkeerplaatsen ten behoeve van de Kantoorvilla is op dit onderdeel strijdig met het geldende bestemmingsplan.

3.3 Passend in bestemmingsplan

De overige aspecten van het bouwplan passen qua bebouwing en gebruik binnen de regels van het geldende bestemmingsplan 'Arnhem Centraal II' en 'Burgemeesterswijk - Transvaalbuurt 2013'.

4 Ruimtelijke beleidskaders en regelgeving

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het ruimtelijk beleid. Hierin worden de specifieke voor dit projectgebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Structuurvisie Arnhem 2020 – 2040

De Structuurvisie Arnhem 2020/ doorkijk 2040 is op 10 december 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Elke gemeente in Nederland moet de plannen die zij heeft op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling van de stad vastleggen in een document: een structuurvisie. Dit is het richtinggevende document van overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers.

In de Structuurvisie is de bestaande stad gekarakteriseerd volgens een 'typologie van ruimtelijke milieus'. Het projectgebied waar de ontwikkeling invalt is Arnhem Centraal en omgeving en wordt getypeerd als 'stad van sleutelproject'. Het ruimtelijke kenmerk van de architectuur bij de sleutelprojecten is super-modernisme.

Stationsknooppunt Arnhem Centraal

Arnhem Centraal en omgeving is hét mobiliteitsknooppunt van stad en regio; een centraal knooppunt van openbaar vervoersverbindingen op internationaal, nationaal, regionaal en lokaalniveau. De combinatie van meerdere vervoerssoorten, de parkeermogelijkheden en de centrale ligging hebben Arnhem Centraal tot een bijzonder mobiliteitsknooppunt gemaakt met een grote stedelijke verdichting. In de eerdere planontwikkeling van Arnhem Centraal is voor de noordzijde van de Amsterdamseweg altijd voorzien in de realisatie van kantoorcomplexen en een kantoorvilla. Inmiddels is een deel van dit beleid herijkt, maar voor K12 is nog steeds voorzien in een kantoorvilla.

Toetsing van het initiatief

De geplande ontwikkeling rondom K12, inclusief de afwijkingen waar deze ruimtelijke onderbouwing in voorziet, past binnen de gestelde ruimtelijke ontwikkelingen zoals hierboven beschreven en wijkt dus niet af van de koers zoals deze is opgenomen in de vastgestelde Structuurvisie 2020 – 2040.

4.2 Welstandsnota Arnhem 2015

Op 13 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Arnhem de nieuwe welstandsnota vastgesteld. Arnhem is een aantrekkelijke stad om te wonen en te verblijven. Het uiterlijk van de stad draagt daar aan bij. De gemeente wil dat zo houden. De gemeente wil dat nieuwe bouwwerken in zijn algemeenheid passen in hun omgeving. De bestaande stad is dus het referentie- en inspiratiekader. Voor de meest voorkomende bouwwerken zijn verder in deze nota gebiedsgerichte criteria opgenomen. Deze criteria zijn per gebied ('géén toets', 'lichte toets' en 'zwarte toets') anders.

Voor grootschalige (her)ontwikkelingen is een aparte werkwijze voor de totstandkoming van plannen opgenomen. Bij dergelijke complexe opgaves is het noodzakelijk om de kwaliteitsbewaking goed te organiseren. Kwaliteitsteams zijn daarvoor een gewaardeerd middel. Complexe plannen worden vaak over een langere periode tot stand gebracht en gerealiseerd. Deze langere termijnen vereisen een flexibele houding ten opzichte van (de invulling van) de opgave. Door het proces rondom kwaliteit te organiseren en niet de criteria vooraf vast te leggen wordt in deze opgaven maximaal de ruimte geboden voor creativiteit terwijl goed blijft toegezien op de kwaliteit van de plannen voor de stad. Door de inbreng van een kwaliteitsteam kan de regievoering op de kwaliteit van plannen en de samenhang tussen de deelprojecten en de samenhang met de omgeving /openbare ruimte gewaarborgd worden.

Toetsing van het initiatief

Het projectgebied is gelegen in een gebied een zware welstandstoets voor geldt. Voor voorliggend initiatief is een ontwerp opgesteld, waarbij nadrukkelijk is gekeken naar inpassing van het plan in de omgeving.

4.3 Mobiliteit en parkeren

De gemeente Arnhem heeft haar verkeersbeleid op hoofdlijnen verwoord in de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (vastgesteld 2012). Voor mobiliteit biedt het structuurplan een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Arnhem streeft naar een duurzame bereikbaarheid in een aantrekkelijke en veilige stad. Vooral in de bestaande stad geldt daarbij het principe: eerst de bestaande verkeersruimte beter benutten en pas daarna zoeken naar mogelijkheden tot uitbreiding van de (auto)verkeersruimte. De inzet van slim ruimtegebruik, voor versterking van fiets en openbaar vervoer, aangevuld met spitsmijdende maatregelen moet Arnhem de komende jaren bereikbaar houden.

In mei 2013 is een beleidsnota fietsverkeer 'Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers' vastgesteld. Deze nota is een uitwerking van het verkeersbeleid in de Arnhemse structuurvisie, over de versterking van het fietsgebruik. Inzet is de bestaande fietser beter faciliteren maar vooral automobilisten verleiden meer te fietsen. Uitgangspunten voor deze beleidsnota zijn:

- nadruk op utilitair fietsgebruik (de ritten naar werk, school en voorzieningen);
- inzetten op de nieuwe fietser, dat is de fietser die nu nog in de auto zit;
- aanleggen van kortsluitende verbindingen;
- aanleggen van hoogwaardige doorgaande verbindingen (snelfietsroutes);
- hoogwaardige stallingsvoorzieningen (belangrijk bij ketenverplaatsingen).

De bestaande fietser heeft vooral behoefte aan een samenhangend fietsnetwerk, veiligheid, comfort, snelheid en stallingsvoorzieningen. Om de nieuwe fietser te verleiden zullen we vooral moeten inzetten op de aanleg van nieuwe verbindingen. De opkomst van de elektrische fiets helpt hierbij.

In mei 2013 is de beleidsnota openbaar vervoer 'De reiziger centraal' vastgesteld. Deze nota is eveneens een uitwerking van de Arnhemse structuurvisie en heeft als doel het in stand houden van betaalbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer en het doorgroeien naar emissie-loos openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt toekomst bestendig door een kwaliteitsslag met als maatregelen:

- een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- de reiziger centraal stellen;
- een mobiliteit bieden voor iedereen;
- een emissie-loos openbaar vervoer.

Voor het onderdeel parkeren gelden beleidsregels en Arnhemse parkeernormen.

Toetsing van het initiatief

Bij dit project wordt voor de ontsluiting gebruik gemaakt van een bestaande ontsluiting op een wijkontsluitingsweg. Verder wordt aan voldaan aan de parkeernorm.

5 Relevante milieu- en omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in een ruimtelijke onderbouwing een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieu- en omgevingsaspecten bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

Het kantoor past zoals eerder aangegeven grotendeels binnen de geldende bestemmingsplannen, waarin reeds de milieuaspecten in kaart zijn gebracht.

Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich op de afwijkingen van die geldende plannen; het mogelijk maken van een vergroting van het kantoorpand door middel van een overkraging van ongeveer 60 m², de aanpassing van een (deel) van de toegestane bouwhoogte en de realisatie van de parkeervoorziening. Deze onderdelen zijn niet relevant of te gering om nogmaals beoordeeld te worden in het kader van milieu- en omgevingsaspecten:

- Het feit dat het kantoor dichtbij de weg komt te liggen door de overkraging of dat de maximale bouwhoogte op onderdelen overschreden wordt heeft geen effect op de milieuaspecten. Een kantoor wordt niet gezien als geluid-, of luchtgevoelig object noch als kwetsbaar object;
- Of een parkeerplaats ten behoeve van wonen of ten behoeve van een kantoorfunctie wordt gebruikt is niet relevant voor de milieu- of omgevingsaspecten. Het feitelijk gebruik (en daarmee de toets aan de milieuaspecten) blijft gelijk.

6 Beleidsmatige afweging en ruimtelijke effecten

De overkraging, het aanpassing van de maximum bouwhoogte en het realiseren van de parkeervoorzieningen (allen in strijd met de vigerende bestemmingsplannen), zal geen grote ruimtelijke effecten hebben.

Ruimtelijke ambities structuurvisie

De realisatie en ontwikkeling van een Kantoorvilla aan de Amsterdamseweg is in de structuurvisie opgenomen. De uitstraling, inpassing en architectuur past binnen de ruimtelijke koers die voor dit gebied is vastgesteld. Daarbinnen valt ook de overkraging en de realisatie van het parkeren op de voorgestelde manier.

Ruimtelijke effecten

Ruimtelijke gezien heeft de overkraging een andere uitstraling dan de huidige bebouwing ten noorden van de projectlocatie. De huidige bebouwing ten noorden van K12 is vooral gebouwd rond 1909 en is gebouwd volgens bouwstijlen die sterk beïnvloed zijn door Jugendstil. De overkraging (en het voltallige gebouw) heeft daarentegen een moderne architectonische uitstralingen.



Figuur 13: 3D impressie Kantoorvilla (vooraanzicht)

Ten opzichte van het stationsgebied ten zuiden van K12 past de kantoorvilla goed bij de ontwikkeling van het stationsgebied en bij de ambities van Arnhem. In het stationsgebied bevinden zich gebouwen met een moderne architectonische uitstraling zoals de Transferhal, de Park- en de Rijntoren. K12 bevindt zich in het stationsgebied en moet qua vormgeving passen bij de huidige en de toekomstige bebouwing in het stationsgebied. Gezien het ontwerp van de kantoorvilla zal deze goed aansluiting bij de bebouwing in het stationsgebied.

De overkraging zal geen grote ruimtelijke effecten hebben. Er is alleen invloed op het straatbeeld en de aansluiting op de omgeving. De overkraging markeert het begin van de straatwand. Het benadrukt het einde/begin van deze gevelwand. Ruimtelijk en architectonisch past hier een dergelijk accent.

Een deel van het parkeren door medewerkers van het kantoor zal plaatsvinden binnen de bestemming 'wonen'. Binnen deze bestemming mag alleen geparkeerd worden ten behoeve van het wonen. Ruimtelijk is het niet relevant of hier geparkeerd wordt ten behoeve van wonen of ten behoeve van kantoor. De verwachting is dat de intensiteit van de parkeerplaatsen voor medewerkers van het kantoor gelijk staat of zelfs minder is dan het parkeren ten behoeve van wonen. De overschrijding van de bouwhoogte ten behoeve van de technische ruimte is stedenbouwkundig in te passen. De technische ruimte is een ondergeschikt onderdeel van het hoofdvolume. De overschrijding zorgt voor plasticiteit in het gevelbeeld. Gezien de afstand tot de zijdelingse

perceelgrens van 3,60 meter en de geringe afwijking van de toegestane bouwhoogte past deze overschrijding in het stedenbouwkundig en ruimtelijk beeld.

Schaduwwerking

Via een bezonningsstudie is onderzocht welk effect het plaatsen van een dakopbouw op de nog te realiseren kantoorvilla heeft op de bezonning voor de omliggende percelen aan de Brantsenstraat en de Bouriciusstraat (zie bijlage 2)

Het toevoegen van de opbouw zorgt voor enige extra schaduwwerking in de achtertuinen van de percelen gelegen aan de Bouriciusstraat. Deze extra schaduw is vooral merkbaar in de wintermaanden als de zon laag aan de horizon staat. In de zomermaanden, wanneer de tuin het meest gebruikt wordt, is van extra schaduw nauwelijks sprake gezien de hoogte stand van de zon. In herfst- / voorjaarsperiode zien we de extra schaduw terug in de achtertuinen.

De extra schaduwwerking treedt op vanaf het einde van de ochtend tot circa 15 uur in de middag. Vanaf 15 uur zijn het de bestaande bomen die voor de schaduw verantwoordelijk in de achtertuinen op de achtergevels van de woningen gelegen aan de Bouriciusstraat.

Er is in beperkte mate een toename van de schaduw te constateren als gevolg van de opbouw (boven de maximum toegestane bouwhoogte in het bestemmingsplan). De invloed van de schaduwwerking op de aangrenzende percelen is gering. Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van de belangen van alle omwonenden.

Mobiliteitsaspecten

Het gehele kantoor heeft een oppervlak van 600 m². Volgens de Arnhemse parkeernorm moet er in het centrum voor een kantoorfunctie minimaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo worden gerealiseerd. Dat betekent dat er minimaal 3 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. Er zullen 5 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hiermee wordt aan de minimum parkeernorm voldaan. Er geldt echter ook een maximumnorm van maximaal 1 parkeerplaats per 1.000 m² bvo op het maaiveld. Deze maximumnorm is ingesteld om te voorkomen dat bij grote kantoren grote parkeerterreinen zouden kunnen ontstaan, waardoor de kwaliteit van het openbaar gebied wordt aangetast. Gezien het feit dat het hier gaat om een kleine kantoorvilla met slechts 5 parkeerplaatsen op het maaiveld kan deze maximumnorm buiten beschouwing worden gelaten.

Dat een deel van de te realiseren parkeerplaatsen formeel binnen de bestemming 'Wonen' valt, en het bestemmingsplan aangeeft dat alleen ten behoeve van woningdoeleinden parkeren mag worden gerealiseerd, is gelet op de mobiliteitsaspecten niet relevant. Functioneel blijft het parkeren.

De overkraging en de aanpassing van de maximum toegestane bouwhoogte hebben verkeerskundig geen negatieve gevolgen. Verkeerskundig gezien is er dan ook geen bezwaar om medewerking te verlenen aan de realisatie hiervan.

Milieu- en omgevingsaspecten

Uit hoofdstuk 6 blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de gesteld voorwaarden/eisen voortkomend uit de milieu- en omgevingsaspecten.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met wet- en regelgeving en de van toepassing zijnde beleidsdocumenten. In voorliggend geval is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

7 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat er inzicht verkregen dient te worden in de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling.

Deze ontwikkeling is een particulier initiatief en er is aangetoond dat de ontwikkeling financieel uitvoerbaar is.

8 Bijlagen

De volgende bijlagen zijn separaat bij deze deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd:

- Bijlage 1:** Bouwtekeningen
- | | |
|--------------------------|-----------------|
| 00 RA 20181107 OVsit-001 | d.d. 07-11-2018 |
| 01 RA 20181107 OVplg-001 | d.d. 07-11-2018 |
| 02 RA 20181107 OVdrs-001 | d.d. 07-11-2018 |
| 03 RA 20181107 OVgvl-001 | d.d. 07-11-2018 |
- Bijlage 2:** Bezonningsstudie Nieuwbouw Kantoorvilla Amsterdamseweg
(toevoeging dakopbouw), December 2017, Gemeente Arnhem