

BESTEMMINGSPLAN "Arnhem Centraal II"



- ontwerp
- ter inzage legging
- vaststelling B&W
- goedkeuring GS
- Raad van State

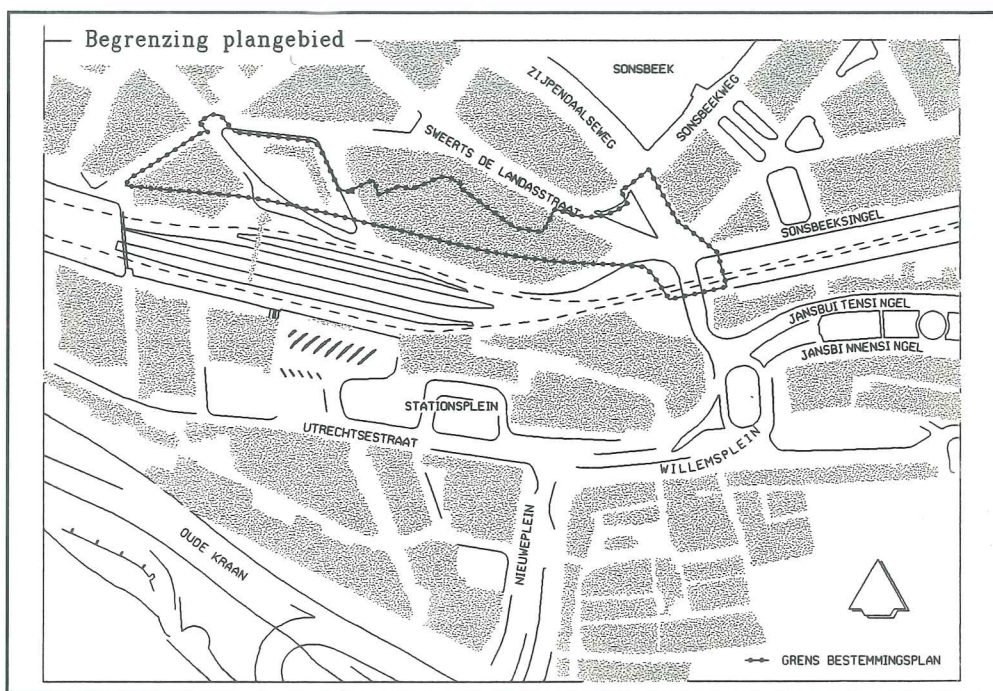
INHOUD

A	Toelichting
B	Voorschriften
C	Plankaart
D	Bijlagen

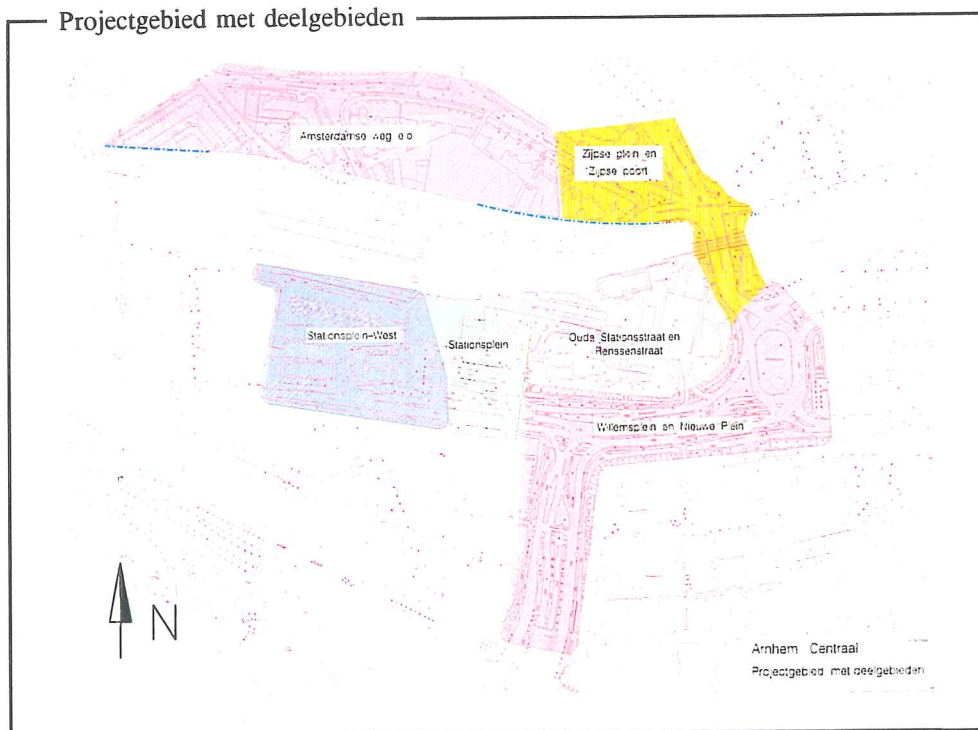
- 0 Vastgesteld door burgemeester en wethouders bij besluit dd
- 0 Goedgekeurd door GS bij besluit dd

TOELICHTING BIJ HET BESTEMMINGSPLAN
Arnhem Centraal II
van de gemeente Arnhem
(plankaart 97-02.01-04)

I.	INLEIDING	3
II.	UITGANGSPUNTEN VOOR DE PLANONTWIKKELING	5
III.	PLANBESCHRIJVING	11
IV.	EXPLOITATIE	17
V.	INSPRAAK/OVERLEG MET BELANGHEBBENDEN	19



Afbeelding 1



Afbeelding 2

I. INLEIDING

Het uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II" is bedoeld om realisering mogelijk te maken van gedeelten van het project Arnhem Centraal, die overwegend gelegen zijn ten noorden van het spoorweg-emplacement. Het plangebied omvat de Zijpse Poort, het Zijpse Plein, het toekomstige tracé van de Amsterdamseweg, en daarop aansluitende terreinen waar overwegend kantoorbebouwing zal worden gerealiseerd.

Kader

Het plangebied ligt aan de noordzijde van het stadscentrum van Arnhem. Voor dit gebied vigeert het bestemmingsplan "Arnhem Centraal", vastgesteld bij besluit van de raad der gemeente van 4 december 1995, nr. 95.028152/pln 95/3154N (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 25 juni 1996 nr. RG 95.63033, formeel in werking sinds 8 november 1996 (uitspraak voorzitter afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) en onherroepelijk sinds 17 november 1997 (uitspraak Raad van State, nr E01.96.0362/99-155).

Het plan betreft een door Burgemeester en Wethouders vast te stellen uitwerkingsplan ex art. 11 WRO. Binnen het uitwerkingsplan zijn de nader uit te werken bestemmingen uit het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" uitgewerkt.

Het uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II" is nodig voor het kunnen realiseren van bebouwing en infrastructuur in het kader van het project Arnhem Centraal.

Begrenzing

Het uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II" heeft betrekking op gronden welke overwegend zijn gelegen ten noorden van het NS-emplacement, en welke in het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" zijn bestemd als:

- "Verkeersdoeleinden (nader uit te werken)" (de Amsterdamseweg en het Zijpse Plein);
- "Spoorwegdoeleinden/Verkeersdoeleinden (nader uit te werken)" (de Zijpse Poort) en
- "Centrumdoeleinden (nader uit te werken)" (vier locaties langs het toekomstige tracé van de Amsterdamseweg).

Gedeputeerde Staten hebben bij besluit van 25 juni 1996 goedkeuring onthouden aan een klein gedeelte van de plankaart met de bestemming "Centrumdoeleinden (nader uit te werken)". Het betreft hier - op de plankaart van het globale bestemmingsplan "Arnhem Centraal" nader aangegeven - delen van tuinen van de percelen Bouriciusstraat 9 en 11 en Brantsenstraat 14 en 16/18. Het plandeel waaraan goedkeuring is onthouden ligt tussen de Bouriciusstraat en het geprojecteerde tracé van de Amsterdamseweg. Het desbetreffende plangedeelte is dan ook buiten deze uitwerking gelaten. Aanleiding om het genoemde plandeel buiten goedkeuring te houden was de bedenking (zoals verwoord in het genoemde GS-besluit op pagina 13 onder 9b) "gericht tegen de voorgenomen verkleining van de achtertuinen aan de Bouriciusstraat waarin zich een waardevolle boom bevindt."

II. UITGANGSPUNTEN VOOR DE PLANONTWIKKELING

In de toelichting bij het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" is in hoofdlijnen de beoogde ontwikkeling van het stationsgebied van Arnhem beschreven.

De basis voor het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" wordt gevormd door de in 1994 door de *Workshop Stationsgebied Arnhem* ontwikkelde planvisie; in de toelichting van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" is hierop uitvoerig ingegaan. Deze visie leverde een indicatief functioneel programma dat werd verwerkt in het financieel plan voor het totale plangebied. Voor een beschrijving van het plangebied en de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het project Arnhem Centraal als geheel wordt verwezen naar de desbetreffende toelichting van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal". Daarin zijn eveneens beschreven het programma van eisen en de randvoorwaarden voor het project (hoofdstukken IV en V). Dit programma en de randvoorwaarden vormen tevens de basis voor uitwerkingen van de verschillende deelgebieden. Voor de verschillende aspecten zijn de randvoorwaarden voor het plan uitvoerig beschreven.

Voor het gebied ten noorden van het spoorwegemplacement zijn in het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" onder meer de volgende uitgangspunten opgenomen:

- De verbreding van het spoorwegemplacement ter plaatse van het station ten behoeve van de uitbreiding van perron- en spoorcapaciteit dient plaats te vinden aan de noordzijde van het huidige emplacement;
- Bij de planontwikkeling dient de verkeersverbinding Amsterdamseweg tussen de Bovenbrugstraat en het Zijpse Plein in twee richtingen te worden uitgevoerd;
- De verkeersverbinding Amsterdamseweg tussen Bovenbrugstraat en Zijpse Poort dient ten noorden van de noordelijke demarcatielijn van het NS-gebied te worden geprojecteerd op zodanige wijze dat wordt voldaan aan de wettelijke milieunormen;
- Bij de planontwikkeling dient aan de noordzijde te worden uitgegaan van een zodanige ligging van de Amsterdamseweg dat een plancapaciteit van 25.000 à 30.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren wordt bereikt waarbij zoveel mogelijk voor de Burgemeesterswijk karakteristieke monumentale waarden worden gehandhaafd.

Op de plankaart van het vigerende bestemmingsplan "Arnhem Centraal" is in hoofdlijnen de te realiseren ruimtelijke structuur vastgelegd, welke met deze uitgangspunten in overeenstemming is. In dit uitwerkingsplan is deze ruimtelijke structuur nader bepaald.

Infrastructuur

In het gehele plangebied neemt de vernieuwing van de infrastructuur een centrale plaats in. Ofschoon sprake is van een geïntegreerde planontwikkeling met bebouwing en inrichting van de openbare ruimte (en groen), is voor de infrastructuur, met inachtneming van randvoorwaarden, een afzonderlijk verkeersplan ontwikkeld. Dit mede ten behoeve van de subsidie-aanvraag bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Op basis van een tevoren opgesteld programma van eisen is een ontwerpplan ontwikkeld voor de herinrichting van de verkeersstructuur in het plangebied. Een toelichting bij en onderbouwing van het verkeersplan voor het noordelijke plangebied zijn weergegeven in de *Subsidie-aanvraag Project Arnhem Centraal, fase 2*.

Binnen het plangebied van dit uitwerkingsplan Arnhem Centraal II hebben de infrastructurale aanpassingen betrekking op de verbreding van de Zijpse Poort, de herinrichting van het Zijpse Plein, en de verlegging en verbreding (in verband met het instellen van tweerichtingsverkeer) van een gedeelte van de Amsterdamseweg. Deze planonderdelen hebben sterke samenhang met elkaar en met de ingrijpende verkeersreconstructies die rondom de binnenstad zijn voorzien, zowel in het plan Arnhem Centraal, als ook elders in de stad. De verkeersstromen aan de westzijde van het Zijpse Plein zullen in de toekomst overwegend worden afgewikkeld via de (te verbreden en te verleggen) Amsterdamseweg, en niet meer gedeeltelijk via de Sweerts de Landasstraat en de Bouriciusstraat. De verkeersstroom uit noordelijke richting over het Zijpse Plein zal

toenemen, doordat (als gevolg van aanpassing van de aansluiting Sonsbeekweg-Apeldoornseweg) het verkeer komend uit de richting Apeldoorn via de Sonsbeekweg naar de Zijpse Poort wordt geleid. Die reconstructies hebben tot gevolg dat de verkeerssituatie op het Zijpse Plein aanmerkelijk moet worden gewijzigd.

Bij die reconstructie is een belangrijke voorwaarde, dat routes voor voetgangers en fietsers op een goede wijze worden ingepast (op het Zijpse plein geldt dit in het bijzonder voor de route tussen de binnenstad en het Sonsbeekpark). Bij die reconstructies wordt met name meer ruimte geboden voor een goede doorstroming van bussen, taxi's en fietsers. De breedte van de Zijpse Poort is voor die nieuwe situatie volstrekt onvoldoende; verbreding van het viaduct is daarom noodzakelijk. Ook de voorgenomen verbreding van het spoorwegtracé maakt vernieuwing van het viaduct noodzakelijk.

Parkeren

In het bestemmingsplan Arnhem Centraal zijn de parkeernormen opgenomen die voor dit uitwerkingsplan van toepassing zijn. In dit uitwerkingsplan is overwegend bebouwing ten behoeve van kantoren geprojecteerd, met in een gedeelte van het plan ook beperkte ruimte voor horeca en detailhandel; voor deze functies gelden de parkeernormen welke in het globale bestemmingsplan "Arnhem Centraal" voor het gehele plangebied zijn vastgelegd. Voor het stallen van fietsen dient ieder bedrijf voldoende en kwalitatief goede voorzieningen te treffen. Het *Fietsparkeerplan* kan hiervoor als leidraad worden gebruikt. Bij de noordingang van het NS station zal voldoende stallingsruimte voor treinreizigers worden geboden.

Milieuaspecten

Door de afdeling Vergunningen & Omgeving van de gemeente Arnhem is een milieu-rapportage opgesteld ten behoeve van de uitwerkingsplan Arnhem Centraal II. In de rapportage wordt ingegaan op milieu-aspecten waarmee in het kader van de plan-ontwikkeling rekening gehouden moet worden. Het onderzoek van deze rapportage beperkt zich tot fase 2 van het project, voor zover gelegen ten noorden van het spoor.

Ten behoeve van het globale bestemmingsplan Arnhem Centraal is door DGMR onder andere voor dit project reeds onderzoek gedaan naar de diverse milieu-aspecten. Het betreft het rapport met nummer J. 94.081.A van 2 maart 1995. Afwijkingen ten opzichte van deze rapportage zijn aangegeven.

Navolgend worden de belangrijkste bevindingen uit de thans uitgevoerde milieuaspecten studie weergegeven.

De rapportages van bovengenoemde onderzoeken zijn in te zien bij de dienst Milieu en Openbare Werken, afdeling Vergunningen en Omgeving.

Wegverkeerslawaaï

Ten behoeve van het globale bestemmingsplan Arnhem Centraal is reeds onderzoek gedaan naar de toekomstige geluidbelasting door de Amsterdamseweg. Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting van de Amsterdamseweg op de woningen aan de Brantsenstraat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder overschrijdt. Daarom is een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde aangevraagd en zijn geluidisolierende gevelmaatregelen voorgesteld. Daarnaast is gebleken dat de meest oostelijk gelegen kantoorblokken met elkaar verbonden moeten worden door een 7 meter hoge geluidwerende voorziening om geluid van het spoor en de weg te weren. Daardoor blijft de geluidbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde.

Voor het gedeelte achter de woningen Bouriciusstraat 9 en 11 alsmede de Brantsenstraat 14 en 16/18 is goedkeuring aan het bestemmingsplan onthouden. Dit mag niet inhouden dat de afschermdende werking van de kantoorgebouwen kan komen te vervallen. Indien kantoren niet aan elkaar gebouwd worden moet een geluidwerende voorziening gerealiseerd worden die de zelfde hoogte heeft als de kantoren.

In het onderhavige onderzoek is in detail onderzocht wat het effect is van de toekomstige verkeersafwikkeling op het Zijpseplein, op de geluidbelasting op woningen. Bij een toename van de geluidbelasting van 1,5 dB of meer is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uit akoestisch onderzoek middels Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï blijkt dat de gevelbelasting door verkeerslawaaï van het Zijpseplein door de nieuwe verkeersafwikkeling een toename heeft van maximaal 1,0 dB. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder.

Railverkeerslawaaï

Ten behoeve van het globale bestemmingsplan is reeds onderzocht hoe hoog de geluidbelasting is als gevolg van railverkeerslawaaï. Nader onderzoek is niet nodig.

Trillingen door railverkeer

In het plangebied zullen als gevolg van trillingen door railverkeer voelbare trillingen kunnen ontstaan. Bij de bouw van kantoren is, in het kader van de bouwvergunningprocedure, nader onderzoek nodig.

Luchtverontreiniging door wegverkeer

De grenswaarden voor de uitstoot van koolmonoxide, stikstofdioxide en benzeen door wegverkeer worden niet overschreden. De richtwaarde wordt wel overschreden. Er geldt derhalve een inspanningsverplichting. Een goede verkeersafwikkeling op het Zijpseplein, waarbij wachttijden voor stoplichten zoveel mogelijk worden beperkt en geen stagnatie ontstaat resulteert in beperking van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Externe Veiligheid

Voor externe veiligheid zijn in het plangebied twee aspecten van belang. Het betreft het risico door activiteiten op het NS-emplacement (van Oranjestraat tot voetgangersbrug Brugstraat) en het risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen per as.

Het NS-emplacement voldoet nu en in de toekomst aan het toelaatbaar individueel risico. Voor wat betreft het groepsrisico wordt in de toekomst, bij de door de NS gewenste ontwikkelingen, de norm voor nieuwe situaties overschreden.

De gemeente Arnhem is bevoegd gezag inzake het verlenen van een Wet milieubeheer vergunning en zal moeten toezien op een toekomstsituatie met een toelaatbaar (groeps)risico.

Het transport van gevaarlijke stoffen leidt, in tegenstelling tot de verwachtingen in de milieu-aspecten-studie van DGMR, niet tot overschrijding van de individuele risiconorm. De overschrijding van de groepsrisiconorm komt voornamelijk door de grote bevolkingsdichtheden op het bus- en railstation. Indien uitsluitend de bevolkingsdichtheden aan de noordzijde in ogenschouw worden genomen treedt geen overschrijding op. Bedrijven die zich vestigen in de nabijheid van het station zullen met de risico's rekening moeten houden en bij het ontwerp van de gebouwen de brandweer betrekken. Ook een goede evacuatiemogelijkheid en regelmatig rampenoefeningen kunnen de gevolgen beperken.

Hinderaspecten

De nieuw te bouwen kantoorpanden voldoen niet overal aan de gewenste voorkeursafstand. Bij het ontwerp moet rekening worden gehouden met geluiduitstraling door technische installaties en het indirecte gevolg van komend en gaand verkeer. Er zijn verder geen bedrijven in en rond het plangebied die hinder veroorzaken op de kantoren en de woningen in het plangebied.

Windhinder

Een gedetailleerd windhinderonderzoek waar in het globale bestemmingsplan over gesproken wordt, zal geschieden op basis van concrete bouwplannen.

Bodemaspecten

Naast de Milieu-aspectenstudie is in het plangebied ook bodemonderzoek verricht. Het doel van het onderzoek is om vast te stellen of er beletsel is, dan wel beperkingen zijn, voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging als gevolg van eventueel aanwezige bodemverontreiniging. Op basis van de resultaten is geïnventariseerd of in het kader van het voorgenomen uitvoeringsplan aanvullend bodemonderzoek en/of bodemsanering dient te worden verricht.

Verrichte onderzoeken

In het noordelijke deel van het bestemmingsplangebied (uitwerkingsplan II) zijn in het verleden reeds de volgende bodemonderzoeken verricht:

- Verkennend bodemonderzoek (conform NVN 5740) Stationsomgeving Arnhem (fase 1) uit augustus 1993, verricht door het adviesbureau Fugro-Ecolyse (rapportnummer Fugro-Ecolyse F-9355; projectnummer gemeente Arnhem 416102057/1133.0135-01).
- Verkennend bodemonderzoek (conform NVN 5740) Stationsomgeving Arnhem (Plangebied B; fase 2) uit augustus 1994, verricht door het adviesbureau Tauw Milieu (rapportnummer Tauw Milieu R 3276465; projectnummer gemeente Arnhem 411602058/1133.0135-02).
- Historisch onderzoek voormalige tankstation aan de Amsterdamseweg 5a uitgevoerd door de afdeling BAW van de dienst MOW in 1995 (projectnummer gemeente Arnhem 1131.0301).
- Nader bodemonderzoek fase 1 en 2 Amsterdamseweg 13a e.o. uit oktober 1994, verricht door het adviesbureau Fugro-Ecolyse (rapportnummer Fugro-Ecolyse D-0629/041; projectnummer gemeente Arnhem 1135.0135-01/02).
- Verkennend bodemonderzoek conform NVN 5740 Amsterdamseweg 36a uit september 1993, uitgevoerd door het adviesbureau Tauw Milieu BV (rapportnummer 3215644).
- Diverse bodemonderzoeken Amsterdamseweg 38 e.o. te Arnhem (projectnummer gemeente Arnhem 1135.0032-03; projectcode provincie Gelderland GE/030/31). In november 1996 is de fase van nader bodemonderzoek, verricht in het kader van de Wet bodembescherming, afgerond. In december 1997 is het saneringsplan gereedgekomen (rapportnummer Tauw Milieu 3588165).

Ten behoeve van het uitwerkingsplan Arnhem Centraal II is voor de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden ter plaatse, door het adviesbureau Tauw Milieu bv aanvullend een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, dat is gereedgekomen in januari 1998 en gerapporteerd onder nummer 3632644.

De rapportages van de bovenstaande onderzoeken zijn aanwezig en in te zien bij de sector Milieuhygiëne en Energie van de dienst Milieu en Openbare Werken (MOW).

Het verkennend bodemonderzoek van Tauw Milieu bv, dd januari 1998, (Arnhem Centraal; uitwerkingsplan II') is uitgevoerd op plaatsen waar tijdens de herinrichting infrastructurele werkzaamheden zullen worden uitgevoerd (aanleg nieuwe Amsterdamseweg / rioleringwerkzaamheden). Er is geen onderzoek uitgevoerd ter hoogte van het voormalige, momenteel braakliggende bedrijfsterrein aan de Amsterdamseweg 38 (gemeentelijk locatienummer 0032 / gevalscode provincie GE/030/31). De sanering van deze ernstige bodemverontreiniging wordt volledig afgestemd op de werkzaamheden in het kader van het project Arnhem Centraal.

Resultaten

Uit de resultaten van het onderhavige verkennend bodemonderzoek en de in het verleden verrichte bodemonderzoeken blijkt het volgende:

- in de bovengrond (tot 1,0 m-mv) worden licht tot matig verhoogde gehalten aan metalen en PAK aangetroffen. In de diepere bodemlagen, tot 4 m-mv, komen lokaal licht

verhoogde gehalten aan metalen en PAK voor. Op meerdere locaties worden lokale verontreinigingen aangetroffen met metalen (Amsterdamseweg 13a, Amsterdamseweg 46-48), PAK (Amsterdamseweg 34-36) en minerale olie (Amsterdamseweg 36a en 40a-42). Centraal binnen het plangebied bevindt zich verder de ernstige bodemverontreiniging Amsterdamseweg 38.

- de voorliggende onderzoeksgegevens geven voldoende inzicht in de bodemkwaliteit in het plangebied. Op basis van de voorliggende onderzoeksgegevens zijn er geen bodemhygiënische redenen die een beletsel vormen ten aanzien van de beoogde herinrichtingsplannen in het plangebied. Uitgangspunt daarbij is dat voorafgaande aan of tijdens de herinrichting sanering van de bodemverontreiniging Amsterdamseweg 38 plaatsvindt. Risico's voor de (toekomstige) gebruikers van het plangebied alsmede verspreidingsrisico's zijn uitgaande van de beoogde bestemming niet aanwezig. Hierbij is uitgegaan van de situatie na sanering van de verontreiniging aan de Amsterdamseweg 38 en 40a-42. Indien bij de herinrichtingsplannen de situatie zodanig wijzigt dat de contactmogelijkheden toenemen (door bestemmingswijzigingen) dan zijn risico's op voorhand niet uit te sluiten en kunnen saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn.
- Voorafgaande aan de (her)ontwikkeling zullen (mogelijk) saneringsmaatregelen moeten worden genomen ter hoogte van de locaties Amsterdamseweg 13a, 34-36 en 40a-42. De aanleiding is gelegen in de mogelijke risico's voor gebruikers van de locaties en/of de uitvoering van grondwerkzaamheden ter plaatse waardoor in aanraking wordt gekomen met de verontreiniging. Onderzoek dient uit te wijzen welke maatregelen genomen moeten worden.

Aanbevelingen:

- Op basis van de resultaten van de voorliggende onderzoeksgegevens dient in het kader van de verdere planontwikkeling, gericht op de uitvoering van de infrastructurele werken, aanvullend onderzoek plaats te vinden naar:
 - * de bodemkwaliteit ter hoogte van de Zijpsepoort (vanaf 2 m-mv) en de riolering ter hoogte van de Zijpseweg, hoek Sonsbeekweg.
 - * de omvang van de sterke PAK-verontreiniging rond de percelen Amsterdamseweg 34 en 36. Saneringsmaatregelen worden daarbij niet uitgesloten.
 - * de bodemkwaliteit onder te slopen bebouwing aan de Amsterdamseweg, Brantzenstraat en Sweerts de Landasstraat indien ter plaatse grondwerkzaamheden worden uitgevoerd voor de aanleg van infrastructuur en/of nieuwe bebouwing. Dit geldt specifiek de bodemkwaliteit onder het pand Amsterdamseweg 36a. Het in 1993 verrichte verkennende bodemonderzoek geeft onvoldoende inzicht in de bodemkwaliteit ter plaatse.
- Op de locatie Amsterdamseweg 13a bevindt zich een geval van ernstige bodemverontreiniging. Voorafgaande aan de start van de herinrichtings-werkzaamheden ter plaatse moet een saneringsplan worden opgesteld dat ter goedkeuring wordt overleg aan het bevoegd gezag in het kader van de Wet bodembescherming.
- Ter hoogte van het pand Amsterdamseweg 46-48 bevinden zich in de bovengrond verhoogde gehalten aan metalen. Hiernaar behoeft geen aanvullend onderzoek in te worden gesteld onder de voorwaarde dat tijdens de uitvoering van de herinrichtingswerken de betreffende partij apart wordt ontgraven en separaat onderzocht voor het vaststellen van de verwerkingsmogelijkheden.

III. PLANBESCHRIJVING

Ruimtelijke opzet

Het ruimtelijk kader voor dit uitwerkingsplan is aangegeven in het bestemmingsplan "Arnhem Centraal". In dat plan is de keuze gemaakt om het emplacement in noordelijke richting te verbreden, en om de Amsterdamseweg langs de noordzijde van het emplacement uit te voeren als een weg voor verkeer in twee richtingen. Om dit te kunnen realiseren moet een gedeelte van de bestaande bebouwing ten noorden van de (huidige) Amsterdamseweg wijken. In het bestemmingsplan zijn langs het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg bebouwingsvlakken aangegeven; met de in deze vlakken te realiseren bebouwing kan de ruimtelijke structuur op een passende wijze worden aangeheeld, en kunnen de resterende gedeelten van de oorspronkelijk gesloten bouwblokken weer worden gesloten.

In het plangebied zijn vier deelgebieden te onderscheiden:

plandeel 1, op de kop van de Sweerts de Landasstraat, aan het Zijpse Plein;

plandeel 2, tussen de Amsterdamseweg, de Sweerts de Landasstraat, de Bouriciusstraat en de Brantsenstraat;

plandeel 3, tussen de Amsterdamseweg, de Brantsenstraat en de Bouriciusstraat;

plandeel 4, tussen het emplacement, de Bovenbrugstraat en de Amsterdamseweg.

De Amsterdamseweg

Zoals is aangegeven, wordt de Amsterdamseweg in noordelijke richting opgeschoven, en wordt binnen het plangebied het profiel van de Amsterdamseweg verbreed teneinde de weg geschikt te maken voor verkeer in twee richtingen. Hierdoor worden de Sweerts de Landasstraat en de Bouriciusstraat ontlast van doorgaand verkeer.

Naast twee rijstroken voor verkeer in twee richtingen wordt voorzien in opstelstroken (stadsinwaarts), een busbaan (stadsinwaarts), voetpaden, een fietspad voor twee richtingen en langsparkeren met (aan de noordzijde van de weg) een doorgaande boombeplanting (het principeprofiel is weergegeven in bijlage 2). In het profiel is rekening gehouden met realisering van een route voor rolstoelgebruikers tussen Het Dorp en de binnenstad.

Het Zijpse Plein en de Zijpse Poort

Het Zijpse Plein (daarmee wordt bedoeld het plein tussen de Zijpse Poort, De Zijpendaalseweg, de Cronjéstraat en de Amsterdamseweg) zal geheel worden gereconstrueerd teneinde de verkeersafwikkeling te kunnen verbeteren. De Zijpse Poort wordt verbreed, teneinde ruimte te maken voor busbanen.

Bij uitwerking van de plannen is gebleken, dat voor een goede verkeersoplossing op het Zijpse Plein meer ruimte nodig is dan in het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" voor verkeersvoorzieningen was gereserveerd. De verruiming gaat ten koste van bebouwing, en is mogelijk door het (in het globale bestemmingsplan) voor "Verkeersdoeleinden (nader uit te werken)" bestemde gebied en het (in het globale plan) voor "Centrumdoeleinden (nader uit te werken)" bestemde gebied iets te verschuiven (het globale bestemmingsplan "Arnhem Centraal" maakt een verschuiving tot 10 m mogelijk) en door een gedeelte van de benodigde voet- en fietspaden te realiseren binnen het (in het globale plan) voor "Centrumdoeleinden (nader uit te werken)" bestemde gedeelte (het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" maakt een en ander mogelijk in artikel 8).

De te realiseren bebouwing

De geprojecteerde bebouwing ten noorden van het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg dient de ruimtelijke structuur van de Burgemeesterswijk op een zodanige wijze aan te helen, dat de wijk op een goede wijze wordt afgerond, en de nieuwe bebouwing een passende rand vormt van deze karakteristieke en aantrekkelijke vooroorlogse woonwijk. De nieuwbouw dient derhalve goed aan te sluiten bij de bestaande en te handhaven oorspronkelijke bebouwing. Aan de in dit gebied te realiseren bebouwing en aan de inrichting van de buitenruimte worden in dit plangebied hoge eisen gesteld. Om te bereiken

dat de vormgeving en de uitvoering van de te realiseren plannen van een voldoende hoog niveau zijn, worden afzonderlijke uitgangspunten voor de te ontwikkelen bouw- en inrichtingsplannen opgesteld. De desbetreffende uitgangspunten zijn bij deze toelichting gevoegd als bijlage 2; hierin zijn ook voor verschillende delen van het plan mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven.

In het hierna volgende wordt ingegaan op de nagestreefde ruimtelijke opzet in respectievelijk de plandelen 1, 2, 3 en 4.

Plandeel 1, op de kop van de Sweerts de Landasstraat, aan het Zijpse Plein

Op deze locatie kan bebouwing worden gerealiseerd ten behoeve van "Dienstverleningsdoeleinden" (kantoren en sociaal-culturele doeleinden). De verkeersoplossing op het Zijpse Plein vergt meer ruimte dan in het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" voor verkeersvoorzieningen was gereserveerd. Een gedeelte van de benodigde voet- en fietspaden is daarom thans geprojecteerd binnen het voor centrumdoeleinden uit te werken gedeelte van het plangebied (dit is mogelijk op grond van artikel 8 van het globale bestemmingsplan "Arnhem Centraal"). Ook uit stedenbouwkundig oogpunt is de in dit uitwerkingsplan aangegeven oplossing de meest wenselijke; op deze wijze blijft de Sweerts de Landasstraat visueel gericht op de Zijpse Poort, zoals dat van oudsher al het geval is.

De te realiseren bebouwing in dit plangedeelte zal één van de hoekpanden vormen die het Zijpse Plein begrenzen; de bebouwing zal daarom van een hoge architectonische kwaliteit moeten zijn, en dient op markante wijze de entree van de Burgemeesterswijk te accentueren. Overigens zal de Sweerts de Landasstraat in de toekomst vanaf het Zijpse Plein alleen voor langzaamverkeer rechtstreeks toegankelijk zijn; dit dient duidelijk te blijken uit de inrichting van het openbaar gebied in dit gedeelte van het plangebied. In bijlage 2, waarin uitgangspunten voor de verdere planontwikkeling zijn opgenomen, is voor deze situatie een mogelijke oplossingsrichting geschetst.

Plandeel 2, tussen de Amsterdamseweg, de Sweerts de Landasstraat, de Bouriciusstraat en de Brantsenstraat

Ook op deze locatie kan bebouwing worden gerealiseerd ten behoeve van "Dienstverleningsdoeleinden" (kantoren en sociaal-culturele doeleinden). Het plan voorziet in realisering van een bebouwingswand langs de noordzijde van de geprojecteerde Amsterdamseweg. Deze nieuwe bebouwing begrenst een bouwblok, waarvan de noordelijke wand gevormd wordt door bestaande, te handhaven panden langs de Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat. Deze situatie vergt een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp dat enerzijds recht doet aan de belangen van de bewoners/gebruikers van de te handhaven bebouwing langs de Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat en dat anderzijds op effectieve wijze de beschikbare ruimte benut voor de hier te realiseren functies.

Het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" staat op deze locatie langs de Amsterdamseweg bebouwing toe tot een maximumbouwhoogte van 45 m boven NAP (dit komt overeen met een hoogte van circa 15 meter boven het maaiveld). Met het oog op de bezonning en het uitzicht van de te handhaven bebouwing is in dit uitwerkingsplan de toelaatbare hoogte van de nieuwbouw plaatselijk beperkt; deels tot 40 meter, deels tot 35 meter en deels tot 33 meter boven NAP. Naar de Amsterdamseweg toe neemt de toelaatbare hoogte toe tot het maximum van 45 meter boven NAP. De hoogte van de bebouwing op een deel van het achterterrein blijft overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan beperkt tot 33 m boven NAP.

In achtertuinen van langs de Bouriciusstraat gelegen woningen (juist buiten plandeel 2) bevinden zich twee bomen (een esdoorn en een kastanje). De bebouwingsmogelijkheden in de nabijheid van deze bomen zijn in dit uitwerkingsplan beperkt. De bomen zijn op de plankaart illustratief aangegeven.

In bijlage 2 bij deze toelichting, waarin uitgangspunten voor de verdere planontwikkeling zijn opgenomen, is voor dit plangedeelte een mogelijke bebouwingsvorm aangegeven.

Plandeel 3, tussen de Amsterdamseweg, de Brantsenstraat en de Bouriciusstraat

Op deze locatie kan, net als op de locaties 1 en 2, bebouwing worden gerealiseerd ten behoeve van "Dienstverleningsdoeleinden" (kantoren en sociaal-culturele doeleinden). Het plan voorziet in realisering van een nieuw bouwblok, dat in de plaats komt van het hier thans aanwezige schoolgebouw.

De maximumhoogte van de in dit plandeel te realiseren bebouwing bedraagt 50 meter boven NAP, overeenkomstig het bestemmingsplan "Arnhem Centraal". Omwille van een goede ruimtelijke inpassing is in dit uitwerkingsplan de maximumhoogte langs de Brantsenstraat en de Bouriciusstraat beperkt tot 45 meter boven NAP (gevelhoogte 9 à 14 meter); tevens is bepaald dat de bebouwing hier op een afstand van tenminste vijf meter uit de weg moet worden gerealiseerd.

In bijlage 2, waarin uitgangspunten voor de verdere planontwikkeling zijn opgenomen, is voor deze situatie een mogelijke bebouwingsvorm geschetst.

Plandeel 4, tussen het emplacement, de Bovenbrugstraat en de Amsterdamseweg

De hier te realiseren bebouwing zal, anders dan de bebouwing in de plandelen 1, 2 en 3 door de geprojecteerde Amsterdamseweg worden gescheiden van het Burgemeesterskwartier.

De huidige noordelijke stationstoegang kan in de nieuwe situatie, in verband met de verbreding van het emplacement, niet worden gehandhaafd. De in dit plandeel te realiseren bebouwing zal daarom onder meer de publieksfuncties voor de nieuwe noordelijke stationstoegang omvatten, zoals een wachthal met kaartverkoop, een fietsenstalling, en mogelijk ook winkelvoorzieningen en horeca.

Binnen de bestemming "Centrumdoeleinden" is dit mogelijk; de bestemming laat daarnaast bebouwing toe voor kantoorfuncties en sociaal-culturele doeleinden.

De nieuwe noordelijke stationstoegang zal naar verwachting, net als de huidige noordelijke stationstoegang, via een loopbrug worden verbonden met alle perrons; voor de uitwerking van het desbetreffende gedeelte van het bestemmingsplan met de bestemming "Spoorwegdoeleinden (nader uit te werken)" wordt een afzonderlijk uitwerkingsplan opgesteld.

Met de stationsfunctie hangt samen, dat bij de inrichting van het openbare gebied in dit plangedeelte ruimte en voorzieningen moeten worden gecreëerd voor het voorrijden en kort parkeren van auto's, voor taxi-standplaatsen, een bushalte en dergelijke. Deze voorzieningen kunnen worden gerealiseerd binnen de bestemming "Centrumdoeleinden"; in verband daarmee zal wellicht (op maaiveldniveau) niet het gehele bebouwingvlak worden bebouwd.

Het uitwerkingsplan staat op deze locatie (overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan) bebouwing toe met een maximumhoogte van 50 meter boven NAP (variërend van circa 12 meter boven maaiveld aan de noordwestzijde tot circa 16 meter aan de zuidoostzijde; net als in plandeel 3 hangt deze variatie samen met het ter plaatse bestaande grote hoogteverschil).

In bijlage 2, waarin uitgangspunten voor de bouwplanontwikkeling zijn opgenomen, is schetsmatig aangegeven hoe deze locatie zou kunnen worden ingevuld.

Programma

De toelichting van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" geeft aan dat gestreefd wordt naar realisering van 25.000 à 30.000 m² kantoorvloeroppervlak ten noorden van het NS-emplacement. Binnen dit uitwerkingsplan kan ten hoogste 20.000 à 25.000 m²

kantoorvloeroppervlak worden gerealiseerd; de kleinere omvang is het gevolg van keuzen die zijn gemaakt om de schaal van de nieuwbouw af te stemmen op de omgeving.

Naast kantoorruimte voorziet dit uitwerkingsplan in beperkte mogelijkheden voor vestiging van detailhandel of horeca; de omvang is voor elk van die functies gelimiteerd tot 200 m² bvo; realisering van die functies is alleen mogelijk gemaakt in plandeel 4.

Toelichting op de bestemmingen

Het bestemmingsplan "Arnhem Centraal II" betreft een uitwerkingsplan ex. artikel 11 WRO ten behoeve van de uitvoering van de tweede fase van het project Arnhem Centraal. In het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" zijn de hoofdlijnen voor de planontwikkeling van het plangebied al vastgelegd. In dit uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II" zijn de gewenste functies en randvoorwaarden voor bouw- en inrichtingsplannen vastgelegd. De planningstermijn voor de realisering van de tweede fase van het project Arnhem Centraal maakt het noodzakelijk dat het uitwerkingsplan een zodanige marge bezit, dat beperkte aanpassingen mogelijk zijn zonder dat herzieningsprocedures nodig zijn.

Binnen "Arnhem Centraal II" zullen door verschillende initiatiefnemers/opdrachtgevers bouwplannen worden voorbereid en gerealiseerd. Voor deze deelplannen zullen per deelplan richtlijnen worden opgesteld die een goede stedenbouwkundige en architectonische inpassing in het stedenbouwkundig totaalplan garanderen. In bijlage 2 is hiervoor een aanzet gegeven. In dit verband wordt het openbaar gebied als verantwoordelijkheid van de gemeente als één samenhangend plan uitgewerkt.

Het uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II", ingetekend op de plankaart (nr. 97-02.01-04) kent 5 bestemmingen:

- * Verkeersdoeleinden;
- * Verkeersdoeleinden - verblijfsgebied;
- * Spoorwegdoeleinden/ Verkeersdoeleinden;
- * Centrumdoeleinden; en
- * Dienstverleningsdoeleinden.

De voorschriften bij het uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II" : Een veelheid van de bij een bestemmingsplan te regelen onderwerpen (zoals begripsbepalingen, gebruiksverbod- en strafbepaling) zijn reeds vastgelegd in de Voorschriften bij het bestemmingsplan "Arnhem Centraal", en uit dien hoofde reeds vastgesteld en onherroepelijk.

Voor de leesbaarheid zijn de betreffende bepalingen in de Voorschriften bij het bestemmingsplan "Arnhem Centraal II" opgenomen; zij maken daarvan echter geen deel uit. Het betreft de volgende voorschriften:

Artikel 1	begripsbepalingen
Artikel 2	wijze van meten en overige toepassingen
Artikel 3, lid 3	vrijstellingsmogelijkheid voor kleine gebouwtjes, zoals kiosken, zoals die reeds in bestemmingsplan Arnhem Centraal was opgenomen
Artikel 4, lid 3	idem
Artikel 8	algemene gebruiksverbodbepaling ten aanzien van 'niet bouwen'
Artikel 9	algemene strafbepaling
Artikel 10	algemene vrijstellingsbepaling
Artikel 11	vrijstellingsbepaling kunstobjecten en bouwwerken van openbaar nut
Artikel 12	overgangsbepaling voor bouwen
Artikel 13	overgangsbepaling voor ander gebruik dan bouwen

Bij de voorschriften van het uitwerkingsplan geldt de hieronder opgenomen toelichting.

Artikel 3 Verkeersdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg en de aansluitingen richting Zijpse Poort, Zijpendaalseweg en Sonsbeekweg.

Artikel 4 Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied

Deze bestemming heeft betrekking op het verblijfsgebied voor fietsers en voetgangers langs het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg en de twee als verblijfsgebied voor fietsers en voetgangers en groenvoorzieningen in te richten gebieden ter hoogte van het Zijpse Plein.

Artikel 5 Spoorwegdoeleinden/Verkeersdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op het gebied ter plaatse van het spoorviaduct de Zijpse Poort. Het betreft een bestemming die een regeling geeft voor twee niveaus:

- * op en boven het viaductniveau geldt de bestemming Spoorwegdoeleinden, en
- * op het maaiveldniveau geldt de bestemming Verkeersdoeleinden.

Artikel 6 Centrumdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op het gebied gelegen ten noorden van het spoorwegenemplacement, ten zuidoosten van de Bovenbrugstraat en ten zuiden van het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg.

De bestemmingsregeling laat meerdere gebruiksvormen toe. In de eerste plaats gaat het daarbij om ruimtes ten behoeve van het station, de bij een station behorende voorzieningen ten behoeve van aan- en afrijdend verkeer, bij de stationsfunctie passende winkels en horecagelegenheden (beiden gemaximeerd tot een brutovloeroppervlakte van 200m²) en daarnaast om kantoren en sociaal-culturele doeleinden.

De gebruiksregeling laat het gebruik als supermarkt, als danscafé, dancing, discotheek en als speelautomatenhal niet toe.

Artikel 7 Dienstverleningsdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op drie plangedeelten gelegen tussen het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg, de Sweerts de Landasstraat en de Bouriciusstraat.

De bestemmingsregeling laat kantoren, sociaal-culturele doeleinden en langzaam verkeer toe. In het plandeel dat grenst aan de bestaande (te handhaven) bebouwing langs de Sweerts de Landasstraat, Bouriciusstraat en de Brantsenstraat zijn specifieke voorschriften opgenomen die de toegestane bouwhoogte aan maxima binden.

IV. EXPLOITATIE

De voor het plan "Arnhem Centraal" geldende exploitatie-opzet is voor dit plan van toepassing.

V. INSpraak/OVERLEG MET BELANGHEBBENDEN

Op dit uitwerkingsplan is inspraak verleend als bedoeld in de inspraakverordening van de gemeente Arnhem (nr 1999 dd 06-12-1993) en overleg met belanghebbenden gepleegd als bedoeld in artikel 11 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daartoe is het ontwerp-plan ter inzage gelegd en is een inspraakavond/overlegbijeenkomst belegd.

Aanpassingen van het plan

Naar aanleiding van diverse ingekomen reacties is het ontwerp-plan op enkele onderdelen aangepast. Het betreft de volgende aanpassingen:

Beperking bebouwingsmogelijkheden nabij bestaande bomen

De bebouwingsmogelijkheden in de nabijheid van twee waardevolle bomen zijn beperkt teneinde goede groeiomstandigheden voor deze bomen veilig te kunnen stellen.

De plaats van deze bomen (juist buiten het plangebied) is door middel van aanduidingen op de plankaart aangegeven.

Beperking bebouwingshoogten

De maximum toelaatbare bebouwingshoogte is in verschillende gedeelten van het plangebied beperkt teneinde hinder voor aanwonenden waar mogelijk te beperken en de lichttoetreding in belendende panden niet op ontoelaatbare wijze te belemmeren. Een en ander komt tot uiting in de op de plankaart aangegeven hoogtezonering.

Aanpassingen toelichting

In de plantoelichting zijn diverse correcties en aanvullingen aangebracht. Dit betreft onder meer de volgende punten:

- in de inleiding zijn de passages met betrekking tot gedeeltelijke onthouding van goedkeuring van het bestemmingsplan door GS is verduidelijkt;
- de beschrijvingen van de plandelen 2 en 3 zijn aangepast in verband met de aangebrachte wijzigingen in de bebouwingsmogelijkheden;
- de passage over het binnen het uitwerkingsplan te realiseren bouwprogramma (in hoofdstuk 3) is aangepast; aangegeven is dat de te realiseren kantoorvloeroppervlakte is verkleind als gevolg van keuzen die zijn gemaakt om de schaal van de nieuwbouw verder af te stemmen op de omgeving;
- de tekst en de afbeeldingen in bijlage 2 zijn aangepast aan de gewijzigde maatvoering van de te realiseren bebouwing.

aanpassing voorschriften

In de planvoorschriften is alleen artikel 7 gewijzigd. Aan dit artikel worden enkele bepalingen toegevoegd met betrekking tot de toegestane bouwhoogte voor gedeelten van de plankaart waar een gevarieerde bouwhoogte geldt (bijvoorbeeld H33 + /H45 +).

C

PLANKAART

Tekeningnummer 97-02.01-04
dd 26-01-1998
gewijzigd per 10-09-1998

1. OVERZICHT BASISDOCUMENTEN
2. UITGANGSPUNTEN VOOR TE ONTWIKKELEN BOUW- EN INRICHTINGSPLANNEN
3. BESTEMMINGSPLANKAART ARNHEM CENTRAAL

BIJLAGE 1

OVERZICHT BASISDOCUMENTEN

Basisdocumenten

1. Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" van 4 december 1995
2. Nota Stadsbeeld 1994 (besluit van de Raad van 3 mei 1993)
3. Nota van uitgangspunten Stationsgebied Arnhem (besluit van de Raad van 28.02.1994)
4. Plan Workshop Stationsgebied Arnhem van 1994, aangepast in november 1995
5. Regionaal verkeers- en vervoersplan (RVVP) van april/mei 1994
6. Werkdocument parkeer- en lokatiebeleid van april 1993
7. Raamplan fietsverkeer van april 1992
8. Groenstructuurvisie 1992

BIJLAGE 2

Uitgangspunten voor te ontwikkelen bouw- en inrichtingsplannen

UITGANGSPUNTEN VOOR TE ONTWIKKELEN BOUW- EN INRICHTINGSPLANNEN

Inleiding

Voor het gedeelte van het plangebied van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" dat is gelegen ten noorden van het NS-emplacement geldt het uitwerkingsplan "Arnhem Centraal II". Het uitwerkingsplan heeft onder meer betrekking op de reconstructie van de Zijpse Poort, het Zijpse Plein en de Amsterdamseweg, en voorziet in bouw mogelijkheden langs het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg tussen de Bovenbrugstraat en het Zijpse Plein.

De in dit gebied te realiseren bebouwing en de inrichting van de buitenruimte in dit plangebied moeten aan hoge maatstaven voldoen. Om dat te bereiken zijn nadere uitgangspunten voor de te ontwikkelen bouw- en inrichtingsplannen aangegeven, in aanvulling op de al in het uitwerkingsplan vastgelegde eisen en randvoorwaarden.

Met deze uitgangspunten dient bij het opstellen van bouw- en inrichtingsplannen rekening te worden gehouden.

Naast uitgangspunten worden schetsmatig ook mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven voor de in het plangebied te realiseren bebouwing. Deze schetsen laten indicatief zien op welke wijze realisering van het plan mogelijk wordt geacht; opgemerkt wordt dat binnen de eisen die in het uitwerkingsplan worden gesteld ook andere oplossingen denkbaar zijn. De in deze notitie aangegeven uitgangspunten en oplossingsrichtingen zijn niet gedetailleerd vastgelegd in de bestemmingsregeling van het uitwerkingsplan, aangezien de ervaring leert dat een te gedetailleerde regeling een belemmering kan vormen voor het realiseren van een optimale of inventieve oplossing; volstaan is daarom met het aangeven van de belangrijkste uitgangspunten en de intenties in het plan, en het ter informatie toevoegen van deze bijlage aan de plantoelichting.

De toekomstige situatie

Het uitwerkingsplan gaat uit van de (in het onherroepelijk geworden bestemmingsplan Arnhem Centraal vastgelegde) keuze om het NS-emplacement in noordelijke richting te verbreden, en de Amsterdamseweg langs de noordzijde van het emplacement uit te voeren als een weg voor verkeer in twee richtingen.

Om dit te kunnen realiseren moet een gedeelte van de bestaande bebouwing ten noorden en ten zuiden van het oorspronkelijke tracé van de Amsterdamseweg wijken. In het uitwerkingsplan zijn langs het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg vier bouwlocaties aangegeven; met de op deze locaties te realiseren bebouwing kan de waardevolle ruimtelijke structuur van de Burgemeesterswijk op een passende wijze worden aangeheeld, en kunnen de resterende gedeelten van de oorspronkelijke bouwblokken weer worden gesloten.

In het plangebied zijn vier deelgebieden te onderscheiden:

plandeel 1, op de kop van de Sweerts de Landasstraat, aan het Zijpse Plein;

plandeel 2, tussen de Amsterdamseweg, de Sweerts de Landasstraat, de Bouriciusstraat en de Brantsenstraat;

plandeel 3, tussen de Amsterdamseweg, de Brantsenstraat en de Bouriciusstraat;

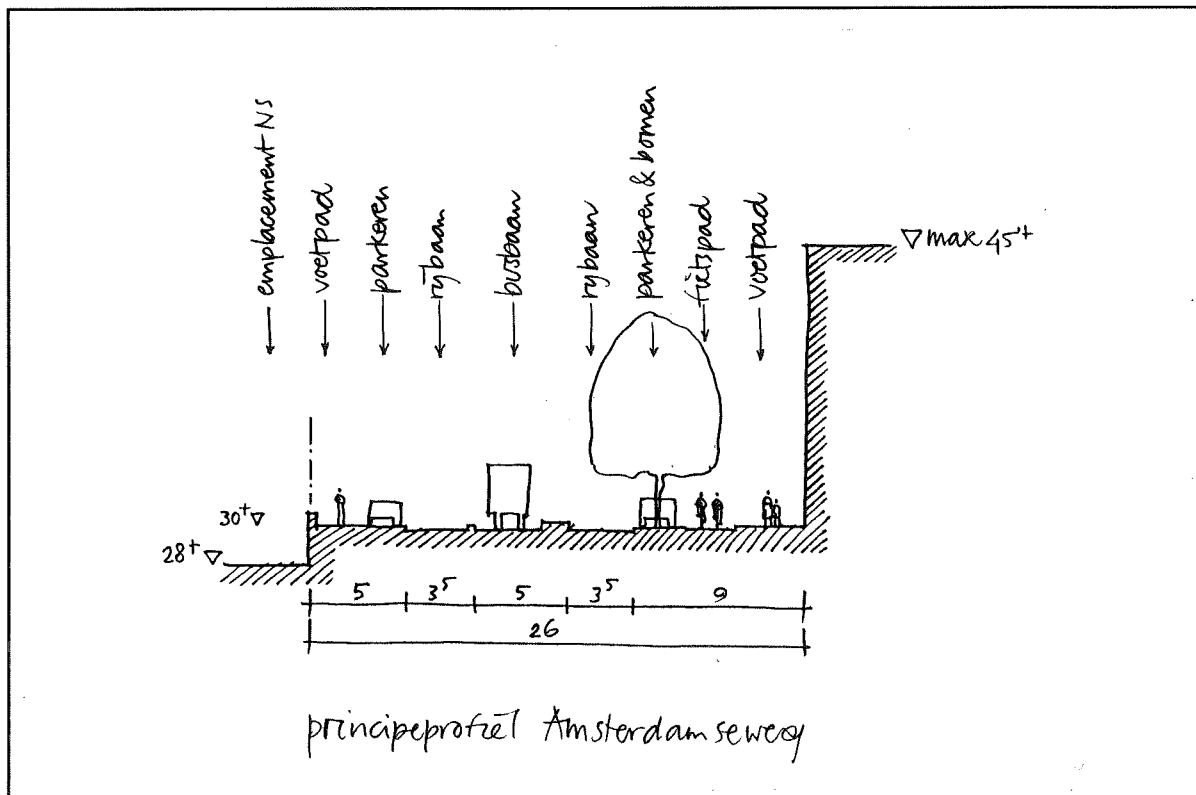
plandeel 4, tussen het emplacement, de Bovenbrugstraat en de Amsterdamseweg.

Infrastructuur

Het Zijpse Plein en de Amsterdamseweg worden geheel gereconstrueerd teneinde de verkeersafwikkeling met name voor het openbaar vervoer te kunnen verbeteren. De Amsterdamseweg wordt in noordelijke richting opgeschoven; binnen het plangebied wordt het profiel van de Amsterdamseweg verbreed teneinde de weg geschikt te maken voor verkeer in twee richtingen. Hierdoor worden de Sweerts de Landasstraat en de Bouriciusstraat ontlast van doorgaand verkeer.

Voor dit nieuwe gedeelte van de Amsterdamseweg wordt uitgegaan van het volgende principeprofiel. Naast rijstroken voor doorgaand verkeer in twee richtingen is hierin ook voorzien

in opstelstroken, een busbaan, voetpaden, een fietspad voor twee richtingen en langsparkeren met (aan één zijde van de weg) een doorgaande boombeplanting. Bovendien wordt rekening gehouden met het geschikt maken van de voetgangersroute voor rolstoelgebruikers van Het Dorp richting binnenstad.



principeprofiel Amsterdamseweg

Bij de reconstructies van het verkeersgebied is een belangrijke voorwaarde, dat voldoende ruimte wordt geboden aan voetgangers en fietsers. Op het Zijpse plein geldt dit in het bijzonder voor de route tussen de binnenstad en het Sonsbeekpark; deze relatie wordt vormgegeven door een brede, met groen begeleide, voetgangerszone aan de oostzijde van het Zijpse Plein.

De te realiseren bebouwing

De geprojecteerde bebouwing op de locaties 1, 2 en 3 ten noorden van het tracé van de Amsterdamseweg dient de ruimtelijke structuur van de Burgemeesterswijk op een zodanige wijze aan te helen, dat de wijk op een goede wijze wordt afgerond, en de nieuwe bebouwing een passende rand vormt van deze karakteristieke en aantrekkelijke vooroorlogse woonwijk.

De nieuwbouw dient derhalve in beeld goed aan te sluiten bij de bestaande en te handhaven oorspronkelijke bebouwing. Dit betekent niet dat voor de nieuwbouw moet worden uitgegaan van een historiserende bouwstijl, alsof hier oorspronkelijke bebouwing van de Burgemeesterswijk wordt gereconstrueerd; het houdt wel in dat in een nieuwe architectuur gebruik wordt gemaakt van (of gerefereerd wordt aan) kenmerkende vormen, details en materialen die bijdragen aan het karakteristieke beeld van de Burgemeesterswijk.

Het is gewenst dat de nieuwe bebouwingswand langs de Amsterdamseweg, ondanks onderbrekingen, een ruimtelijk samenhangend geheel vormt. De samenhang dient tot stand te komen door een zekere verwantschap tussen de onderdelen (in maat en schaal) en de wijze van detailleren. Ondanks die samenhang wordt een rijke variatie en een verticale geleding nagestreefd, waardoor een gevarieerde gevelwand ontstaat, in kwaliteit vergelijkbaar met de (eveneens zeer gevarieerde) gevelwanden langs de Sweerts de Landasstraat. De variatie kan onder meer tot uitdrukking komen in kleur- en materiaalgebruik.

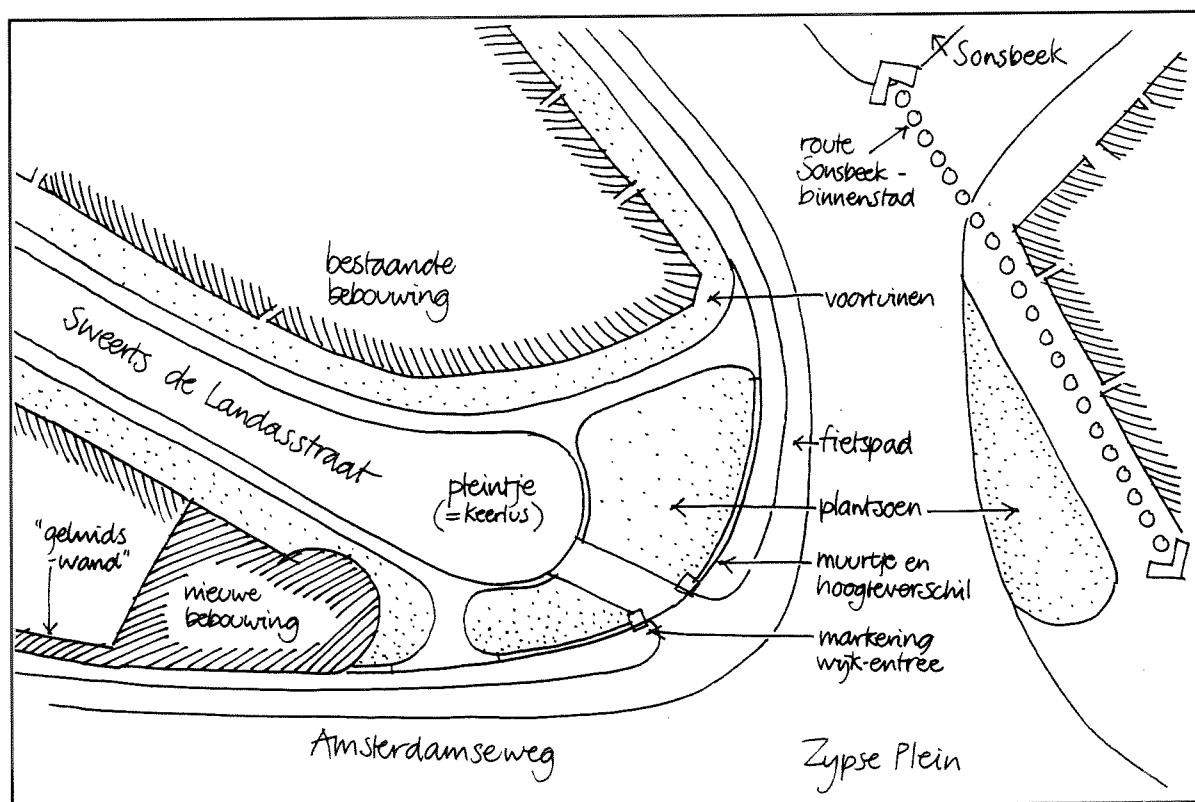
Plandeel 1, op de kop van de Sweerts de Landasstraat, aan het Zijpse Plein

De te realiseren (kantoor-)bebouwing in dit plangedeelte zal één van de hoekpanden vormen die het Zijpse Plein begrenzen; de bebouwing zal daarom van een hoge architectonische kwaliteit moeten zijn, vergelijkbaar met de karakteristieke hoekpanden aan de oostzijde van het Zijpse Plein. Het hoekpand dient op markante wijze de entree van de Burgemeesterswijk te accentueren. Belangrijk is, dat de nieuwbouw op een uitnodigende wijze wordt georiënteerd op zowel de Amsterdamseweg, de Zijpse Poort als de Sweerts de Landasstraat. Aan die zijden zijn gesloten gevels en "achterkantsituaties" ongewenst.

Uitgegaan dient te worden van een zeer herkenbare, beeldende architectuur, met een markante vorm en een zorgvuldige detaillering. In maatvoering en bouwmassa (hoogte) dient de nieuwbouw goed aan te sluiten bij de bestaande bebouwing; in materiaalgebruik, vorm en kleur kan het zich daarvan, door de bijzondere situatie, onderscheiden.

De hier te realiseren bebouwing wordt gekoppeld aan de in plandeel 2 te realiseren bebouwing door een geluidwerende voorziening met een hoogte van ca. 7 meter (hoogte ten opzichte van de weg). Deze wand dient in architectonische zin een volwaardig onderdeel te vormen van de nieuwe straatwand langs de Amsterdamseweg.

Voor de beeldkwaliteit is op deze locatie de inrichting van het openbaar gebied van bijzonder belang. In de toekomst zal de Sweerts de Landasstraat vanaf het Zijpse Plein alleen voor langzaamverkeer direct toegankelijk zijn; de Sweerts de Landasstraat wordt hier beëindigd in een keerlus voor auto's. De inrichting van het openbare gebied dient dit duidelijk te maken. Het niet voor autoverkeer toegankelijke gebied tussen de Sweerts de Landasstraat en het Zijpse Plein wordt bestemd als "verblijfsgebied", en kan worden ingericht als een plantsoen dat de entree van de Burgemeesterswijk markeert. De begrenzing van dit plantsoen kan worden geaccentueerd door een verhoogde rand, eventueel in combinatie met een (in de stijl van de wijk passend) hekwerk. Op onderstaande indicatieve schets is hiervan een mogelijke uitwerking aangegeven.



principeschets aansluiting Sweerts de Landasstraat/Zijpse Plein

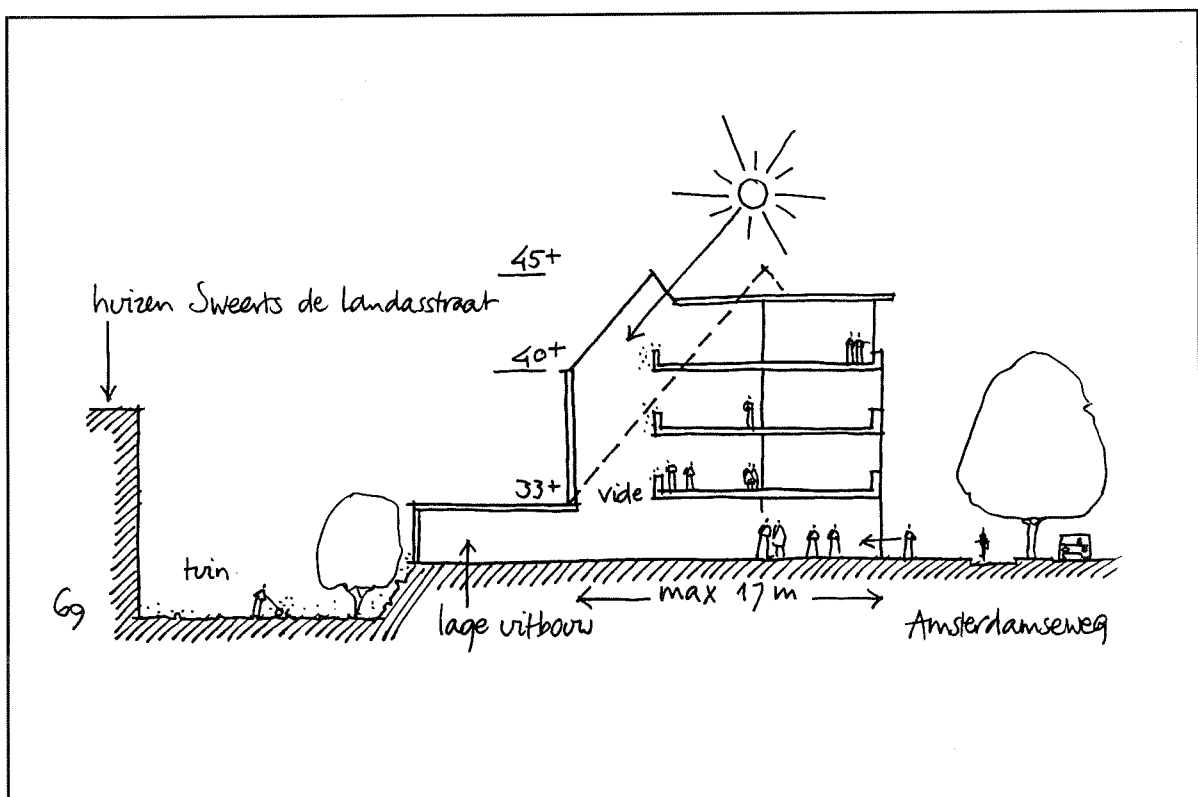
Plandeel 2, tussen Amsterdamseweg, Bouriciusstraat en Sweerts de Landasstraat

In dit plandeel is een te realiseren bebouingswand langs de noordzijde van de Amsterdamseweg geprojecteerd. Deze nieuwe bebouwing zal deel uitmaken van een bouwblok, waarvan de noordelijke wand gevormd wordt door bestaande, te handhaven woningen langs de Sweerts de Landasstraat. De ruimte tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing is beperkt; daarom is ook de diepte van het te bebouwen vlak beperkt. Deze situatie vergt een zeer zorgvuldig en inventief ruimtelijk ontwerp dat enerzijds recht doet aan de belangen van de bewoners/gebruikers van de bebouwing langs de Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat, en dat anderzijds op effectieve wijze de beschikbare ruimte benut voor de hier te realiseren (kantoor)functies.

De bebouingshoogte langs de Amsterdamseweg mag ten hoogste 45 m boven NAP bedragen (dit komt overeen met een hoogte van circa 15 meter boven het maaiveld); voor de uiteinden van de bebouingswand geldt een lagere maximumhoogte.

Met het oog op de bezonning en het uitzicht van de te handhaven bebouwing, en tevens om de groeiomstandigheden van twee waardevolle bomen in voldoende mate veilig te stellen, is in het uitwerkingsplan de toelaatbare hoogte aan de achterzijde (de noordelijke gevelwand) van deze nieuwbouw beperkt; deels tot 33 meter, deels tot 35 meter, en deels tot 40 meter boven NAP. Naar de Amsterdamseweg toe neemt de toelaatbare hoogte toe tot het maximum van 45 meter boven NAP. De hoogte van de bebouwing op een deel van het achterterrein is beperkt tot 33 m boven NAP (één bouwlaag).

In onderstaande schets is voor deze situatie een mogelijke oplossing aangegeven. Uitgegaan is van het maken van een hoge vide in de bebouwing, waardoor lichttoetreding mogelijk is zonder dat aan de achterzijde grote ramen gemaakt behoeven te worden die direct uitkijken op de achterkanten (en -tuinen) van de bebouwing langs de Sweerts de Landasstraat. Ook de werkvertrekken in de lage achterbouw kunnen op deze vide worden georiënteerd, en kunnen daardoor aan de zijde van de bestaande bebouwing gesloten zijn.



principeddoorsnede bebouwing tussen Amsterdamseweg en Sweerts de Landasstraat

De plandelen 1 en 2 moeten worden verbonden door een "geluidwerende voorziening" met aan de wegzijde een hoogte van ca. 7 meter; deze dient als onderdeel van de bebouwingswand langs de Amsterdamseweg zorgvuldig te worden vormgegeven, zowel aan de wegzijde als aan de tuinzijde.

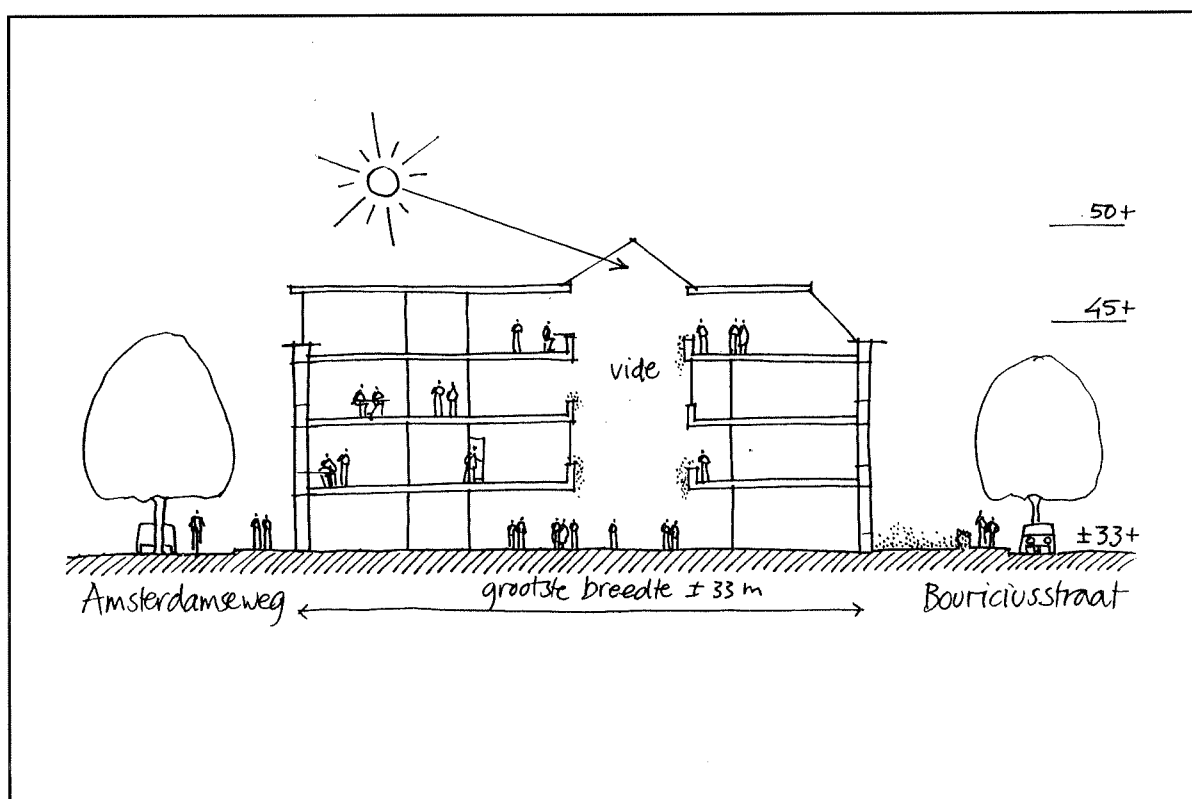
Plandeel 3, tussen Amsterdamseweg, Brantsenstraat en Bouriciusstraat

In dit plandeel is de realisering van een geheel nieuw bouwblok voorzien, dat in de plaats komt van het hier nu nog aanwezige schoolgebouw.

De hier te realiseren bebouwing zal deel uitmaken van de straatwanden van de Amsterdamseweg, de Bouriciusstraat en de Brantsenstraat. De nieuwbouw dient zich naar deze straten op een representatieve wijze te presenteren; de bebouwing mag langs deze straten geen "achterkanten" hebben. Deze eis, in combinatie met de vorm en de beperkte afmetingen, vraagt om een bijzondere ruimtelijke oplossing, die enerzijds goed is afgestemd op deze gevoelige omgeving, en waarin anderzijds op effectieve wijze de beschikbare ruimte wordt benut voor de hier te realiseren kantoorfuncties.

De maximumhoogte van de in dit plandeel te realiseren bebouwing is in het uitwerkingsplan bepaald op 50 meter boven NAP. Om de nieuwbouw ruimtelijk goed te kunnen inpassen is de maximumhoogte langs de Brantsenstraat en de Bouriciusstraat in het uitwerkingsplan beperkt tot 45 meter boven NAP (wat overeenkomt met een gevelhoogte van 9 à 14 meter); op de plankaart is aangegeven dat de bebouwing hier op een afstand van tenminste vijf meter uit de weg moet worden gerealiseerd.

De vorm en afmetingen van het te realiseren bouwblok zijn zodanig, dat wellicht een speciale oplossing gevonden moet worden om de hier te realiseren kantoorruimten te voorzien van voldoende daglicht, bijvoorbeeld door middel van een vide of een lichthof centraal in het gebouw, zoals in onderstaande principedoorsnede is aangegeven.



principedoorsnede bebouwing tussen Amsterdamseweg en Bouriciusstraat

Plandeel 4, tussen het emplacement, de Bovenbrugstraat en de Amsterdamseweg

De in dit plandeel te realiseren bebouwing dient onder meer ter vervanging van de huidige noordelijke stationstoegang. De bebouwing zal daarom onder meer de publieksfuncties voor een nieuwe noordelijke stationstoegang omvatten. Er wordt van uitgegaan dat deze stationstoegang, net als de huidige, via een loopbrug over het emplacement wordt verbonden met de perrons. Naast stationsfuncties (overwegend op maaiveldniveau) kan in de te realiseren bebouwing een volume aan kantoren worden gerealiseerd. Aangezien de locatie grenst aan het emplacement, dat hier in een diepe ingraving ligt, is het denkbaar en goed mogelijk om een deel van het souterrain-niveau te benutten voor kantoorfuncties.

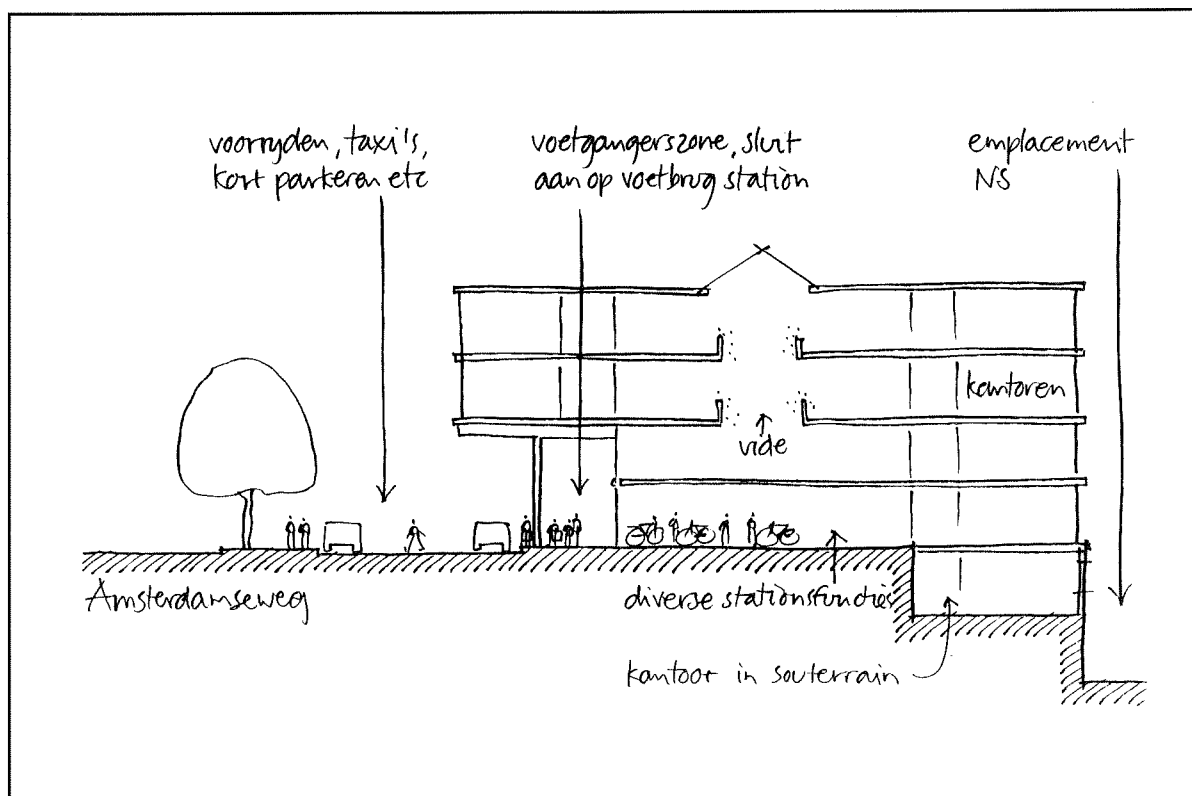
Met de stationsfunctie hangt samen, dat bij de inrichting van het openbare gebied in dit plangedeelte ruimte en voorzieningen worden gecreëerd voor het voorrijden en kort parkeren van auto's, voor een bushalte, taxi-standplaatsen en dergelijke. Op maaiveldniveau zal daarom niet het gehele vlak met de bestemming "Centrumdoeleinden" kunnen worden bebouwd; het is wel denkbaar om het openbare voorgebied geheel of gedeeltelijk te overbouwen.

Het uitwerkingsplan staat bebouwing toe met een maximumhoogte die varieert van circa 12 meter aan de noordwestzijde tot circa 16 meter aan de zuidoostzijde; net als in plandeel 3 hangt deze variatie samen met het ter plaatse bestaande hoogteverschil (NB maatgevend zijn de hoogtematen die in het uitwerkingsplan t.o.v. NAP zijn aangegeven).

De bebouwing in dit plandeel kan in vorm, materiaal en detaillering meer verschillen van de bestaande bebouwing in het Burgemeesterskwartier dan de nieuwbouw aan de overkant van de Amsterdamseweg.

De bebouwing dient aan de zijde van de Bovenbrugstraat in maat, schaal en vorm te worden afgestemd op de bestaande bebouwing. Het is denkbaar dat de vormgeving in zekere mate wordt afgestemd op de te realiseren bebouwing aan de zuidzijde van het emplacement, waar dit plandeel mogelijk door een loopbrug mee wordt verbonden.

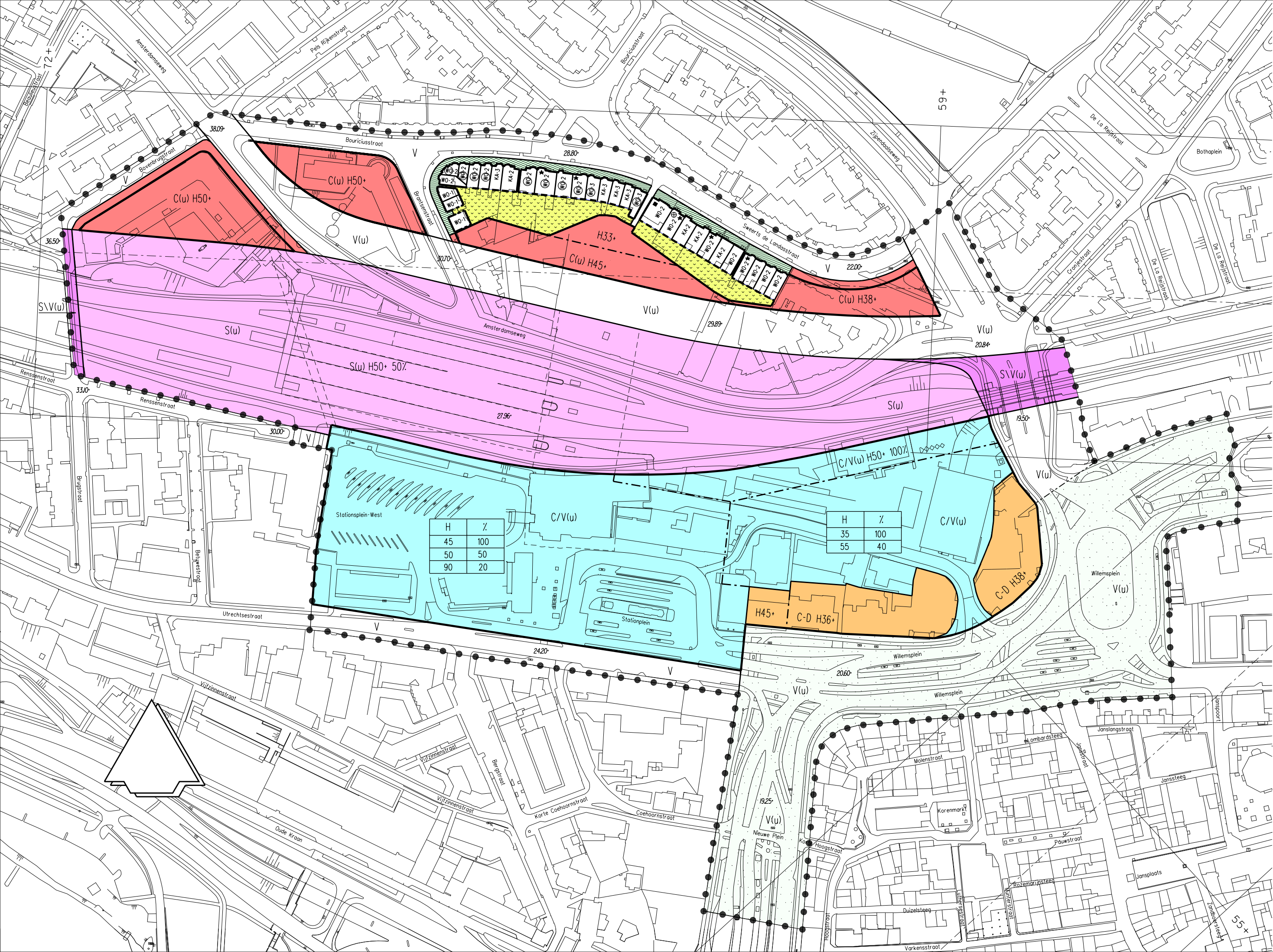
In onderstaande schets is voor deze situatie een mogelijke oplossing aangegeven.



principeddoorsnede bebouwing tussen NS-emplacement en Amsterdamseweg

BIJLAGE 3

Bestemmingsplankaart "Arnhem Centraal"



BESTEMMINGEN

- C/V(u) CENTRUMDOELEINDEN / VERKEERSDOELEINDEN (nader uit te werken)
- S(u) SPOORWEGDOELEINDEN (nader uit te werken)
- C-D CENTRUMDOELEINDEN- D
- V(u) VERKEERSDOELEINDEN (nader uit te werken), voorzover singelzone
- V VERKEERSDOELEINDEN
- S\ V(u) SPOORWEGDOELEINDEN / VERKEERSDOELEINDEN (nader uit te werken)
- C(u) CENTRUMDOELEINDEN (nader uit te werken)
- WO WONEN
- KA KANTOOR
- TUIN
- ERF

AANDUIDINGEN

- Grens van het bestemmingsplan
- Bouwgrens, voorzover met vrijstelling van B. en W. overschrijding toegestaan
- Bestemmingsgrens
- MAX. BOUWHOOGTE IN METERS T.O.V. N.A.P. / MAX. BEBOUWINGSPERCENTAGE
- Grens tussen verschillende max. bebouwingspercentages en/of max. bouwhoogten
- HOTEL, CAFE, RESTAURANT TOEGESTAAN
- KAMERVERHUURBEDRIJF TOEGESTAAN
- SOCIAAL-CULTURELE VOORZIENING TOEGESTAAN
- WIJZIGINGSBEVOEGDHEID VAN B. en W. VAN WONEN NAAR KANTOOR
- FORMULE AANDUIDING WO = bebouwingsklasse, 2 = max. aantal bouwlagen
- H48+ MAXIMUM BOUWHOOGTE IN METERS T.O.V. N.A.P.
- % MAXIMUM BEBOUWINGSPERCENTAGE
- STRAALPAD MET MAXIMUM OPRICHTINGSHOOGTE IN METERS T.O.V. N.A.P.

ILLUSTRATIEVE AANDUIDINGEN

- TOPOGRAFISCHE ONDERGROND
- HOOGTEMAAT IN METERS T.O.V. N.A.P.
- INDELINGSLIJN

Goedgekeurd bij besluit van
Gedeputeerde Staten van Gelderland
dd. 25-06-1996, nr. RG95.63033

Vastgesteld bij besluit van
de raad der gemeente Arnhem
van 04-12-1995, nr. 95.028152/PL

BESTEMMINGSPLAN ARNHEM CENTRAAL

formaat	getekend	gezien	datum	schaal
	G.H.		16-02-1994	1 : 2000

Sector Planontwikkeling
Afdeling Stedebouw
Eusebiusbuitensingel 49, postbus 99, 6800 AB ARNHEM
Telefoon: 085-773333, Fax: 085-773450

Dienst Stadsontwikkeling



tekeningnummer	94-02.01-01
gewijzigd	datum
a G.H.	02-05-1994
b G.H.	09-11-1994
c A.W.	28-02-1995
d A.W.	19-05-1995
e G.H.	5-12-1995