



Raamwerk Nijmegen Centrum

Basisdocument voor de actualisering van de bestemmingsplannen
Centrum Binnenstad en Centrum Stationsomgeving



Inhoud Raamwerk

1.	Inleiding.....	3	5.4	Luchtkwaliteit	75
1.1	Aanleiding	3	5.5	Externe veiligheid	78
1.2	Opgave	3	5.6	Brandveiligheid	79
1.3	Plangebied	3	5.7	Klimaat	79
1.4	Vigerende bestemmingsplannen.....	4	6.	Ontwikkelingen.....	81
1.5	Leeswijzer	4	6.1	Recent gerealiseerde projecten.....	81
2.	Algemeen beleidskader	7	6.2	Nieuwe ontwikkelingen	81
2.1	Rijksbeleid	7	7.	Juridische vormgeving.....	88
2.2	Provinciaal beleid.....	8	7.1	Planvorm.....	88
2.3	Regionaal beleid.....	9	7.2	Standaardisering bestemmingsplannen	88
2.4	Lokaal beleid.....	9	8.	Retrospectieve toets.....	89
3.	Ruimtelijk kader.....	13	8.1	Algemeen	89
3.1	Ruimtelijke structuur	13	8.2	Doel	89
3.2	Cultuurhistorie.....	19	8.3	Resultaat	89
3.3	Archeologie.....	24	Bijlage 1.	Vigerende bestemmingsplannen	91
3.4	Hoogbouw	27	Bijlage 2	Handhavingszaken	93
3.5	Beeldkwaliteit	29	Bijlage 3	Toelichting aanwijzing beschermd stadsgezicht Benedenstad	94
4.	Functioneel kader.....	31	Bijlage 4	Toelichting aanwijzing beschermd stadsgezicht 19 ^e eeuwse schil	94
4.1	Wonen	31	Bijlage 5	Bedrijvigheid	1189
4.2	Voorzieningen.....	36	Bijlage 6	Luchtkwaliteitskaarten	120
4.3	Economie	40			
4.4	Verkeer en vervoer	49			
4.5	Groen, natuur en landschap	61			
4.6	Water	67			
4.7	Kabels en leidingen.....	71			
4.8	Explosieven	71			
5.	Milieu	73			
5.1	Bedrijvigheid.....	73			
5.2	Bodem	73			
5.3	Geluid	75			

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het college heeft op 12 maart 2002 besloten tot het actualiseren van bestemmingsplannen. Het doel van deze actualisering is:

- te komen tot een bestand van bestemmingsplannen met een leeftijd conform de eisen vanuit de Wet ruimtelijke ordening;
- eenduidigheid te creëren in de juridisch planologische regelgeving met actuele gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden;
- de grote hoeveelheid bestemmingsplannen te reduceren door bestemmingsplannen te maken voor grotere gebiedseenheden;
- een efficiënter beslag op de ambtelijke capaciteit door systematische vernieuwing van bestemmingsplannen in plaats van ad hoc opstellen van postzegel bestemmingsplannen.

Vanaf 2002 wordt er gewerkt aan de actualisatie van de bestemmingsplannen. Voor de bestaande stad (ten zuiden van de Waal) worden ongeveer 20 grote bestemmingsplannen opgesteld. Vóór juli 2013 moet er voor de gehele stad een actuele planologische regeling zijn vastgesteld. De bestemmingsplannen Nijmegen-Midden, Nijmegen Oud West, Nijmegen-Heyendaal, Waalfront, Nijmegen Goffert- Winkelsteeg, Nijmegen-Zuid, Dukenburg, Nijmegen-Lindenholt en Nijmegen-Brakkenstein en Nijmegen-Bottendaal/Galgenveld zijn inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld. Daarnaast zijn de bestemmingsplannen Nijmegen-West, Nijmegen-Ooyse Schependom in procedure gebracht.

1.2 Opgave

De afdeling Stadsontwikkeling van de directie Grondgebied van de gemeente Nijmegen is enige tijd terug gestart met drie opgaven:

1. het actualiseren van de bestemmingsplannen;
2. het opstellen van beeldkwaliteitscriteria voor bouwplannen en ruimtelijke ontwikkelingen (Kadernota en Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit);

3. het opstellen van een ruimtelijke visie (Structuurvisie).

Het raamwerk Nijmegen Centrum vormt het uitgangspunt voor een tweetal bestemmingsplannen: Nijmegen Centrum-Binnenstad en Nijmegen Centrum-Stationsomgeving. Het raamwerk maakt onderdeel uit van de plan-toelichting van deze bestemmingsplannen.

Het Raamwerk Nijmegen Centrum omvat een analyse van het plangebied, het relevante geldende beleid en een overzicht van de voorzienbare ruimtelijke ontwikkelingen.

1.3 Plangebied

1.3.1 Onderzoeksgebied Raamwerk

Het raamwerk Nijmegen Centrum omvat de wijken Stadscentrum en Benedenstad. Gezien de samenhang van dit gebied is het wenselijk om voor het centrum één raamwerk op te stellen. Daarentegen is de dynamiek van beide gebieden zeer verschillend, waardoor het wenselijk is om twee aparte bestemmingsplannen op te stellen. In de Stationsomgeving zijn zeer veel ontwikkelingen gaande met een hoge ruimtelijke impact. In de Binnenstad spelen naast ruimtelijke ontwikkelingen vooral ontwikkelingen op economisch en cultuurhistorisch gebied. Zie de kaart van het plangebied op **blz. 5**.

1.3.1 Bestemmingsplangebieden

Het is belangrijk dat alle plangebieden op elkaar aansluiten. Op grond van stedenbouwkundige overwegingen en bestaande infrastructuur zijn de verschillende plangebieden begrensd, uiteraard ook rekening houdend met diverse ontwikkelingen.

Het bestemmingsplan Centrum-Binnenstad wordt globaal begrensd door :

aan de noordzijde:

- de Waal tussen de spoorbrug en de Waalbrug (een gedeelte van de Waal en de bruggen vallen binnen het plangebied);

aan de oostzijde:

- de General Generaal James Gavinweg en Keizer Keizer Traianusplein (wegen vallen binnen het plangebied);

aan de zuidzijde:

- Mr. Franckenstraat, Straalmanstraat, Berg en Dalseweg, Bijleveldsingel, Sloetstraat, Groesbeekseweg en St. Annastraat (wegen vallen buiten het plangebied);

aan de westzijde:

- Keizer Karelplein, Nassausingel, Kronenburgersingel, Lange Hezelstraat en de spoordijk (alleen Keizer Karelplein en Lange Hezelstraat vallen binnen het plangebied).

Het plangebied Centrum Stationsomgeving wordt globaal begrensd door:

aan de noordzijde:

- Voorstadslaan en Lange Hezelstraat (wegen vallen buiten plangebied);

aan de oostzijde:

- Kronenburgersingel, Nassausingel, Van Schaeck Mathonsingel, Stationsplein, Van Diemberbroeckstraat en Campusbaan (wegen vallen binnen het plangebied);

aan de zuidzijde:

- Graafseweg (valt grotendeels buiten het plangebied);

aan de westzijde:

- Nieuwe Nonnendaalseweg, grens spoorkuil, Fresiastraat, Koninginnelaan en Eerste Oude Heselaan (wegen vallen buiten het plangebied).

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het Centrum wordt een tweetal bestemmingsplannen opgesteld: Nijmegen Centrum-Binnenstad en Nijmegen Centrum-Stationsomgeving.

Deze twee bestemmingsplannen vervangen 67 bestemmingsplannen (11 moederplannen en 56 postzegelplannen) en voorzien het centrum van een actuele planologische regeling. **(zie bijlage 1)**.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 geeft de aanleiding weer van dit Raamwerk. Hoofdstuk 2 geeft het algemeen beleidskader weer zoals rijksbeleid en provinciaal en regionaal beleid. In hoofdstuk 3 wordt het ruimtelijk kader beschreven, zoals de ruimtelijke structuur, cultuurhistorie, archeologie etc. Hoofdstuk 4 geeft het functioneel kader weer, zoals het wonen, voorzieningen, economie, verkeer en vervoer etc. Hoofdstuk 5 laat de milieuaspecten in het gebied zien. In hoofdstuk 6 worden alle nieuwe ontwikkelingen in het plangebied beschreven. Tot slot geeft hoofdstuk 7 de juridische vormgeving van het bestemmingsplan aan en hoofdstuk 8 de retrospectieve toets.





2. Algemeen beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte: ruimte voor ontwikkeling

Momenteel geldt nog de Nota Ruimte (2005) "Ruimte voor ontwikkeling". De Nota Ruimte legt het nationaal ruimtelijk beleid vast tot 2020, met een doorkijk tot 2030. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Het Rijk richt zich daarbij primair op de gebieden die deel uitmaken van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, zoals de nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden, hoofdverbindingssassen en de ecologische hoofdstructuur.

Ontwerp Structuurvisie infrastructuur en Ruimte

De nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu heeft in juli 2011 een ontwerp nota Infrastructuur en Ruimte vrijgegeven, samen met een concept planMER en een aangepaste AMvB Ruimte.

In de structuurvisie kiest het rijk onder het motto "je gaat erover of niet" voor een scherpe taakverdeling tussen de verschillende overheidslagen. Ook wil het rijk voorkomen dat alle overheidslagen zich met dezelfde onderwerpen bezig houden (maximaal 2 bestuurslagen). Drie hoofdlijnen staan centraal in het nieuwe beleid:

1. Nederland met het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid economisch structureel versterken;
2. ruimtelijke ordening meer overlaten aan provincies en gemeenten;
3. versterken van de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele investeringsbeslissingen.

Nijmegen behoort tot een zogenaamde stedelijke regio met een topsector lifesciences. Ook is Nijmegen en Oost Nederland belangrijk vanwege de

achterlandverbindingen en zijn er veel natuurgebieden. Ook wil het rijk een strategie maken voor het totale rivierengebied van Maas, Rijnakken en IJssel en staat de doortrekking van de A15 op de agenda.

2.1.1 Amvb Ruimte

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Onderdeel van de nieuwe Wro is dat alle overheden hun ruimtelijke belangen vooraf kenbaar maken en aangeven hoe zij die belangen gaan realiseren. De AmvB Ruimte heeft directe gevolgen voor de ruimtelijke besluitvorming van andere overheden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch moeten doorwerken in provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen. Het besluit geeft aan wat de ruimte is waarbinnen provincies en gemeenten hun eigen ruimtelijke belangen vorm kunnen geven. Het besluit is nog niet vastgesteld en in werking getreden.

Bestemmingsplannen die vóór 1 juli 2003 onherroepelijk zijn geworden, moeten op 1 juli 2013 zijn aangepast. Bestemmingsplannen die daarna (maar voor het in werking treden van dit besluit) onherroepelijk zijn geworden moeten maximaal vijf jaar na in werking treden van dit besluit aangepast zijn. Een uitzondering is gemaakt voor bestemmingsplannen die gebaseerd zijn op recent vastgestelde provinciale structuurvisies waarmee het rijk heeft ingestemd en bestemmingsplannen die niet strijdig zijn met de regels van dit besluit.

Met de nieuwe ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is ook een nieuw ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, 1^e aanvulling ter visie gelegd. Daarin wordt onder andere voor rijks- en belangrijke spoorwegen een reserveringsgebied vastgelegd, vrijwaringszones voor vaarwegen vastgelegd en wordt Nijmegen aangewezen als vestigingsplaats voor elektriciteit. Ook gaat de AMVB in op EHS, buisleidingen en waterkeringen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke ordening

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland staat in de Algemene Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, voorheen het Streekplan Gelderland 2005. Het streekplan is in september 2005 van kracht geworden. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het Streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. De inhoud van het streekplan blijft voor de provincie de basis voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.

Het streekplan verdeelt Gelderland ruwweg in drie soorten gebieden. Voor elk van deze gebieden is het beleid verschillend. In de stedelijke netwerken, waaronder de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, moet vooral de verstedelijking van Gelderland plaatsvinden. Binnen het groen-blauwe raamwerk (onder andere nationaal landschap Gelderse Poort) geeft de provincie alle ruimte aan natuur. Verstedelijking is hier niet toegestaan, tenzij er een groot belang in het geding is. In het multifunctionele gebied staat het de gemeenten vrij zelf het ruimtelijk beleid te bepalen, rekening houdend met de waardevolle landschappen.

Het streekplan kijkt 10 jaar vooruit en richt zich op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht (generiek beleid):

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

Rood raamwerk

Hoofddoel van het streekplan is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevrage functies op het beperkte oppervlak. Bundelingsbeleid en het organiseren van stedelijke netwerken staan hierbij centraal. Daarnaast hecht het streekplan veel belang aan locatiebeleid: het bundelen van bovenlokale stedelijke functies aan knooppunten in het rode raamwerk. Het grondgebied van Nijmegen valt grotendeels binnen het rode raamwerk en heel Nijmegen valt in het stedelijk netwerk.

Ter versterking van het rode raamwerk wordt in beginsel gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied, de reeds geplande uitbreidingen en de meest kansrijke knooppunten. Dit is mogelijk door uitbreidingen rondom de knooppunten in de centrumgebieden in de twee steden, Arnhem met Rijnboog, Centrumvisie Oost, Stadshart Zuid en Nijmegen met Koers West als uitbreiding van het centrumgebied en de spoorzone.

Groenblauw raamwerk

Buiten de stedelijke- en landbouwgebieden krijgen natuur en water de ruimte. Voor Nijmegen is de categorie Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. Dat geldt in Nijmegen voor de bestaande stadsranden en in de Nijmegen-Noord. Er geldt in de EHS een beleid gericht op de bescherming en ontwikkeling van de daar aanwezig kwaliteiten.

De provincie Gelderland is een nieuwe Omgevingsvisie aan het maken, die de huidige structuurvisie zal vervangen. Deze nieuwe Omgevingsvisie zal in de loop van 2013 in concept klaar zijn.

2.2.2 Ruimtelijke Verordening provincie Gelderland

De Wet ruimtelijke ordening geeft de provincie de bevoegdheid algemene regels vast te leggen in een provinciale verordening. Daarmee stelt de provincie eisen aan de ruimtelijke besluiten van gemeenten. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, wonen, detailhandel, natuur en water. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen daarvan of op gebiedsgerichte thema's. De voorschriften in de ruimtelijke verordening zijn gebaseerd op de provinciale structuurvisie (voorheen: Streekplan Gelderland 2005). December 2010 is de verordening vastgesteld.

De provincie Gelderland hanteert het uitgangspunt dat nieuwe verstedelijking bij voorkeur plaatsvindt binnen bestaand bebouwd gebied, binnen de zoekrichting voor uitbreiding woningbouw en de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Op deze wijze wordt uitvoe-

ring gegeven aan het rijksbundelingsbeleid voor de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. De verordening legt het hierboven beschreven beleid vast door voorschriften te geven die bepalen dat de nieuwbouw voor wonen en werken voor het overgrote deel plaatsvindt binnen het bestaand bebouwd gebied en de genoemde zoekrichting en zoekzones van de stadsregio. Slechts een beperkt deel kan onder voorwaarden daarbuiten plaats vinden.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionaal Plan 2005-2020; Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen legt in het regionaal plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen. Het regionaal plan laat zien hoe de betrokken gemeenten binnen de stadsregio streven naar een hoogwaardige regionale ontwikkeling van het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen als geheel. Met dit regionaal plan ontwikkelt de stadsregio ruimtelijk beleid en ruimtelijk relevant beleid voor de lange termijn tot 2020.

Het regionaal plan wordt door de provincie Gelderland beschouwd als uitwerking van het Streekplan Gelderland 2005 en daarmee als toetsingskader voor lokale plannen. In het regionaal plan staan beleidsregels die aanvullend zijn op het streekplan. De beleidsregels zijn uitgewerkt aan de hand van de thema's water, natuur, cultuurhistorie, landschap, land- en tuinbouw, recreatie, mobiliteit, wonen, werken, detailhandel en milieu.

Het regionaal plan bevat een woningbouwcontour. Binnen deze contouren bepalen gemeenten zelf de te ontwikkelen locaties en de aantallen nieuw te bouwen woningen. Het centrum valt geheel binnen deze contour.

Versterking van de concurrentiepositie van Nijmegen is nodig om verdere economische ontplooiing mogelijk te maken. Het versterken van het grootstedelijk klimaat van de centra kan een extra impuls geven aan een nieuwe instroom en het vasthouden van zowel hogere inkomensgroepen als

lagere inkomensgroepen die juist dit woonmilieu zoeken en zo bijdragen aan een levendig woon- en werkklimaat.

Bij het versterken van het grootstedelijk klimaat is de inzet niet alleen gericht op het creëren van centrumstedelijke milieus, maar ook om het onderscheidend karakter (imago en identiteit) te accentueren. Het gaat om het onderscheidende, culturele karakter van het stedelijk centrum dat juist bepaalde gebruikers en activiteiten aan zich weet te binden.

De vitaliteit van Nijmegen hangt grotendeels af van de aanwezigheid van een aantal economische doelgroepen. Om een mix van doelgroepen voor de steden te behouden of aan te trekken, moeten aantrekkelijke woonmilieus aanwezig zijn.

2.4 Lokaal beleid

2.4.1 Coalitieakkoord 2010-2014

De economische crisis dwingt tot nadenken over de rolverdeling van overheid en burgers. Noodzakelijke keuzes worden niet uit de weg gegaan, bezuinigingen zijn onvermijdelijk. Per programma is gekeken of de doelen efficiënter bereikt kunnen worden. Het college hecht waarde aan meer zicht op de afweging van de verschillende belangen in de besluitvorming. De gemeente wil op een transparante, efficiënte en zakelijke manier samen met de stad de nieuwe uitdagingen aangaan. Het college streeft naar een duurzaam, sociaal en economisch sterk Nijmegen.

We gaan op weg naar een duurzame stad.

Er wordt fors geïnvesteerd in duurzaamheid. Bewoners, instellingen en bedrijven worden gestimuleerd om duurzaam te wonen, te werken en te leven. Nijmegen wil bijdragen aan het tegengaan van klimaatsverandering door o.a. het beheersen van de waterafvoer van de Waal. De dijkteruglegging in Lent is het grootste project voor waterbeheersing van Nederland. Daarnaast wordt ingezet op klimaatneutraliteit en het hybride warmtenet. Nijmegen wil duurzaam vervoer: dat betekent een transitie naar schonere

brandstoffen en inzetten op het gebruik van HOV en fiets. Op het gebied van autoverkeer wordt ingezet op de A15, de A50, realisatie van de tweede stadsbrug en het ontwikkelen van transferia. Tenslotte wordt er geïnvesteerd in het groengebieden in en om de stad.

We blijven een sociale stad.

In het sociale beleid staat eigen verantwoordelijkheid en participatie van burgers voorop. Nijmegen ondersteunt de zelfredzaamheid van burgers en geeft extra aandacht aan mensen met minder kansen, bijvoorbeeld op het gebied van inkomen, re-integratie, zorg en welzijn. De integrale wijkaanpak wordt voortgezet. De focus is vooral gericht op veiligheid en leefbaarheid. Nijmegen heeft een sportief imago en dat moet zo blijven. Zo wordt het sportcollege Quick in Heseveld mogelijk gemaakt en komt er een onderzoek naar het Topsport en Innovatiepark

We werken aan een sterke stad.

Een duurzame sterke economie bevordert de werkgelegenheid. Nijmegen werkt aan een duurzame en innovatieve economie met kennisintensieve en creatieve bedrijvigheid. Een goede bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven, maar dat geldt zeker ook voor een goede woonomgeving, groen en het aanbod van culturele activiteiten. De dynamiek in de stedelijke ontwikkeling wordt gestimuleerd door te werken aan grote strategische projecten, zoals: Nijmegen-Noord, ondersteuning Binnenstad, Koers West, Waalfront, Citadel, Novio Tech Campus, Station Goffert, herontwikkeling Spoorzone (o.a. Spoorzone-West, nieuwbouw Doornroosje en studentenhuysvesting). Ook wordt doorgedaan met herstructurering van wijken, zoals Hatert, Willemskwartier, Waterkwartier en Dukenburg en de winkelcentra Meijhorst en Malvert. Deze en de lopende projecten bieden voldoende mogelijkheden om de noodzakelijke groei de komende jaren te realiseren. Er is geen noodzaak meer om open groene plekken in de bestaande stad te bebouwen.

2.4.2 Structuurvisie Nijmegen 2010

De gemeenteraad heeft op 2 juni 2010 de 'Structuurvisie Nijmegen 2010, kansen voor ontwikkeling tot 2030' vastgesteld. De structuurvisie schetst

de ruimtelijke ambities tot 2030 en maakt duidelijk waar de stad op aan koerst. Het is een toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen, maar ook een ontwikkelingskader voor investeringen. Het werkingsgebied van de structuurvisie is het hele grondgebied van Nijmegen in relatie tot ontwikkelingen in de regio of in (inter)nationaal verband. De structuurvisie geeft een concrete invulling aan de inhoudelijke en politieke ambities van de gemeente. Voor de structuurvisie is geen nieuw beleid ontwikkeld. Alleen de ruimtelijke gevolgen van vaststaand beleid zijn er in samengebracht. De structuurvisie gaat gepaard met een wettelijk verplicht uitvoeringsprogramma, dat is gekoppeld aan de stadsbegroting. In Nijmegen is ervoor gekozen om iedere vier jaar een nieuw uitvoeringsprogramma op te stellen, waarin door de coalitie accenten gelegd kunnen worden en om te bepalen of het nodig is om de ruimtelijke ambities bij te stellen.

Relatie met het Kansenboek

De structuurvisie is de opvolger van het Kansenboek. In beide documenten staan drie kwaliteitsuitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkelingen centraal: nieuwe ontwikkelingen met respect inpassen, typisch Nijmeegse kenmerken versterken en huidige woon- en verblijfskwaliteiten ontzien door enerzijds bundeling op locaties waar nu al dynamiek heerst en anderzijds ontwikkeling van extensieve gebieden. Hiernaast zijn er in de structuurvisie drie nieuwe accenten genoemd die een rol spelen bij alle ruimtelijke ontwikkelingen en ambities: Bruisende Stad, Verleden Verbeeld en Stad in Balans.

Ruimtelijke ambities voor Nijmegen 2030

In de Structuurvisie worden de ambities van Nijmegen uitgewerkt voor de beleidsvelden: wonen, economie, maatschappelijk beleid, bereikbaarheid en parkeren, groen en water, milieu, beeldkwaliteit, cultuurhistorie en archeologie. Dit zijn de ambities waaraan de komende jaren wordt gewerkt:

- Nijmegen omarmt de Waal;
- goede bereikbaarheid met duurzame vervoerswijzen;
- multifunctionele Knopen met een eigen identiteit;
- meer ruimte voor groen en water;
- wonen in sterke en ongedeelde wijken;
- vitale werkgebieden, kansen voor bedrijvigheid.

Nijmegen omarmt de Waal

Nijmegen omarmt de Waal is een ambitieus programma voor het ontwikkelen van nieuwe aantrekkelijke stedelijke woonmilieus (Waalfront, dijkterugging) in aanwezigheid van water of historische kwaliteiten gecombineerd met werken, voorzieningen, een betere bereikbaarheid en kansen voor toerisme en recreatie.

Goede bereikbaarheid met duurzame vervoerswijzen

Er wordt geïnvesteerd in alle modaliteiten. De komende jaren wordt o.a. de nieuwe stadsbrug gerealiseerd, gewerkt aan een HOV-netwerk en aan het uitbreiden van het fietsnetwerk.

Multifunctionele knopen met een eigen identiteit

De gemeente wil alle zes knopen (Heijendaal, Winkelsteeg, Brabantse Poort, Centraal Station, Lent en Ressen) een eigen gezicht en identiteit geven. De knopen bieden ruimte aan stedelijke en economische functies. Door de bundeling van dynamiek op de knopen kunnen de wijken luw blijven.

Meer ruimte voor groen en water

Bescherming en beheer van stedelijk groen, natuurwaarden en het oppervlaktewater zijn belangrijke uitgangspunten. De gemeente versterkt de groenstructuur met de aanleg van nieuwe regionale parken en stadsparken.

Wonen in sterke en ongedeelde wijken

Nijmegen wil een ongedeelde stad zijn die bewoners kan binden met veel differentiatie in woonmilieus. Dat betekent sterke levensbestendige wijken met voldoende variatie, waar mensen een wooncarrière kunnen maken.

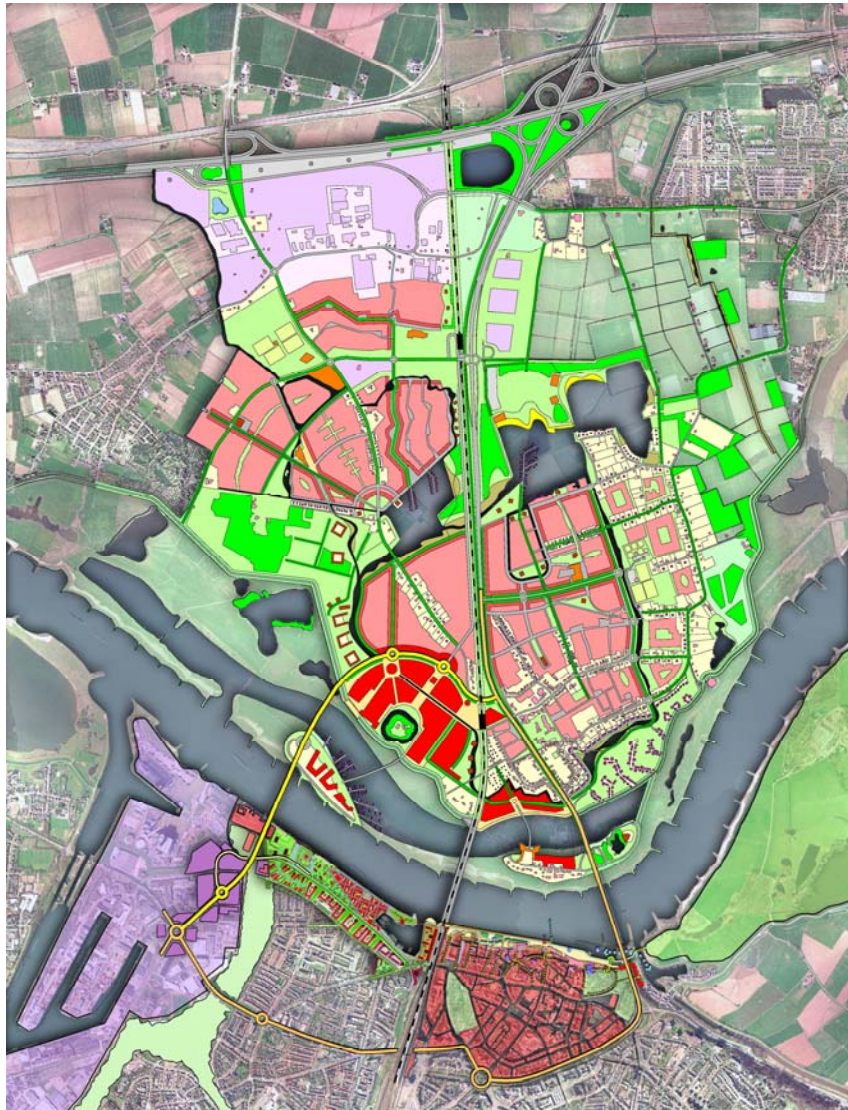
In het centrum worden tot 2014 bijna 400 woningen gebouwd. Aan de westkant van de Nieuwe Hezelpoort wordt het Waalfront ontwikkeld en aan de andere kant van de Waal wordt het Hof van Holland gerealiseerd. Dit betreft woningen en woonwijken met een stedelijk karakter. Ook op de Knopen wordt ingezet op een stedelijk werk- en woonmilieu.

In de rustigere woonwijken wordt vooral ingezet op herstructurering en inbreiding. Met het “verversen” van de voorraad worden kwaliteitsachterstanden weggewerkt en ontstaat er meer variatie in het aanbod. Het is wenselijk in de wijken minder in te zetten op appartementen, tenzij gestapelde woningbouw ten dienste staat aan sterke wijken.

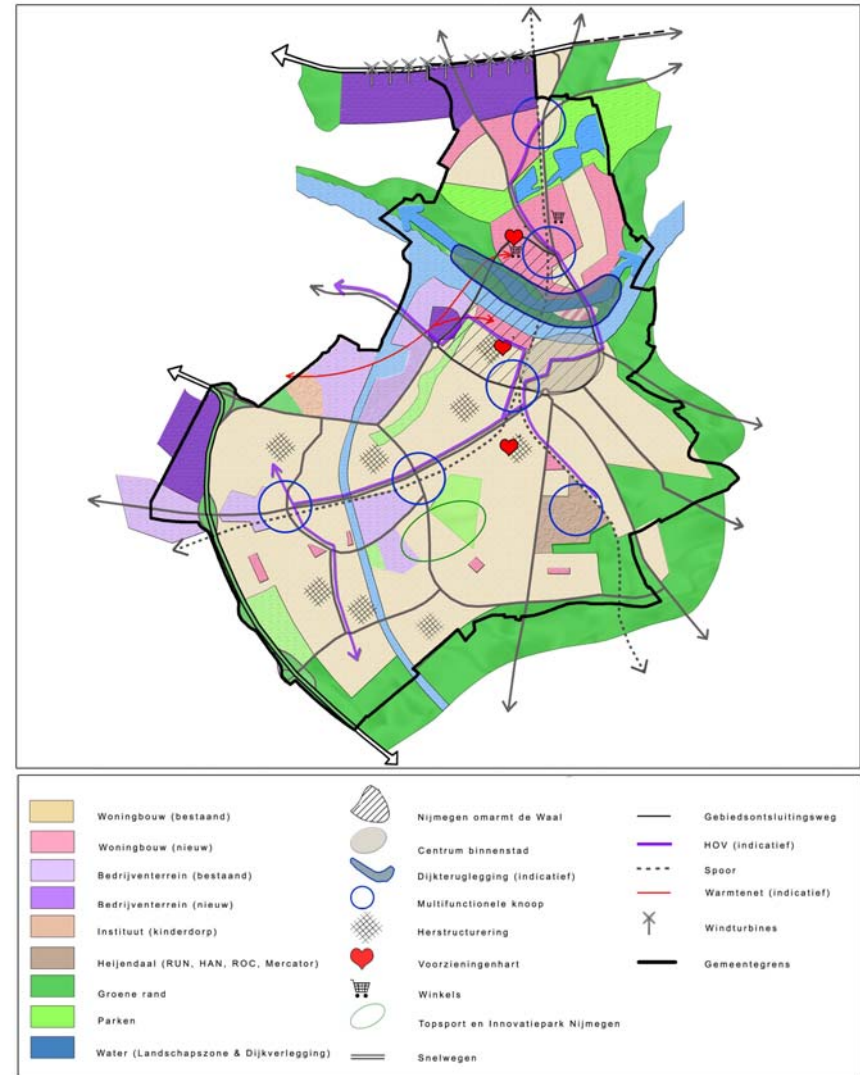
Vitale werkgebieden, kansen voor bedrijvigheid

Nijmegen wil bedrijven die de economische structuur versterken kansen en ruimte bieden om zich te vestigen en verder te groeien. We kiezen ervoor om bestaand terrein zoveel mogelijk eerst te benutten voordat we overgaan tot de aanleg van nieuwe terreinen.

Op **blz. 12** staat een kaart van Nijmegen omarmt de Waal en een overzichtskaart van de structuurvisie.



Kaart Structuurvisie Nijmegen 2010-2030



3. Ruimtelijk kader

3.1 Ruimtelijke structuur

3.1.1 Structuur en historische ontwikkeling

De ruimtelijke structuur van de binnenstad is gevormd door de geschiedenis. De binnenstad anno 2011 is een optelsom van de verschillende opeenvolgende periodes, historische lagen. De huidige ruimtelijke structuur kent nog duidelijk de kenmerken van de middeleeuwse stad. De twee van oudsher belangrijke lijnen/assen zijn de noordzuid-as en de oostwest-as.

De noordzuid-as wordt ook wel de hartlijn genoemd, die loopt vanaf het Keizer Karelplein via de Bisschop Hamerstraat, Molenstraat, Broerstraat en Grotestraat tot aan de Waal. Later is daar met de komst van het station de Van Schaeck Mathonsingel aan toegevoegd.



De oostwest-as loopt vanaf het Keizer Karelplein via de St. Jorisstraat, Kelfkensbos, Burchtstraat, Stikke Hezelstraat en Lange Hezelstraat tot aan de Nieuwe Hezelpoort. Deze twee hoofdassen verdelen de binnenstad in vier kwadranten. Ieder kwadrant wordt afzonderlijk ontsloten.

Onderling worden de kwadranten verbonden door de ringstraten.

De oostwest-as verdeelt de binnenstad in twee delen: de Benedenstad en de Bovenstad. Op het kruispunt van de twee assen ligt de Grote Markt. In de westelijke Benedenstad is het stratenpatroon vanaf de middeleeuwen loodrecht op de rivier komen te liggen. In de oostelijke Benedenstad treffen we meer gebogen lijnen aan. Ook in de Bovenstad is nog een aantal gebogen straten herkenbaar. De Walstraten liggen net binnen de lijn van de tweede omwalling. Zie de kaarten op **blz 16-18**.

Historische ontwikkeling

Gezegd met een rijke geschiedenis kan Nijmegen worden gekenschetst als een historische stad aan de Waal, gelegen in een groen contrastrijk landschap. Het Romeinse verleden, de oude vestingstad en de 19de eeuwse stadsuitleg geven de stad een boeiend cultuurhistorisch profiel. De naoorlogse wederopbouw heeft de binnenstad voorzien van een modern centrum.

De stad ontwikkelt zich vanaf het jaar 15 voor Christus van de stad van de Bataven (Oppidum Batavorum) tot de een bruisende stad van tegenwoordig. We kunnen spreken van een continuïteit van bewoning. In de stedelijke ontwikkeling van 2000 jaar zijn drie belangrijke perioden te onderscheiden:

1. de eerste is de Romeinse periode van 15 v. Chr. tot 450 na Chr.;
2. de tweede periode ligt in de middeleeuwen. Karel de Grote bouwde op de Valkhof een palts. In de 12 eeuw herstelt Frederik Barbarossa de in verval geraakte palts en bouwt een nieuwe burcht op de Valkhof. De burcht wordt na de verlening van de stadsrechten in 1230 in de eerste omwalling van de stad opgenomen. Daarna ontwikkelt de vestingstad zich verder en in 1639 is de vestingstad uitgebreid tot achter de drie Walstraten;
3. de derde belangrijke periode ligt in de 19e eeuw. De stadsverdediging wordt uit militaire overwegingen overbodig en de vestingwerken worden gesloopt op een klein stukjes na, namelijk in het Kronenburgpark en in het Hunnerpark. De singels en de bijbehorende bebouwing worden in die periode gerealiseerd. Uit die tijd stamt het plan van de 19^e eeuwse stadsuitleg. De nu nog bestaande In

de Betouwstraat, Van Welderenstraat, Van Broeckhuysenstraat en Gerard Noodstraat vormden de eerste gebogen schil rondom het stadscentrum. Even later zijn de statige singels aangelegd. De toen bestaande stedenbouwkundige structuur is tot de oorlogsjaren onveranderd in stand gebleven.

In 1944 vaagt het vergissingbombardement een groot deel van de Nijmeegse binnenstad weg. Door de wederopbouw van het gebombardeerde deel van het centrum en de vernieuwing na sloop van de oude Benedenstad, heeft planning, stedenbouw en architectuur een grote rol gespeeld in de totstandkoming van het huidige stadscentrum. Die vernieuwing is in een aantal golfbewegingen tot stand gekomen. De echte wederopbouw vond vooral plaats tussen 1950 en 1960, maar daarna hield de ontwikkeling zeker niet op.



Het bombardement van het historische stadscentrum op 22 februari 1944 vormt een belangrijke breuk in de natuurlijke ontwikkeling van de oude stad. De gevolgen van de verwoesting van het centrumhart leidden tot de

noodzaak voor een krachtig en veilig herbouwontwerp. De wederopbouw heeft de binnenstad voorzien van een modern hart. De binnenstad is herbouwd volgens de toenmalige stedenbouwkundige inzichten, waarbij licht, lucht en ruimte het uitgangspunt vormden. De van oudsher gebogen lijnen werden vervangen door een rechthoekig patroon van straten, pleinen en ontsluitingshoven. Voorbeelden van de nieuwe structuur zijn o.a. Plein 1944 e.o., Augustijnenstraat en Mariënborg e.o.

In de jaren '70 wordt de Benedenstad gesaneerd en wordt bestemd tot woongebied, met een beschermde status vanwege het oorspronkelijke stratenpatroon en de resterende oorspronkelijke bebouwing. Met de wederopbouw wordt het actieve stadshart naar de Bovenstad verschoven en daarmee worden de stadactiviteiten losgekoppeld van de Waal.

Vanaf 2000 wordt er een aantal grote projecten in de stad gestart die de stad een ander aanzien geven. De openbare ruimte wordt aangepakt en projecten als de Mariënborg, museum Het Valkhof, St. Josephhof, de Hessenberg en Plein 1944 geven de stad een modern aanzien of zullen dat nog gaan doen.

3.1.2 De identiteitsdragers van de binnenstad

De binnenstad is in drie deelgebieden te onderscheiden: de Benedenstad, het wederopbouwgebied en de 19^e eeuwse schil. De parken en het stationgebied kunnen door hun eigen uitstraling apart worden genoemd.

In functionele zin kunnen de volgende gebieden onderscheiden worden:

- winkelgebied;
- kantoreengebied;
- woongebied;
- horeca-accidentgebieden;
- cultuurconcentraties;
- maatschappelijk.

De binnenstad van Nijmegen heeft een aantal identiteitsdragers, gebouwen of plekken in de stad die iedereen herkent. Voorbeelden zijn de groene singels rondom de binnenstad, de twee hoofdassen (noord-zuid en

oost-west), de markt, het Kelfkensbos, de pleinen Plein 1944, Koningstraat en Mariënborg, de parken de Valkhof en het Kronenburgerpark en natuurlijk de Waalkade met het zicht op de Waal en de beeldbepalende bruggen.

Voorbeelden van gebouwen en bouwwerken die de identiteit van Nijmegen bepalen zijn: de stadsschouwburg, De Vereeniging, de Nieuwe Hezelpoort, de torens en de stadsmuur in het Kronenburgerpark, de St. Stevenskerk, het waaggebouw op de Grote Markt, museum Het Valkhof en de Marikenstraat.

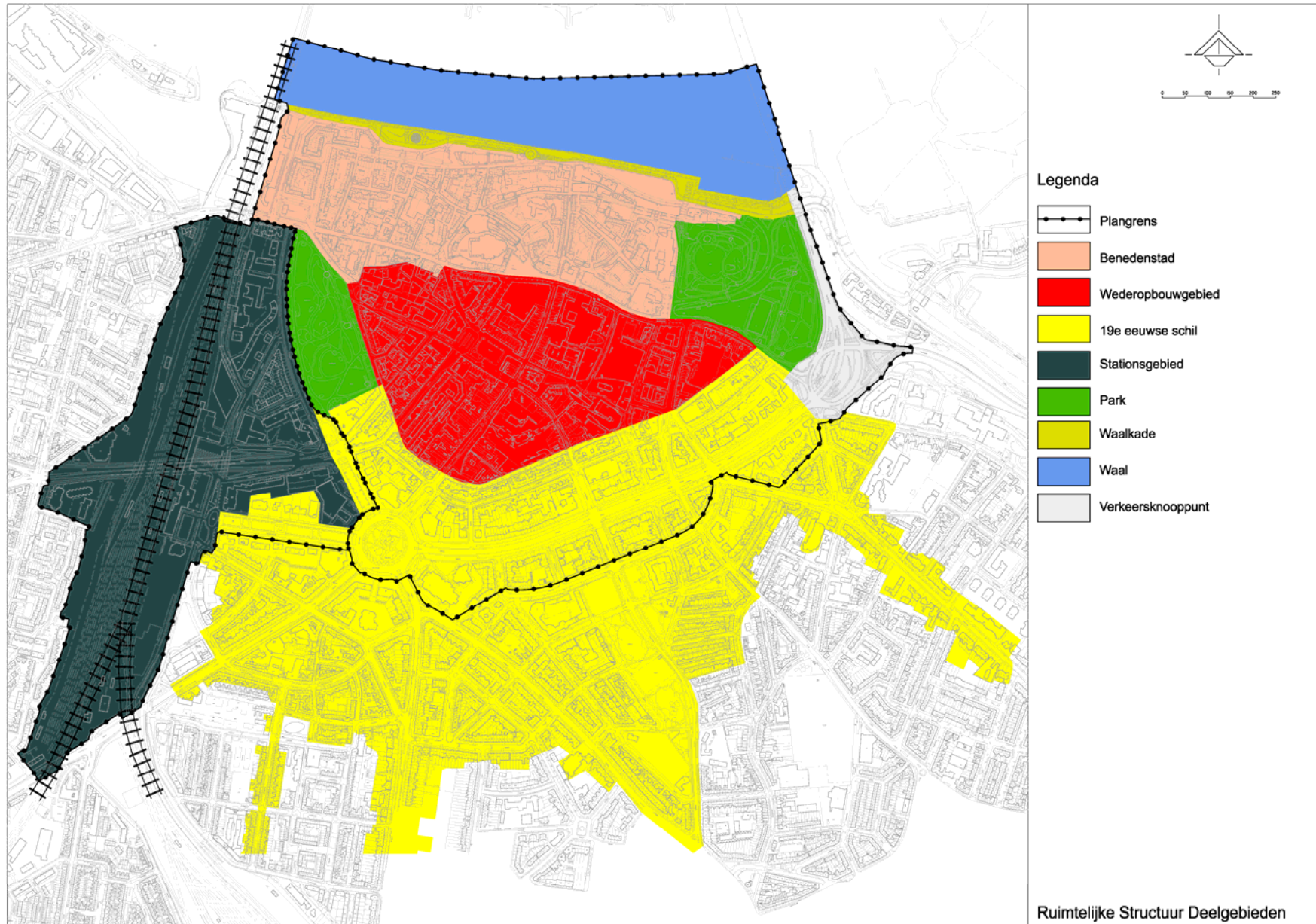
3.1.3 De openbare ruimte

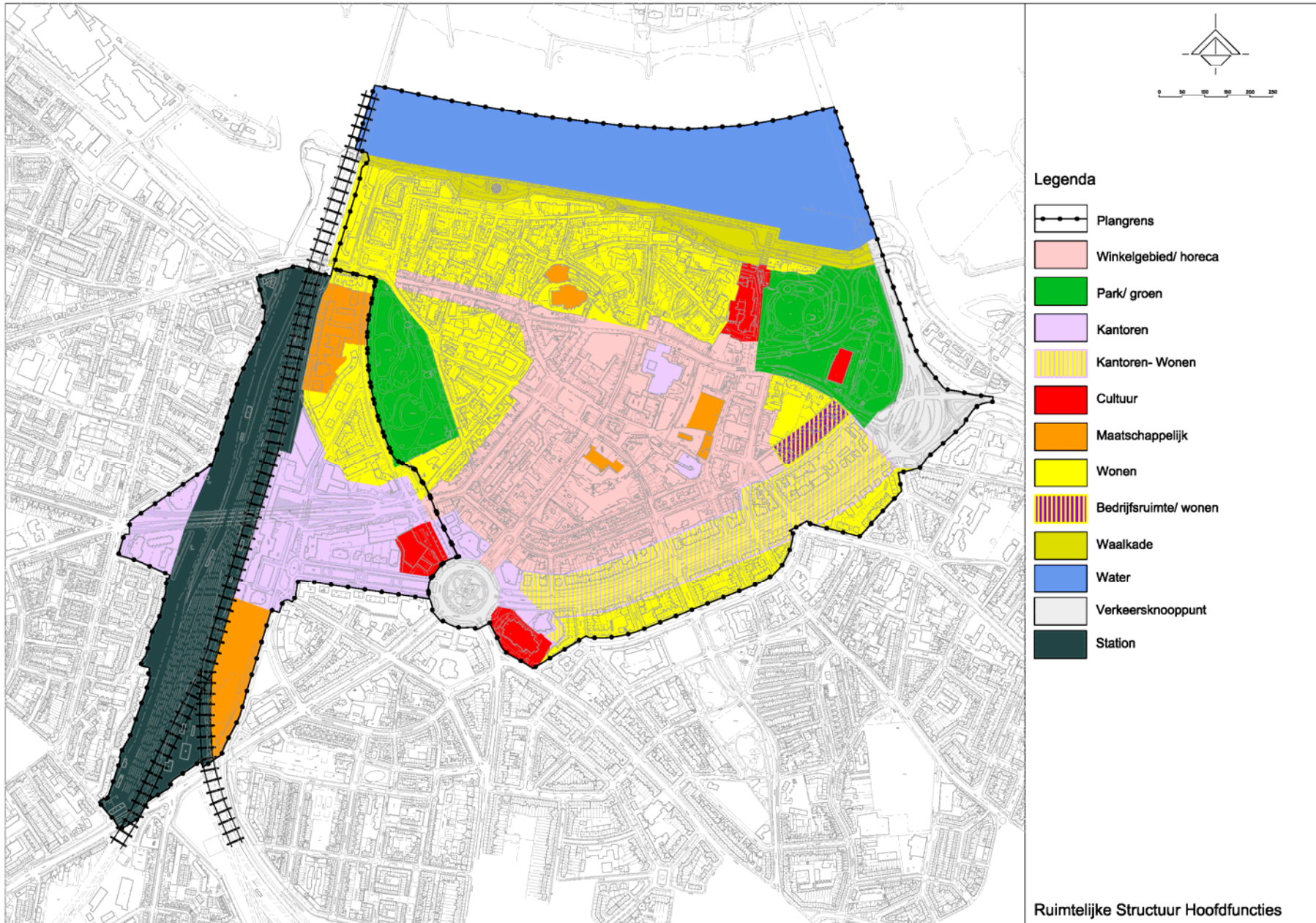
De inrichting van de openbare ruimte is afhankelijk van de functie: een voetgangersstraat is anders ingericht dan een straat waar de auto wel is toegestaan. De binnenstad van Nijmegen is voor een groot deel volgens een bepaalde systematiek ingericht. De voetgangersgebieden zijn bestraat met een gladde rode klinker, de straatverlichting hangt consequent boven de straat, pleinen zijn afwijkend bestraat met natuursteen en de straten waar de auto kan rijden zijn ook op een eigen wijze ingericht, vaak met rode fietsstroken. Door deze aanpak is er samenhang ontstaan in de openbare ruimte.

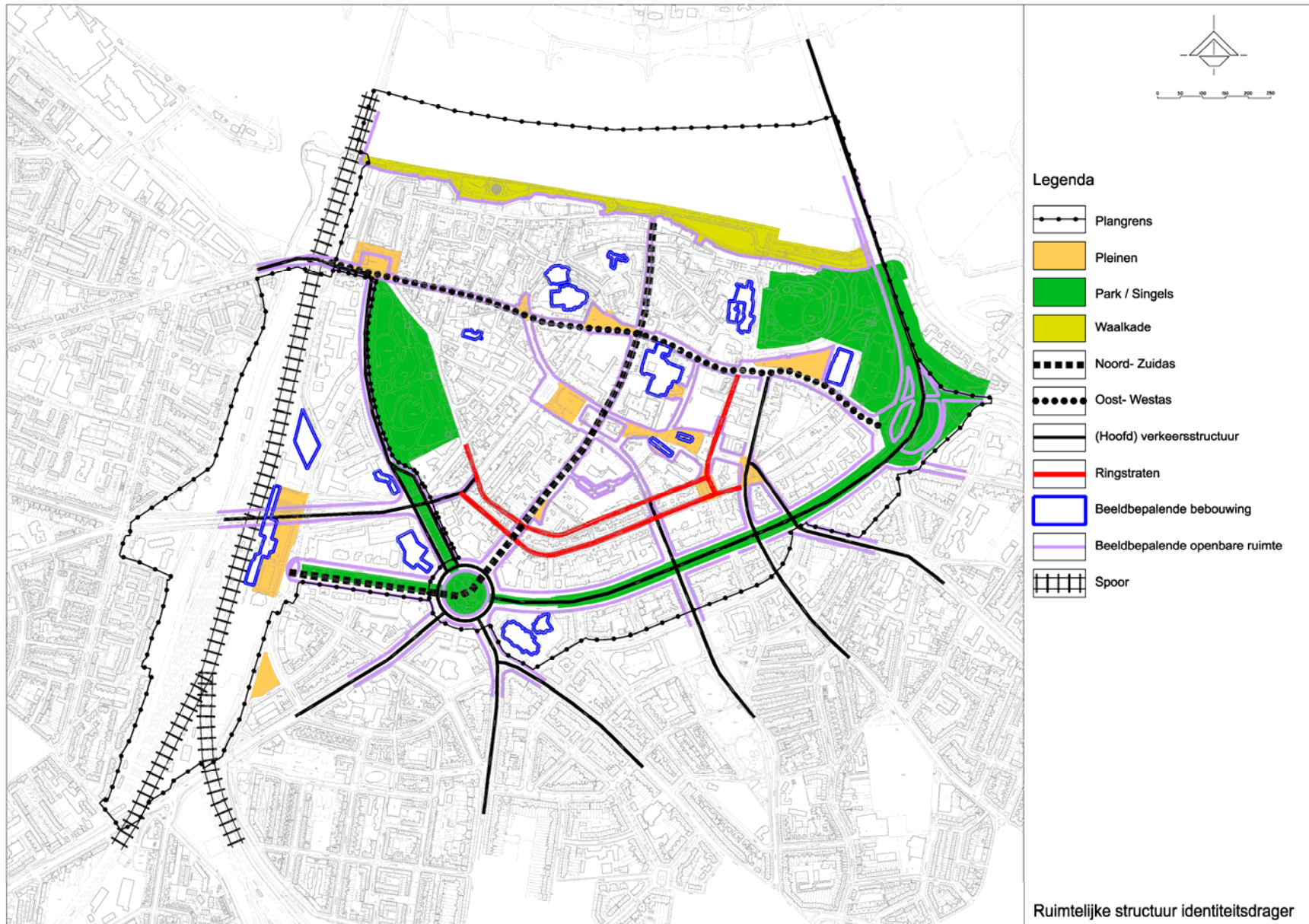
Binnenhoven in het centrum

De Nijmeegse binnenstad telt 54 hoven/hofjes verspreid over de Benedenstad en de bovenstad. In 2010 is er een inventarisatie gemaakt van alle Binnenhoven. In het kort is van ieder hof het karakter en de functie aangegeven. In de Benedenstad treffen we over het algemeen groene hoven aan in combinatie met parkeren en spelen. In de Bovenstad zijn de hoven meer stenig van karakter met ruimte voor bevoorrading en parkeren. Aan de hand van een aantal relevante aspecten is van ieder hof een score gemaakt. Het gaat hier om de aspecten beeldkwaliteit, sociale veiligheid, verlichtingsniveau, leefbaarheid/woonkwaliteit, beheer, groen en water,

bereikbaarheid/ontsluiting en toegankelijkheid woningen. Daarnaast is voor ieder hof in beeld gebracht wat de kansen en risico's zijn. Dit laatste is van belang wanneer er ontwikkelingen en/of initiatieven spelen.







3.2 Cultuurhistorie

De lange historie van de stad en de behouden elementen uit vergane tijden hebben er toegeleid dat grote delen van de stad een of andere vorm van beleidsmatige en planmatige bescherming genieten. Zo zijn er rijksbeschermd gebieden en objecten en gemeentelijk beschermd gebieden en objecten.

3.2.1 Rijksbescherming

Het beschermd stadsgezicht Benedenstad

Het noordelijke deel van de binnenstad is aangewezen als het van rijkswege beschermde stadsgezicht Benedenstad (zie **bijlage 3**). Het bestemmingsplan Benedenstad is destijds geschreven voor rehabilitatie van de monumentale panden en om behoud van de kwaliteiten van dat historische stadsgezicht te waarborgen. Zonder het historische verband zouden de monumentale panden hun wortels verliezen. Er is een waardering van alle panden en van de historisch gegroeide structuur gemaakt. In de toelichting behorend bij de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht zijn de cultuurhistorische waarden van de Benedenstad nader toegelicht. De cultuurhistorisch waardevolle elementen hebben zowel betrekking op de structuur van het ruimtelijk beeld (ruimtelijk-structureel) als op de verschijningsvorm (ruimtelijk-visueel).



Het gaat om onder andere de volgende cultuurhistorisch waardevolle elementen:

1. Ruimtelijk-structureel:
 - het natuurlijk bodemreliëf;
 - de hoofdstructuur, gevormd door het kruis van doorgaande wegen, de kwartieren van de 13^e eeuwse stad, het Valkhof en de uitbreidingen uit de late Middeleeuwen;
 - de visuele en functionele relatie met de directe omgeving van de nederzetting, of de afronding naar buiten toe. Deze kan abrupt zijn, bijvoorbeeld door bestaande vestingwerken of door de ligging aan de rivier, dan wel geleidelijk, bijvoorbeeld wanneer na de ontmanteling van de vestingwerken, aansluitend aan het beeld van de oude stad en gekoppeld aan de bestaande uitvalswegen een nieuwe uitleg is ontstaan.

2. Ruimtelijk-visueel:
 - de geringe breedte van de hoofdstraten met een verkaveling van de bouwblokken van gemiddeld 6 tot 8 meter breed, waarop aaneengesloten bebouwing van overwegend 2 of 3 bouwlagen, waarbij in de oost-west lopende straten, door het relatief geringe hoogteverschil in de lengterichting van deze straten, regelmatig onder één kap samengetrokken huizen voorkomen. De nokrichting is hier zowel loodrecht als evenwijdig aan de voorgevel;
 - in de overige straten, waarin vaak aanzienlijke hoogteverschillen optreden, is de bekapping bij de meeste huizen loodrecht op de voorgevel. De trapsgewijze opbouw en de wisselende verdiepingen goothoogten spelen een rol. Het bochtige verloop en de geringe breedte van de straten versterkt dit;
 - het merendeel van de huizen is in oorsprong (laat-) middeleeuws, waarbij in de 18de en 19de eeuw de topgevels vrijwel zonder uitzondering zijn veranderd in lijstgevels. Dit 19^e eeuwse uiterlijk van de stadsbebouwing is een uitermate belangrijke bijdrage aan de historische karakteristiek. De dakbedekking bestaat zowel uit rode als donkerblauwe pannen, de laatste vooral op de voorschilders bij de lijstgevels;

- de inrichting van de openbare ruimten sluit grotendeels aan bij de hiervoor genoemde 19^e eeuwse sfeer van de huizen. De straten zijn óf geheel van baksteen, zoals de Nonnenstraat, óf met hierin een rijbaan van donkere basaltkeien, dit vooral in de belangrijkste straten. De straten zijn verder naar de huizen toe afgewerkt met een rabatstrook en trottoirs, waarbij de gietijzeren, overdekte goten karakteristiek zijn;
- bijzondere elementen zijn verder nog de kademuur, de keermuren op de grens van kade en stad (tevens de grens van het winterbed van de rivier) en in de stad de trappen en keermuren, die de talloze hoogteverschillen markeren;
- als open, groene ruimten zijn in het oosten het Valkhof, het Kelfkensbos en het Hunnerpark en in het westen het Kronenburgerpark historisch waardevolle elementen.

3.2.2 Gemeentelijke bescherming

De delen van het plangebied die behoren tot de 19^e-eeuwse stadsuitleg zijn nu aangewezen als het gemeentelijk beschermd stadsbeeld 19^e eeuwse Stadsuitleg (sinds 1990). Voor dit gemeentelijk stadsbeeld heeft het rijk een aanwijzing als rijksbeschermd stadsgezicht in procedure. Als die aanwijzing een feit is, blijft de gemeentelijke bescherming gehandhaafd, omdat de gemeentelijke bescherming meer omvat dan de rijksbescherming. De rijksbescherming is voor Nijmegen een erkenning dat het hier om een bijzonder gebied gaat. Zie **bijlage 4**.

De gemeentelijke bescherming heeft betrekking op zowel de stedenbouwkundige opzet als op het straatbeeld inclusief de gevelwanden. Van een groot aantal panden is de gevel aan de straatzijde afzonderlijk beschermd als stadsbeeldobject. De omvang van de gemeentelijke bescherming is vastgelegd in een atlas, waarin alle beeldbepalende elementen aan de stadsbeeldobjecten zijn aangegeven. Behalve deze bouwkundige elementen zijn ook de stedenbouwkundige aanleg, de profilering van de straten, de groenaanleg en de voortuinen met tuinhekken als beeldbepalend voor het gebied aangemerkt.

Het rijksbeschermd stadsgezicht zal betrekking hebben op de stedenbouwkundige opzet en het bebouwingsbeeld, waarbij de gevels niet afzonderlijk beschermd zullen zijn.

Met betrekking tot de stedenbouwkundige aanleg is van belang: de ligging en de profielen van de tot de hoofdstructuur behorende pleinen, singels en uitvalswegen; de ligging en profielen van de overige straten; de hiërarchische opbouw in het wegenpatroon met de zorgvuldig op de breedte van de straat afgestemde profielen, inclusief de groenstroken en beplanting.

Met betrekking tot het bebouwingsbeeld is van belang: het type bebouwing (overwegend villa's en herenhuizen van 2 of 3 bouwlagen); de hiërarchie in de bebouwing; de waardevolle straatwanden, met als aandachtspunten: de rooilijnen, de overwegend aaneengesloten bebouwing, de bouwhoogte, de bouwmassa, de sterke verticale geleding van de panden al dan niet gecombineerd met horizontale accenten, het materiaalgebruik, de toepassing van gedecoreerde dakkapellen, hoektorentjes, balkons en trappen, en de bijzondere situering en vormgeving van de hoekpanden.

Beschermd stadsbeeld wederopbouw

In de afgelopen jaren is landelijk ook aandacht gekomen voor de wederopbouwperiode. De gemeente heeft onder andere een inventarisatie laten maken van de wederopbouwobjecten in het gebombardeerde centrumhart en daarvan is een aantal aangemerkt als potentieel monumentwaardig. Het college heeft onlangs besloten een deel van het centrum als beschermd stadsbeeld wederopbouw te gaan voordragen. De voorbereiding is gestart en de atlas van stadsbeeldobjecten is in voorbereiding.

De bescherming van het stadsbeeld zal betrekking hebben op de stedenbouwkundige aanleg en het straatbeeld, waarbij diverse gevels beschermd zullen worden als stadsbeeldobject. Van stedenbouwkundige waarde zijn de beeldbepalende naoorlogse torens binnen het markante silhouet van de stad, zoals de kerkstorens aan de Molenstraat en Doddendaal, de zogenaamde Van der Werfftoren aan Plein 1944 en de stadhuistoren aan de Burchtstraat. Aan deze landmarks zijn bijzondere zichtlijnen verbonden. Verder is Plein 1944 symbool van de Wederopbouw van meer open ruimte en betere bereikbaarheid. In de verlengde, verbrede en rechtge-

trokken verkeerswegen komt eveneens het belang van bereikbaarheid tot uitdrukking.

Ook van stedenbouwkundig belang is het voortborduren op het verkavelingsprincipe van het gesloten bouwblok, wat voor ruimtelijke continuïteit in het stedelijk weefsel van het gehele centrum heeft gezorgd. Tegelijkertijd heeft de grotere schaal van de naoorlogse blokken geleid tot een efficiëntere stadsplattegrond. De expeditiehoven vertegenwoordigen als nieuwe stedenbouwkundige typologie een innovatieve waarde. Van waarde voor het straatbeeld is de staalkaart van verschillende stijluitingen van de wederopbouwarchitectuur. Kenmerkend is de individuele, pandsgewijze herbouw met een winkel op de begane grond en een bovenwoning op de verdieping. Vooral op de hoeklocaties zijn grotere collectieve panden gelegen.

3.2.3 Beschermden objecten

Monumenten

De rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten binnen het plangebied zijn weergegeven op **blz. 23**. Het Kronenburgerpark en het Valkhofpark hebben de status van Rijksmonument.

Nieuw aan te wijzen objecten

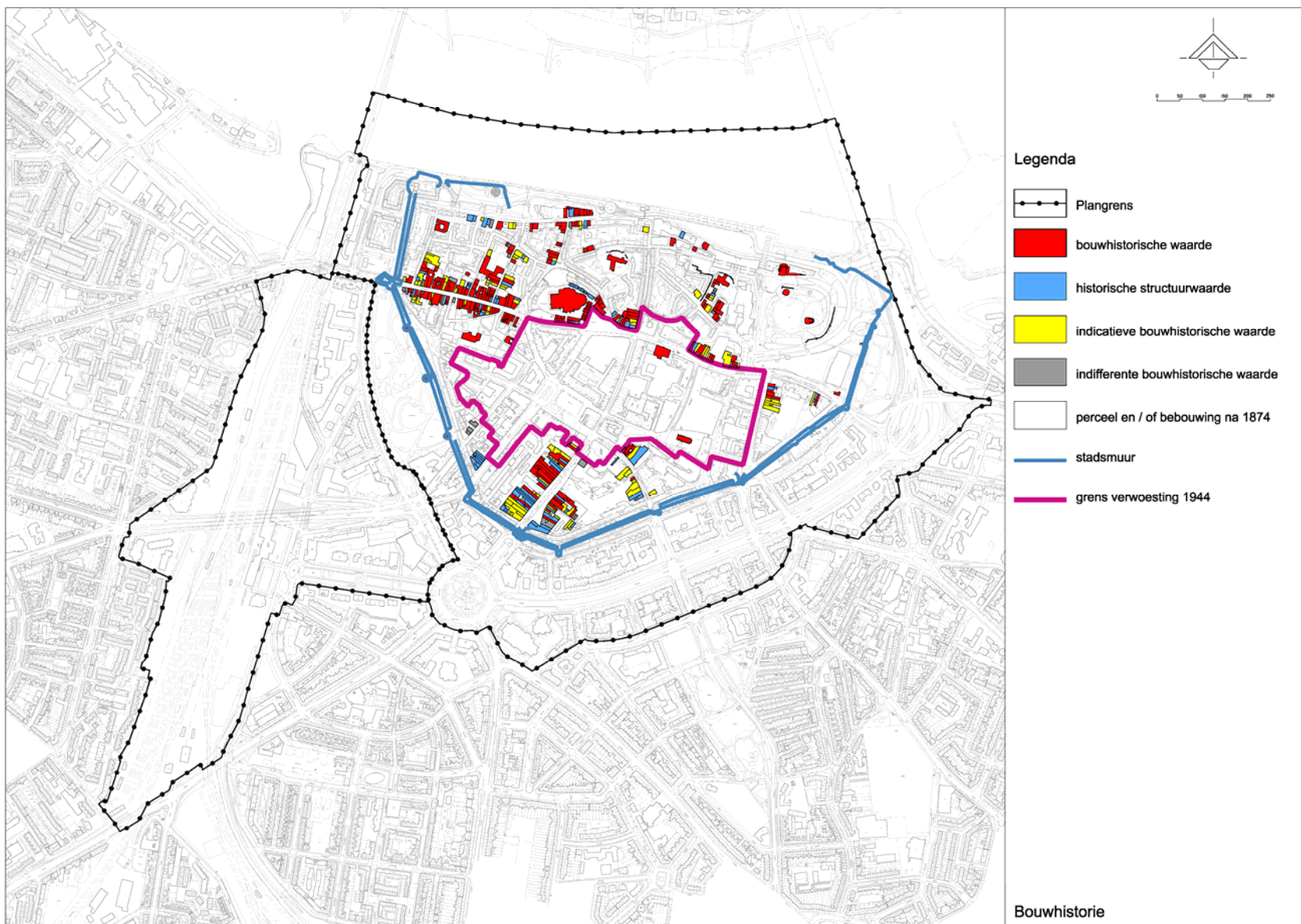
Uitgebreide bouwhistorische verkenningen in 2002 en 2003 hebben uitgezonden dat in het centrum van Nijmegen veel panden nog een historisch casco hebben. Achter recentere gevels zijn veelal nog eeuwenoude elementen als kelders, bouwmuren, balklagen en kappen aanwezig. De waardering van de onderzochte panden is verwerkt in een bouwhistorische waardenkaart. Veel van deze panden zijn niet beschermd, maar wel van grote betekenis voor de geschiedenis van Nijmegen. De panden die op de bouwhistorische waardenkaart een bouwhistorische waarde, verwachtingswaarde of structuurwaarde hebben, en die nog niet beschermd zijn, komen daarom in aanmerking voor bescherming als gemeentelijk of bouwhistorie monument. De raad heeft op 27 januari 2010 het plan van aanpak voor bescherming van deze panden vastgesteld. De panden die voor bescherming als gemeentelijk monument in aanmerking kwamen, zijn

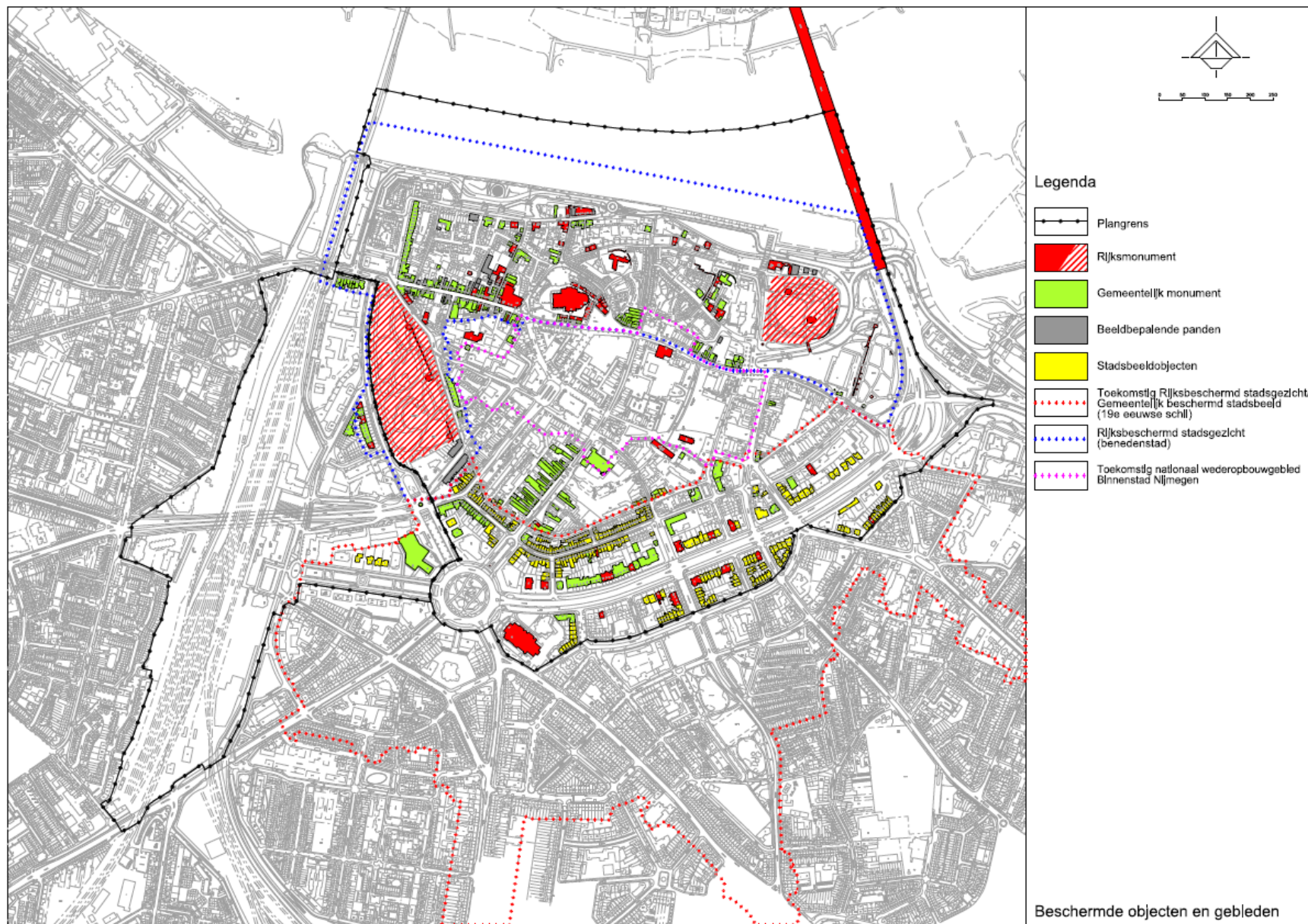
in 2010 aangewezen. De eerste bouwhistorie monumenten zijn in 2011 aangewezen. Zie kaart op **blz. 22**.

Cultuurhistorische waardenkaart

De afgelopen jaren heeft Bureau Archeologie en Monumenten gewerkt aan de Cultuurhistorische waarden- of informatiekaart. De kaart is nu bijna gereed en zal ingezet gaan worden om cultuurhistorische objecten en structuren in bestemmingsplannen te verankeren. De kaart brengt de ontwikkeling van Nijmegen in beeld en maakt het mogelijk in een kort tijdsbestek geïnformeerd te raken over de aard van een locatie en de waarde van betreffende plek. De kaart toont objecten en structuren met een status, zoals de gemeentelijke en rijksmonumenten, maar ook waarden die te maken hebben met beleving of betekenis van andere aard.

De Cultuurhistorische waardenkaart is nadrukkelijk geen waarderingskaart. Wel maakt hij inzichtelijk welke gebieden in meer of mindere mate kwetsbaar zijn vanwege de hoge monumentale waarden of andere specifieke kenmerken.





3.3 Archeologie

3.3.1 De archeologische beleidskaart

In Nijmegen heeft de gemeenteraad al in 1988 met de beleidsnota “In de grond van de zaak” grote delen van het gebied op de stuwwal vanaf de Hunnerberg in Nijmegen-Oost tot en met het voormalige stadsgebied van Ulpia Noviomagus in Nijmegen-West aangegeven als archeologisch waardevol gebied. Het ging om gebieden waarvan was “aangetoond dat zich daar sporen uit het verre verleden danwel archeologische monumenten bevinden, ofwel ten aanzien waarvan het sterke vermoeden bestaat dat deze zaken daarin voorkomen.”

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: “Archeologische waarden dienen als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen.” Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie te worden onttrokken aan de bodem via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de versterking van het bodemarchief de kosten van het onderzoek dient te dragen. Inmiddels zijn de uitgangspunten van het Verdrag in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In lijn met deze wetgeving en het gemeentelijke beleid dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden gefaciliteerd, is de archeologische aandachtsgebiedenkaart omgezet in een archeologische beleidskaart, waarop per gebied of terrein wordt aangegeven welke archeologische waarde het heeft en hoe met die waarde dient te worden omgegaan bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen en grondverstorende projecten. Zie **blz. 26**.

3.3.2 Archeologie plangebied

In Nijmegen-Centrum zijn bijna alle in de gemeente Nijmegen bekende archeologische perioden vertegenwoordigd, van vroege prehistorie tot de nieuwe tijd. In dit deel van de stad heeft het verleden zich letterlijk opgestapeld. Het begin van Nijmegen zoals we dat nu kennen ligt op en rond het Valkhof. In de vroeg-Romeinse tijd lag in de ruime omgeving van het

Valkhof en Kelfkensbos een nederzetting, Oppidum Batavorum. De afwezigheid van aan de Romeinse tijd voorafgaande bewoningssporen doet vermoeden dat deze nederzetting door de Romeinen is gesticht. De opzet en het stratenplan en de rijke stadse huizen en vondsten verraden een sterke romanisering en grote welstand van de bewoners.

In de buurt van Oppidum Batavorum lagen enkele militaire versterkingen, die vermoedelijk tussen 10-20 na Chr. in gebruik waren. Oppidum Batavorum overleefde de Bataafse opstand niet; het is door Julius Civilis en zijn medeopstandelingen in brand gestoken en daarna niet meer herbouwd. De overgebleven groepen concentreerden zich in en rond verdedigde centra als die op het Valkhof / Kelfkensbos in Nijmegen. Uit deze ‘dark ages’ is in Nijmegen - en ook in de rest van Nederland - nog maar heel weinig bekend. De Franken nemen na het vertrek van de Romeinen rond het midden van de 5e eeuw vrij geruisloos de macht over. Uit deze periode stamt een nabij de Burchtstraat opgegraven groep graven die rond het jaar 500 gedateerd mag worden.

Het archeologisch onderzoek, gecombineerd met historische bronnen, heeft de laatste decennia een duidelijker beeld gecreëerd van de ruimtelijke ontwikkeling van Nijmegen. Zo is duidelijk geworden dat de stad zich



vanaf de 8e eeuw heeft ontwikkeld vanuit drie belangrijke punten: vanuit het Valkhof met zijn versterking/palms, vanuit de nederzetting op de oever van de Waal aan de voet van het Valkhof en vanuit de een nederzetting in het westelijke deel van de Benedenstad.

Sinds de stadsrechtverlening in 1230 zijn rond de stad verschillende malen muren, wallen, grachten en andere vestingwerken aangelegd. De versterkingen moesten steeds worden aangepast, vanwege de introductie van nieuwe gevechtstechnieken en wapens. In toenemende mate werd de verdediging geregeld door middel van buitenwerken, die vóór de omwalling geplaatst werden om de stad te beschermen tegen zware beschietingen. In eerste instantie zijn vlak vóór de stadsomwalling lunetten gebouwd. Later is de verdediging nog verder naar buiten verlegd en zijn op verschillende momenten in de tijd in een ruime ring rond de stad diverse forten gebouwd.

Hoewel enige jaren daarvoor serieus sprake is geweest van een ontmanteling van Nijmegen als vestingstad, zijn rond 1820-1824 opnieuw vestingwerken aangelegd. Hiervoor zijn in de stad verschillende kazernes gebouwd en op ruime afstand buiten de stad enkele forten gebouwd, waaronder Fort Kraijenhoff. In 1874 is definitief besloten tot ontmanteling van de vestingwerken en kon de stad eindelijk aan haar lang gehoopte uitbreiding beginnen.

Op de archeologische beleidskaart is het plangebied aangegeven met de waarde 0 (verstoord of al opgegraven), waarde 3 (terrein van zeer hoge archeologische waarde) en waarde 4 (archeologisch rijksmonument). Op terreinen met waarde 0 vindt geen archeologisch onderzoek (meer) plaats. Voor de terreinen/gebieden met waarde 3 staat vast dat zich archeologische resten in de bodem bevinden. Daar moet, wanneer behoud of inpasning van de archeologische waarden niet mogelijk is, archeologisch onderzoek plaats te vinden. De terreinen aangegeven met waarde 4 bevatten zulke belangrijke archeologische resten dat ze zijn beschermd op grond van de Monumentenwet 1988. Behoud van deze resten staat voorop. Voor ontwikkelingen op deze terreinen dient een monumentenvergunning ex artikel 11 van de Monumentenwet te worden aangevraagd.

3.3.3 Beleid archeologie

Het Verleden Verbeeld

In het masterplan Het Verleden Verbeeld spreekt de gemeente Nijmegen de ambitie uit om samen met andere partijen de rijke geschiedenis van de stad beter zichtbaar en ervaarbaar maken. Met deze ambitie wil de gemeente Nijmegen zowel de maatschappelijke als economisch recreatieve potentie van ons erfgoed ten volle benutten voor de stad. Erfgoed kan een middel zijn om te verbinden, om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en om een gezamenlijke identiteit te benoemen. Daarnaast kan erfgoed als middel worden ingezet om de aantrekkingskracht van de stad op (nieuwe) bewoners en bedrijven en bezoekers te vergroten.

Vanuit deze ambities is de uitvoering van Verleden Verbeeld gebaseerd op vier doelstellingen:

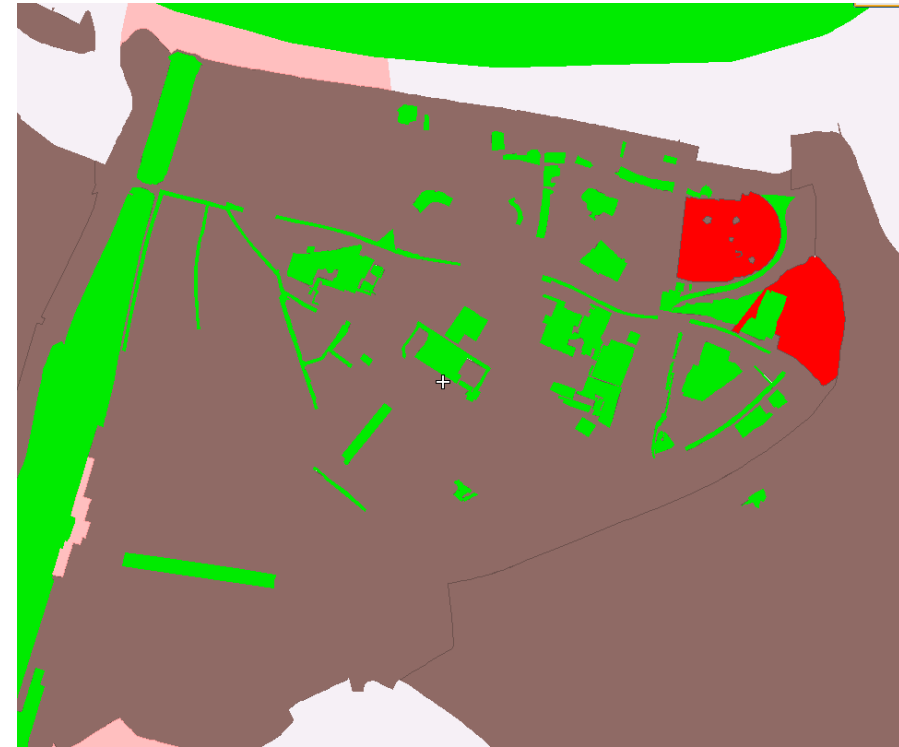
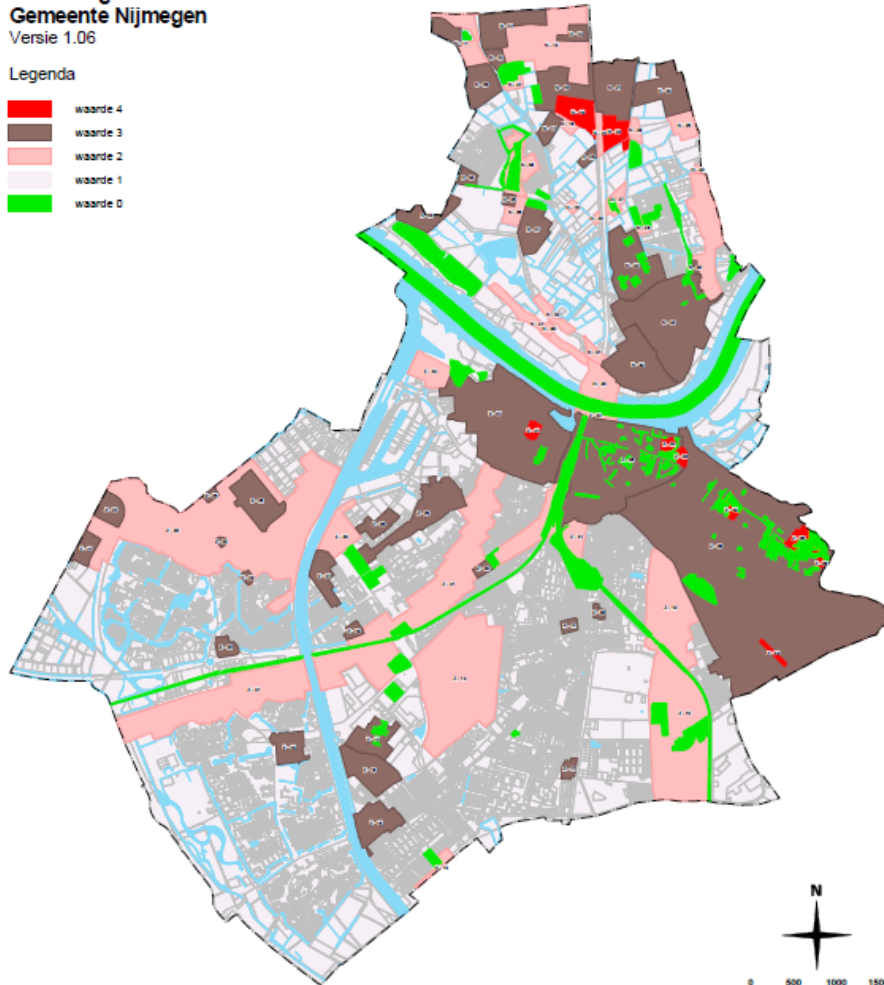
1. behoud en zorg van ons culturele erfgoed;
2. versterking van cultuurhistorisch bewustzijn van bewoners en bezoekers;
3. vergroten aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners, bedrijven en bezoekers;
4. samenhang aanbrengen in de veelheid van aanbod, activiteiten en plannen in de stad.

Nijmegen zal zich in de komende jaren gaan onderscheiden en profileren met haar rijke geschiedenis. Onder het motto 'Het Verleden Verbeeld' wordt er gewerkt aan het beleefbaar maken van de geschiedenis op straat.

**Archeologische Beleidskaart
Gemeente Nijmegen**
Versie 1.06

Legenda

- waarde 4
- waarde 3
- waarde 2
- waarde 1
- waarde 0



Detailkaart archeologie Nijmegen centrum

3.4 Hoogbouw

3.4.1 Bestaande situatie

De notitie 'Hoogbouw, Nijmegen boven de boomgrens' spreekt zich uit over de kansen en mogelijkheden van hoogbouw in Nijmegen. De definitie van hoogbouw wordt gerelateerd aan de stedenbouwkundige context, de situatie waarin men de hoogbouw beschouwt. Voor Nijmegen wordt de volgende indeling gehanteerd:

laagbouw:	2-3 lagen, al dan niet met kap
middelhoogbouw:	4-8 lagen (ca. 12-25 m.)
hoogbouw:	> 8 lagen (hoger dan ca. 25 m.)

Uit inventarisatie blijkt dat in het centrum alleen in de omgeving van het station hoogbouw voorkomt. De stationstoren, gebouw Metterswane en het belastingkantoor zijn hier voorbeelden van. Op enige afstand van het station, nabij Nassausingel en Kronenburgerpark, is een tweede concentratie van hoogbouw aanwezig. De gemiddelde bouwhoogte in het centrum ligt op 4 bouwlagen met kleine uitschieters naar beneden en boven. De ringwegen en singels als onderdeel van de 19^e eeuwse schil bestaan uit laagbouw van 2 tot 3 bouwlagen wel of niet met kap. Zie kaart op **blz. 28**.

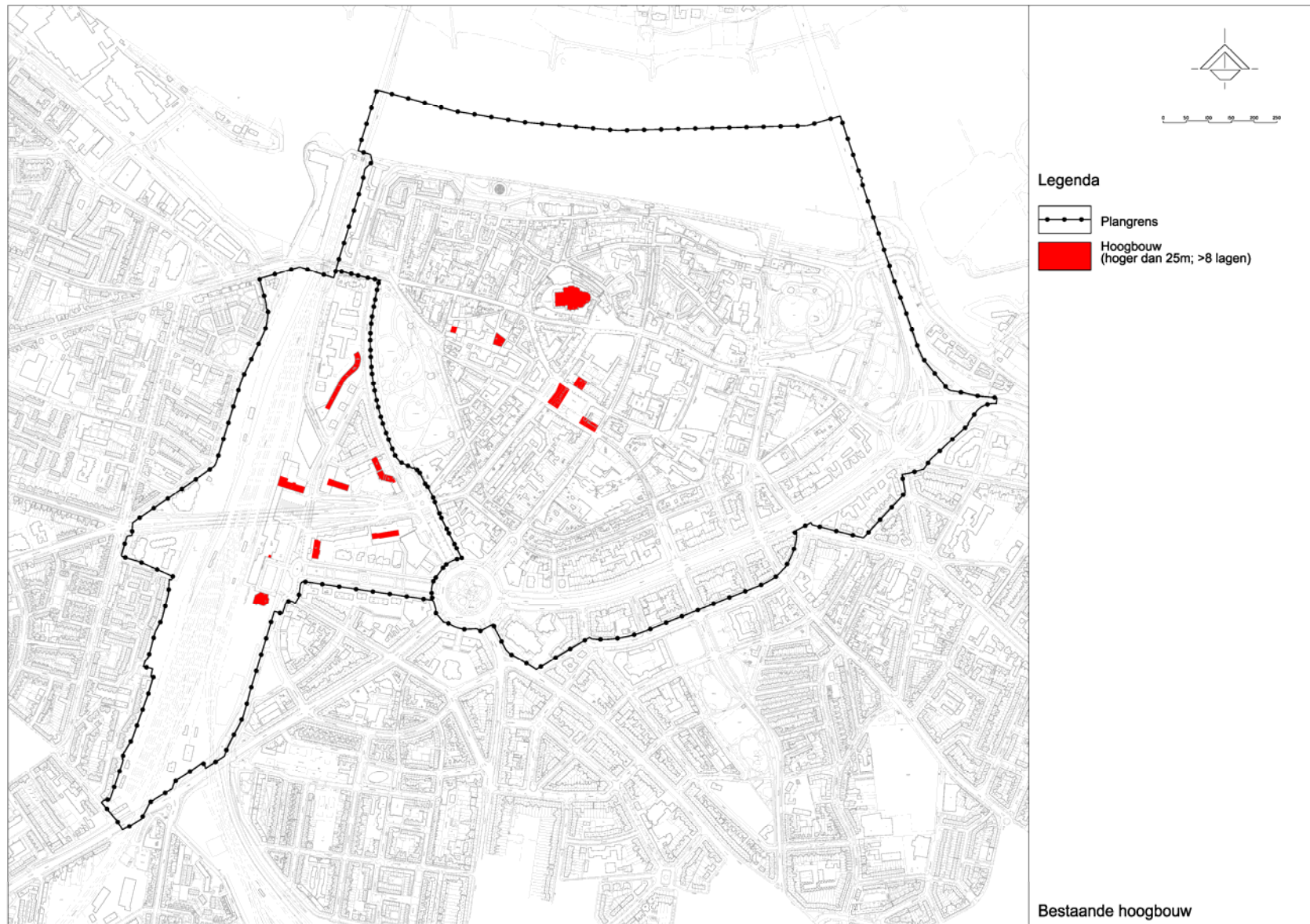
Ook bij de ontwikkelingsplannen rondom het station wordt ingezet op hoogbouw. Buiten het stationsgebied vallen de St. Stevenskerk en de kantoorstoren Mariënborg onder de noemer hoogbouw. Bij ontwikkeling Hessenberg is hoogbouw gerealiseerd. Op en rond Plein 1944 en Achter de Nieuwe Hezelpoort wordt hoogbouw gerealiseerd.

3.4.2 Radar Volkel

Radarsystemen dienen vrij zicht te hebben om goed te kunnen functioneren. Bij de vaststelling van bestemmingsplannen moet zeker zijn gesteld dat de radars een goed beeld van het luchtruim behouden en dat dat beeld niet in onaanvaardbare mate wordt verstoord door hoge objecten. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan wordt een beoordeling gemaakt van de gevolgen van die bouwwerken voor de werking van de radar. De toetsingszones voor hoogbouw zijn recent aangepast en worden ingeperkt van 28 kilometer tot 15 kilometer rond radarinstallaties (in Nijmegen is dat

Volkel) en de zones voor windturbines worden vergroot tot 75 kilometer. Vanwege de inperking is radarverstoring geen inperking meer voor hoogbouw in Nijmegen, maar wel voor windturbines.





3.5 Beeldkwaliteit

3.5.1 Kadernota beeldkwaliteit "Nijmegen over de brug"

De Kadernota Beeldkwaliteit (2003) vormt het kader voor en geeft richting aan de ontwikkeling van het stadsbeeld van Nijmegen. Binnen dit kader wordt antwoord gegeven op de vraag hoe beeldkwaliteit vorm krijgt in een mooie en leefbare stad. De kadernota omschrijft wat typisch Nijmeegse beeldkwaliteit inhoudt en welke rol de gemeente daarbij speelt. De kadernota richt zich daarbij in eerste instantie op architectuur, stedenbouw, landschapsarchitectuur, monumenten, openbare ruimte, archeologie en beeldende kunst. Het doel van de nota is beeldkwaliteit op een integrale en gebiedsgerichte wijze te verankeren in de stedelijke opgaven van Nijmegen.

Met de Kadernota Beeldkwaliteit geeft de gemeente aan de kwaliteit en samenhang van het stadsbeeld te willen behouden en versterken. De cultuurhistorie van de stad wordt als inspirator en katalysator gebruikt om nieuwe ontwikkelingen te plaatsen binnen de context van de bestaande stad.

In de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit zijn de ambities voor wat betreft de beeldkwaliteit van de stad vertaald in criteria voor bouwplannen en ruimtelijke ontwikkelingen.

3.5.2 Bouwstenen

In Nijmegen komen samenhangende ruimtelijke eenheden voor met eigen beeldkenmerken. Dit kunnen bijvoorbeeld buurten, wijken of kleinere ensembles zijn. Om de eenheden te kunnen benoemen en beschrijven, is het begrip bouwstenen geïntroduceerd.

Het centrum van Nijmegen kent de volgende bouwstenen:

- historische stedelijke bebouwing;
- laat negentiende-eeuwse bebouwing;
- naoorlogse bebouwing - wederopbouw in de binnenstad;
- inbreidingen en stadsvernieuwing vanaf 1970;

- voorzieningen (scholen/vervoersknooppunten);
- stadsparken.

Zie de kaart op **blz. 30**.

3.5.3 Dynamiek



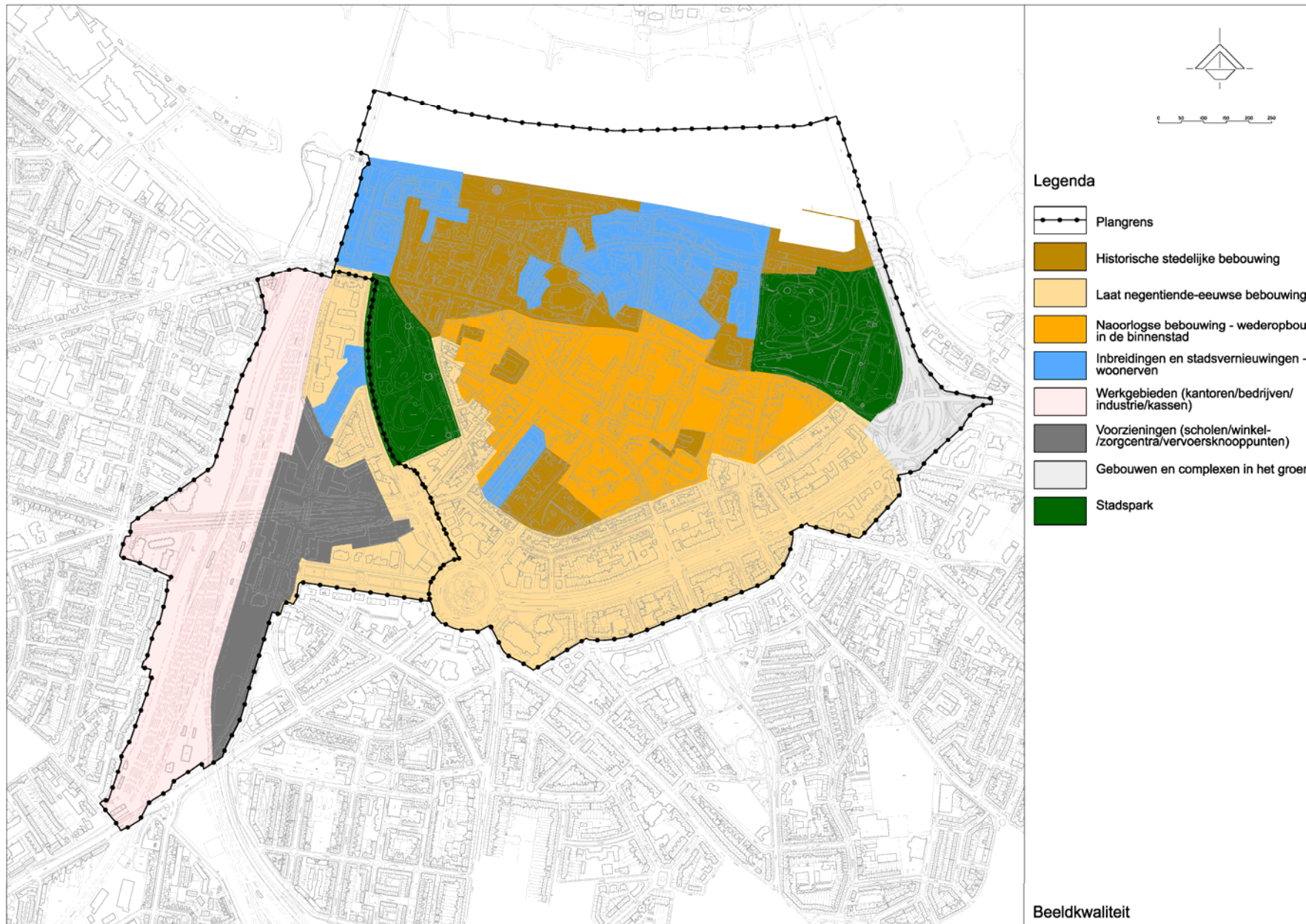
Bij de toetsing van plannen en stedelijke ontwikkelingen wordt ook rekening gehouden met de dynamiek in een gebied. In de Uitwerkingsnota Beeld-kwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen beheergebieden, beschermingsgebieden, herstructurering- en revitaliseringsgebieden en ontwikkelings- en transformatiegebieden. Voor

het plangebied gelden de volgende dynamieken: beheergebied, ontwikkeling- en transformatiegebied en beschermingsgebied.

3.5.4 Toetsingniveaus

Er worden in de Uitwerkingsnota beeldkwaliteit 2 toetsingsniveaus onderscheiden: bijzonder toetsingsniveau en regulier toetsingsniveau. De toetsingscriteria bij het bijzondere toetsingsniveau zijn zwaarder dan bij het reguliere niveau.

In het gehele centrumgebied én de stationsomgeving is het bijzondere toetsingniveau van kracht, vanwege de belangrijke positie van het gebied binnen de stad, de gaafheid van de stedenbouwkundige structuur en de waardering voor de architectuur uit de periode waarin dit deel van de stad tot stand kwam.



4. Functioneel kader

In dit hoofdstuk wordt eerst een inventarisatie gegeven van het plangebied en daarna wordt per onderwerp het beleid weergegeven.

4.1 Wonen

Wonen is één van de functies in de binnenstad. Het belang van wonen in de binnenstad is groot omdat het zeker na sluitingstijd levendigheid in de binnenstad brengt. Ook wat betreft de sociale controle heeft wonen een belangrijke functie. De confrontatie wonen/horeca kan op gespannen voet staan. Vandaar dat in de Nijmeegse binnenstad is gekozen voor horeca-accidentgebieden. In deze gebieden zal de woonfunctie minder frequent voorkomen. Buiten de horeca-accidentgebieden is de woonfunctie volop aanwezig: in de bovenstad als wonen boven winkels en in de benedenstad veelal als zelfstandig wonen. De recente plannen in de Nijmeegse binnenstad voorzien voor een groot deel in de woonfunctie (St. Josephhof, Hessenberg en Plein 1944). In deze plannen is veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de woningen en woonomgeving. Gesteld kan worden dat de woonfunctie prominent aanwezig is in de binnenstad. Maar wonen in de binnenstad is van een andere orde dan wonen in een buitenwijk.

Het centrum bestaat uit de wijken Stadscentrum en Benedenstad. Dit komt bijna geheel overeen met het plangebied van de bestemmingsplannen Nijmegen Centrum-Binnenstad en Nijmegen Centrum-Stationsomgeving, op een klein stuk ten westen van het station na. Nijmegen-Centrum is een stadsdeel dat veel andere functies kent naast het wonen en daardoor veel bezoekers en bedrijvigheid aantrekt. De wijk Stadscentrum is het eigenlijke stadshart, waarin het wonen gepaard gaat met veel andere functies. Benedenstad is grotendeels een vrij nieuwe woonwijk, welke in de plaats is gekomen voor de historische benedenstad. Naast het aantal zelfstandige woningen zijn er in met name in het stadscentrum ook veel onzelfstandige wooneenheden, zoals studentenhuysvesting.

Zoals in veel binnensteden wonen er in het stadsdeel Nijmegen-Centrum veel alleenstaanden in vergelijking met de stad (48% t.o.v. 36%).

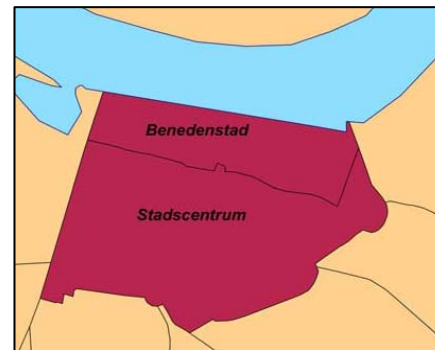
Kengetallen Wonen				
Wijkcijfers (2011)				
Wijken	Oppervlakte (ha)	Woningen	Woon-eenheden	Inwoners
Benedenstad	51	1.527	58	2.718
Stadscentrum	91	2.941	483	7.361

Woningmarkt (2010)				
	Nijmegen	Centrum	Benedenstad	Stadscentrum
% laagbouw	58	13	25	6
% huur	55	66	87	55

4.1.1 Stadscentrum

De woningbouw in de wijk Stadscentrum bestaat voornamelijk uit woningen boven winkels en etagewoningen. Ook een groot deel van de wooneenheden bestaat uit studentenwoningen. Het Stadscentrum heeft gedurende een aantal jaren een behoorlijke facelift gehad (nieuwe winkelstraten, horecagelegenheden langs de Waalkade en een grondige opknapping van het Kronenburgerpark). Het Stadscentrum is een geliefde plek om te wonen, winkelen of recreëren. De meeste voorzieningen in de stad, zoals culturele activiteiten, bioscopen, restaurants en hotels, zijn in het stadscentrum gevestigd.

Het Nijmeegs stadshart, de wijk Stadscentrum, ligt ingepast tussen de singels (tot en met de Bijleveldsingel) en de doorlopende lijn Burchtstraat Lange Hezelstraat. De stroken aan de westkant (Kronenburgersingel) en zuidkant (Oranjesingel, Bijleveldsingel) hebben architectonische allure. Zij maken deel uit van het Beschermd Stadsbeeld 19^e eeuwse schil. De bebouwing in het Centrum heeft een hoge dichtheid en is hoofdzakelijk gestapeld. Een derde



is vooroorlogs. In het Stadscentrum zijn de Piersonstraat e.o., de Pijk en het Bataafs Kwartier aan te wijzen als specifieke woonbuurten.

Het Stadscentrum wordt aangeduid als “Centrummilieu”. Kenmerken voor dit woonmilieu zijn:

- accent op middelhoog en hoogbouw;
- schakeling in gesloten bouwblokken;
- bebouwingsdichtheid zeer compact;
- veel functiemenging;
- eigendom: veel huur en minder koop in de goedkope en middeldure prijsklasse.

4.1.2 Benedenstad

De Benedenstad kent een geheel ander woonklimaat dan het Stadscentrum, namelijk dat van de stadsbuurt. Hier overheerst het (sociale) woningbouwklimaat en zijn andere functies in de minderheid of hooguit in evenwicht met het wonen. In tegenstelling tot het Stadscentrum is ook ruimte voor wonen op de begane grond. De Benedenstad kent een vrij eenzijdige samenstelling in het woningaanbod. Van de woningen bestaat ruim 80% uit sociale woningbouw in de huursector. Zie kaart op **blz 35**.

In de wijk Benedenstad zijn zowel historische als nieuwere koop- en/of huurwoningen. Hier heeft in de jaren '70 en '80 een grondige renovatie plaatsgevonden. Onder andere het Hunnerpark, het Valkhofpark en het Kronenburgerpark zorgen voor veel groen in dit stadsdeel. In de Benedenstad zijn diverse speeltuinen en -plaatsen ingericht.

De Benedenstad wordt aangeduid als “Stadsbuurtmilieu”. Kenmerken voor dit milieu zijn:

- accent op middelhoog en/of laagbouw (minimaal 2 lagen met kap);
- schakeling voornamelijk in gesloten bouwblokken;
- bebouwingsdichtheid compact;
- functiemenging gemiddeld, vooral op assen;
- mix van koop en huur in de goedkope, middeldure en dure prijsklasse.

4.1.3 Woonvisie Nijmegen 2009-2010: Wonen Leeft!

De Woonvisie Nijmegen 2009-2010 (2009) bevat de hoofdlijnen en opgaven van het woonbeleid. Centraal staat dat Nijmegen een ongedeelde stad wil zijn en bewoners wil binden.

Het centrum wordt gekenmerkt door een centrumstedelijk woonmilieu met veel functiemenging en dynamiek. In het centrum blijft de inzet om de woonfunctie te handhaven en te versterken. Dit doen we door nieuwbouw en het stimuleren van wonen boven winkels. Een centrummilieu met een stevige woonfunctie komt de leefbaarheid in dit gebied ten goede. Bovendien is het centrum een woonmilieu dat goed aansluit bij de wensen van een deel van de woningvragers. Vooral jongeren, studenten en andere kleine huishoudens met een stedelijke leefstijl. Het centrumstedelijk woonmilieu kent een hele grote vraag naar woningen. Vooral in de huur. Voor diverse doelgroepen van meest kleine huishoudens.

De vraag naar woningen in het centrumstedelijk woonmilieu is veel groter dan het aanbod. Vooral in de etagehuursector blijft een groot gedeelte van de vraag niet ingevuld. Wanneer er nieuwe locaties op de markt komen willen we op die locaties de vraag naar de etagehuursector beantwoorden. Toevoegingen in de etagehuur moeten dan ook vooral in de betaalbare sector plaatsvinden.

Als overloopgebied voor de grote vraag naar woningen in het centrum-woonmilieu gelden de randen van het centrum zoals de Benedenstad, het Waalfront en bijvoorbeeld de spoorzone. We spreken hier van wijken met een stadsbuurtwoonmilieu. Voor nieuwe locaties in het stadsbuurtmilieu zijn invullingen in de etagehuur en laagbouw mogelijk.

In het centrum wonen ook ouderen, zij het wat minder dan gemiddeld. 12% is ouder dan 65 jaar. Het aandeel bewoners in de categorie 50-64 jaar in de Benedenstad is met 26% fors. Het stedelijk gemiddelde is 18%. Met het ouder worden van deze groep is het nodig om in de toekomst het aanbod aan woonvormen voor ouderen in het centrum uit te breiden. Hierbij zullen met name levensloopgeschikte woningen moeten worden toegevoegd.



4.1.4 Woonservicegebieden in Nijmegen

Oktober 2006 heeft het college de notitie 'Woonservicegebieden in Nijmegen' vastgesteld. In 2008 is deze notitie geactualiseerd. Een 'woonservicegebied' is een wijk of een gedeelte van een wijk waar de woon-, zorg- en welzijnvoorzieningen op een dergelijk hoog niveau zijn dat ouderen en mensen met functiebeperkingen daar geïntegreerd kunnen wonen. Het beleid is er gericht op een "dekkende" situatie, c.q. spreiding van wijkservicepunten en steunpunten over de gehele stad.

Uitgangspunt is dat in de hele stad, ook in het centrum, mensen zelfstandig kunnen blijven wonen. Maar omdat niet overal intensieve zorg aan huis georganiseerd kan worden, worden binnen woonservicegebieden clusters van voorzieningen gerealiseerd voor mensen die 24 uur per dag van zorg of toezicht afhankelijk zijn of zorg op afroep nodig hebben. Op die manier

kunnen zij in de wijk blijven wonen. Vanwege het zo lang mogelijk zelfstandig wonen is het van belang dat de woonomgeving toegankelijk, verkeersveilig en sociaal veilig is ingericht. Het college heeft in 2006 daarom een checklist 'toegankelijkheid openbare ruimte' vastgesteld. Met dit besluit wordt de toegankelijkheid van de openbare ruimte een standaard element bij de planvorming van projecten in de openbare ruimte.

In 2008 is een planningskader voor wonen met zorg vastgesteld. Hierin wordt de behoefte aan drie woonvormen in beeld gebracht. Beschermd wonen (waarbij 24 uur zorg aanwezig is), verzorgd wonen, waarbij 24 uur zorg op afroep te verkrijgen is en aangepast wonen. Het betreft hier woningen die aangepast zijn aan het gebruik door ouderen en mensen met een beperking: rollator danwel rolstoeltoegankelijke woningen. Vanuit planningskader bezien blijkt in het centrum nog een tekort aan beschermd wonen van 27 eenheden, een licht tekort van 6 verzorgd wonen-woningen (5%), maar een groot tekort aan aangepast wonen voor ouderen (ruim 950).

Bij nieuwbouw is het uitgangspunt dat alle woningen aanpasbaar gebouwd worden. Bij wooncomplexen (met 0-etage woningen), die nu weliswaar niet meteen bewoond gaan worden door zorgvragers, maar wel op den duur, wordt het bouwen van multifunctionele ruimten gestimuleerd. Deze kunnen vooralsnog verhuurd worden of voor andere doeleinden worden gebruikt. Op termijn zullen deze ruimten als gemeenschappelijke ruimten voor de zorgbehoevende bewoners gebruikt gaan worden. Gestreefd wordt naar integratie waar mogelijk van de verschillende sectoren, zoals ouderen, verstandelijk en lichamelijk gehandicapten.

In het centrum staat Doddendaal, een wooncentrum voor 39 ouderen met een apart activiteitencentrum, dat uitdrukkelijk ook voor de ouderen in de omgeving bedoeld is. Zorgaanbieder is Zorggroep Zuid-Gelderland (ZZG) en het pand is in exploitatie bij de corporatie Portaal. Er behoren ook 40 aanleunwoningen bij het complex.

Er zijn initiatieven om het aanpalende activiteitencentrum Doddendaal uit te breiden. Over de toekomst van de aanleunwoningen zal nog overleg plaatsvinden met Portaal. In de 180 nieuwbouwappartementen die zijn

gerealiseerd op de Hessenberg, willen ZZG en Talis zorgdiensten leveren. Deze woningen voldoen echter niet aan de eisen uit de nota Aanpasbaar Bouwen. Op St. Josephhof zijn appartementen gebouwd die geschikt zijn voor ouderen. Op Plein 1944 worden ook appartementen gerealiseerd die geschikt zijn voor ouderen.

4.1.5 Beleidsregels onttrekking, samenvoeging en omzetting

Voor een onttrekking van een woning aan de woningvoorraad voor bijvoorbeeld gebruik als bedrijf- of kantoorruimte was altijd een onttrekkingsvergunning nodig. Zonder vergunning van burgemeester en wethouders was het niet toegestaan woonruimte te onttrekken, met andere woonruimte samen te voegen of van zelfstandige in onzelfstandige woonruimte om te zetten. Onlangs zijn nieuwe regels vastgesteld die gaan over de vraag of, en onder welke voorwaarden, een vergunning voor onttrekking, samenvoeging of omzetting kan worden verleend. Hieronder valt onder andere het geheel of gedeeltelijk gebruik als bedrijfs-, winkel- of kantoorruimte, sloop, samenvoeging met een andere woning, kamer e.d.. Indien het belang van het behoud of de samenstelling van de woonruimtevoorraad niet groter is dan het met het onttrekken, samenvoegen of omzetten gediende belang wordt een vergunning verleend.

In de nieuwe regels is bepaald dat omzetting van zelfstandige in onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur) ten behoeve van bewoning tot en met vier personen vergunningsvrij is. Vanaf vijf personen is een vergunning voor omzetting van zelfstandige in onzelfstandige woonruimte vereist en geldt een meldingsplicht op basis van het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken (het Gebruiksbesluit). Indien een vergunning wordt aangevraagd ten behoeve van omzetting van een eengezinswoning in onzelfstandige woonruimte en de woning is goedkoop (2011: € 172.000) én de vergunning wordt aangevraagd ten behoeve van bewoning van het gebouw door méér dan 3, niet in het verband van een huishouden levende personen, dan verleend het college geen vergunning. Tevens kan het college, ter bescherming van de leefbaarheid, wijken aanwijzen waarin kamerverhuur beperkt wordt. Het college gaat hier pas toe over indien er

sprake is van een kwetsbare leefbaarheids situatie in de wijk en er ontoelaatbare overlast door kamerbewoning is.

In het stadscentrum gelden speciale regels. Nijmegen zet zich al geruime tijd in voor behoud en versterking van de woonfunctie in het stadscentrum, onder meer door het stimuleren van 'wonen-boven-winkels'. Daarom wordt in het stadscentrum onttrekking ten behoeve van economische functies in beginsel niet toegestaan.

Twee uitzonderingen gelden hierop. Ten eerste kan het college uitzondering maken voor onttrekking van woonruimte ten behoeve van een economische functie waarbij overnachtingsaccommodatie voor toeristisch verblijf wordt gecreëerd, zoals een hotel, pension of bed&breakfast. Dit wordt in beginsel wel toegestaan. Net als wonen-boven-winkels, zorgt een dergelijke functie voor verbetering van de leefbaarheid in het gebied. Daarnaast zorgt het voor verbetering van de toeristische aantrekkingskracht van Nijmegen.

Ten tweede kan het college uitzondering maken voor onttrekking van woonruimte op de eerste verdieping gelegen boven een middelzware of zware horecagelegenheid (bedrijven die vallen onder categorie 2 of 3 in het centrum. Het betreft de volgende bedrijven: bar, bierhuis, biljartcentrum, café, proeflokaal, shoarma/grillroom, zalenverhuur, dancing, discotheek, nachtclub of partycentrum. Indien een onttrekkingvergunning wordt aangevraagd ten behoeve van het creëren van toilet-, opslag- en/of kantoorruimte op de eerste verdieping gelegen boven de betreffende horecagelegenheid dan kan het college vergunning verlenen.

Onder het stadscentrum wordt in de beleidsregels verstaan: de beide zijden van de Smetiusstraataat, Bloemerstraataat, Augustijnenstraat, Burchtstraat, Kelfkensbos, Gerard Noodtstraat, Van Broeckhuysenstraat, Van Welderenstraat, In de Betouwstraat alsmede de daartussen gelegen straten en de beide zijden van de Lange Hezelstraat, de Stikke Hezelstraat en Houtstraat.



4.2 Voorzieningen

4.2.1 Cultuur

In de binnenstad treffen we diverse cultuurdragers aan. Rond het Mariëburgplein is een concentratie van culturele functies: filmcentrum Lux, bibliotheek, cultureel bedrijfsverzamelgebouw het Vlaams Arsenaal. In het stadscentrum zijn verder nog twee bioscopen gevestigd. Het stadscentrum kent tenslotte een tweetal grotere culturele trekkers: het museum de Valkhof en cultureel centrum De Lindenberg.

De bestaande culturele infrastructuur moet goed op orde gebracht worden, behouden en versterkt worden. Hierbij gaat het om De Lindenberg en het Lindenberg Theater, de Keizer Karelpodia, LUX, museum Het Valkhof, de Openbare Bibliotheek Gelderland Zuid en het vernieuwen van Doornroosje.

In 2008 is door de raad besloten om het bestaande broedplaatsenbeleid in te trekken en te vervangen door atelierbeleid. Het streven is gericht op het realiseren of in ontwikkeling hebben van 125 nieuwe ateliers in de hele stad. Het project Tussentijds heeft als doel om tijdelijk beschikbare winkelpanden in de ringstraten beschikbaar te stellen aan culturele ondernemers: kunstenaars, ontwerpers e.d. Voorwaarde is wel dat zij de panden behalve als werkruimte ook als etalage en verkooppunt van hun werk gebruiken. Tegelijkertijd is deze tijdelijke invulling van winkelpanden een goed alternatief voor leegstand. Ook draagt het bij aan een aantrekkelijk winkelaanbod in de ringstraten en dus ook aan de verhuurbaarheid van de beschikbare winkelpanden. Het project Tussentijds past in de ambitie van de gemeente om 125 nieuwe ateliers in ontwikkeling te hebben of te realiseren.

De diverse culturele voorzieningen zijn in de volgende tabel weergegeven.

Type	adres
Culturele voorzieningen	
Schouwburg De Vereniging Museum Het Valkhof Stratemakerstoren Velorama fietsmuseum Natuurmuseum De Lindenberg Lux Mariëbeurs De Bibliotheek Calypso bioscopen Carolus bioscopen Kolpinghuis Poppodium Merlijn	Keizer Karelplein 32h Keizer Karelplein 2d Kelfkensbos 59 Waalkade Waalkade Gerard Noodtstraat Ridderstraat Mariëburg 38-39 Mariëburg Mariëburg Tweede Walstraat 16 Plein 1944-28 Bloemerstraataat Hertogstraat 13
Overige voorzieningen	
Molenstraatkerk St. Stevenskerk St. Jacobskapel Politiebureau	Molenstraat St. St. Stevenskerkhof Glashuis Stieltjesstraat

4.2.2 Beeldende kunst

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

- de zichtbaarheid en positie van kunst in de dagelijkse leefomgeving;

- de kwaliteit en beleving van de stedelijke inrichting;
- de identiteit van de stad.

In het centrum is het grootste deel van de gemeentelijke buitenruimte-kunstcollectie ondergebracht. De kunstdichtheid is hier zogezegd het grootst. Het centrum is als visitekaartje van de stad de plek bij uitstek om het imago van Nijmegen te tonen: de oudste stad waarin ruimte is voor het experimentele en het nieuwe. Dit heeft tot gevolg dat hier zeer uitgesproken kunstwerken (in maat, vorm en betekenis) tot stand komen.

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



4.2.3 Opvang

Er zijn diverse voorzieningen die een eerste opvang bieden voor mensen die dakloos zijn geworden. Het is gewenst deze voorzieningen zo veel

mogelijk te realiseren op de plekken waar deze mensen zich bevinden. Veelal is dit het stadscentrum. Vanuit deze eerste opvangvoorzieningen kan men doorstromen naar vervolgovang en vormen van begeleid en beschermd wonen danwel zelfstandig wonen. Deze hoeven zich niet persé in het centrum te bevinden, maar, net als voor andere woon(zorg) voorzieningen, kan dit wel.

Binnen het plangebied van het Centrum ligt het Multi Functioneel Centrum (MFC) met de dag- en nachtopvang voor verslaafden, gebruiksruimtes en methadonverstrekking. Binnen het MFC zullen de komende periode daarnaast nog verblijfsplaatsen worden gerealiseerd die dienen als vervolgstap na de eerste opvang. Binnen het plangebied zijn verder gesitueerd de nachtopvang van de Nunn/Ribw. De vrouwenopvang van Hera is verplaatst naar een locatie buiten het centrum.

Een andere belangrijke voorziening is de huiskamer (De Cirkel) voor prostituees die gevestigd is vlakbij het spoor, bij de tippelzone. Tenslotte kennen we enkele particuliere inloopvoorzieningen voor dak- en thuislozen die in het plangebied zijn gevestigd, zoals Koffiehuis de Verwondering en Het Kruispunt (Doddendaal).

Het streven is om mensen binnen de opvang zo veel als mogelijk te stabiliseren, dagritme en dagbesteding te bieden en hun problemen te inventariseren. De bedoeling is dat zij vanuit deze eerste opvang zo snel als mogelijk vervolgstappen zetten richting herstel en waar mogelijk richting (begeleid) zelfstandig wonen.

4.2.4 Speelvoorzieningen

Voor de gehele stad is een analyse gemaakt om tot een verdeling van speelplekken te komen. Daar is een verdeelsleutel uitgekomen. Op grond van deze verdeelsleutel is per wijk onderzocht of in het benodigd aantal speelvoorzieningen wordt voorzien. Het aantal speelplekken is afgestemd op de stedelijke Nijmeegse norm per wijk, namelijk 1,5 speelplek per 100 kinderen van de basisgeneratie en 1 recreatieve sportplek voor 100 jongeren in de leeftijd van 12 tot 18 jaar per wijk. Er zijn diverse speelplekken in het centrum (zie de tabel) Voor de gehele stad is een analyse gemaakt om tot een verdeling van speelplekken te komen. Aan beide normen wordt voldaan.

4.2.5 Onderwijs

De doordecentralisatie van de onderwijshuisvesting heeft tot gevolg dat in de toekomst de ontwikkelingen van de scholen ten aanzien van de huisvesting door de schoolbesturen moet worden opgepakt. Het ROC Nijmegen heeft een nieuwe campus betrokken nabij het station. Daarnaast zijn er diverse basis en voortgezet onderwijs voorzieningen.

De diverse onderwijsvoorzieningen e.d. zijn in de volgende tabel weergegeven.

Type	adres
Basisonderwijs	
Petrus Canisius	St. St. Stevenskerkhof 37-39
Voortgezet onderwijs	
Stedelijk gymnasium ROC	Kronenburgersingel 269 Campusbaan 6
Sportvoorzieningen	
Sportzaal "Onder de Steven"	Smidstraat 31
Wijkcentra	
Het oude Weeshuis	Papengas 8
Zorg en welzijn	
Wooncentrum Nieuw Doddendaal Multi Functioneel Centrum (MFC) Nunn/Ribw Dagopvang Het Kasteel Nijmegen De Cirkel Koffiehuis de Verwondering Het Kruispunt	Parkdwarstraat 34 Van Schevichavenstraat 12 In de Betouwstraat 19 Bijleveldsingel 10 Nieuwe Markt 60 Eibrachtstraat 8 Kroonstraat 114
Speelvoorzieningen	
1 sportplek Oude Haven 2 speelplek Karthuiserhof 3 speelplek Kromme Elleboog/Oude Haven 4 speelplek Kloosterhof 5 zwembadje Papengas Oude weeshuis 6 speelplek Vinkengas 7 speelplek Lutherseplaats 8 speelplek Spinhuisplaats 9 speelplek Muchterplaats 10 speelplek Eiermarkt 11 speelplek Piersonstraat 12 speelplek Kronenburgerpark	



4.2.6 Evenementen

De binnenstad is ook de centrale plek voor evenementen. Evenementen als de Kermis, Vierdaagse, Vierdaagsefeesten, viering Koninginnedag, Zomerfeesten, Dag van het Levenslied, Armada, Goffertparkconcerten en dergelijke leveren een bijdrage aan de sociaal/economische, cultuur/economische en toeristisch/recreatieve functie van de binnenstad.

Vanuit het evenementenbeleid bestaat behoefte aan ruimte in het centrum. De openbare ruimte in het centrum moet geschikt blijven voor evenementen. Conform afspraak met de raad streven wij ernaar om voor iedere evenementenlocatie die verdwijnt er nieuwe vierkante meters voor terug te vinden. Er zijn enkele locaties verdwenen (zoals St. Josephhof) of tijdelijke niet te gebruiken (Plein 1944).



4.2.7 Prostitutie

Aan de Nieuwe Markt zijn vijf raamprostitutiepanden gevestigd. Het beleid is om dit aantal niet te laten groeien. Er worden in het nieuwe bestemmingsplan Centrum dan ook geen extra mogelijkheden gecreëerd voor raamprostitutie.

Aan de Nieuwe Marktstraat is een tippelzone gevestigd. Tippelen is in Nijmegen verboden, met uitzondering van de Nieuwe Marktstraat. Aan dezelfde straat is ook een ruimte waar seksuele handelingen kunnen worden verricht. Het beleid is om het tippelen in Nijmegen actief te laten uitsterven en prostituees te begeleiden naar andere werkzaamheden.

4.3 Economie

In het stadscentrum komt een breed scala aan economische functies voor: detailhandel, horeca, kantoren, (commerciële) dienstverlening, markt en cultuur. In deze paragraaf wordt een toelichting per functie gegeven.

Eerst vindt een inventarisatie van de verschillende functies plaats en vervolgens wordt op het beleid ingegaan.

4.3.1 Detailhandel

Aan de top van de winkelhiërarchie staan de hoofdwinkelstraten in de binnenstad. Dit centrale winkelgebied is herkenbaar als een gebied met dominante detailhandel. Het Nijmeegse stadscentrum biedt een gevarieerd aanbod aan winkels en winkelmilieus. Het gaat hier om circa 100.000 m² w.v.o. aan winkelruimte.

Dit winkelaanbod is continu sterk in beweging. We zien daarbij de volgende trends:

- het oppervlak in dagelijkse artikelen is stabiel tot licht stijgend;
- het oppervlak in doelgerichte aankopen neemt af;
- het oppervlak in vergelijkend winkelen neemt toe;
- “slechte meters” (verdiepingsvloeren, winkeloppervlak in de periferie) verdwijnen ten gunste van “goede meters”.

Het winkelgebied is als volgt opgebouwd (zie ook de kaart op **blz. 48**):

1. Hoofdwinkelstraten

Broerstraat, Burchtstraat, Molenstraat, Grote Markt, Passage Molenpoort, Augustijnenstraat, Marikenstraat, Moenenstraat en Plein 1944.

In deze straten domineert de detailhandelsfunctie. Hier vindt met name het vergelijkend winkelen plaats en zijn winkels in de sectoren mode en luxe-artikelen gevestigd. Ook bevinden zich de warenhuizen, zoals Hema en V&D. Het filiaal- en grootwinkelbedrijf is in dit gebied flink vertegenwoordigd. Nijmeegse bedrijven zijn schaarser en komen in dit gebied vooral in de wat “luwere” delen (qua passanten- en huurniveaus) voor. Hetzelfde

geldt voor discountaanbod en aanbod in hogere marktsegmenten.

2. Omliggende centrumstraten

Houtstraat, Stikke - en Lange Hezelstraat, Van Welderenstraat, Ziekerstraat, Bisschop Hamerstraat, Van Broeckhuysenstraat, Pauwelstraat, Koningstraat, Kelfkensbos, Hertogstraat, In de Betouwstraat, Smetiusstraataat, Van Schevichavenstraat, Arksteestraat, Bloemerstraataat en Mariënborg.

Deze straten die direct om de hoofdwinkelstraten liggen kennen nog een sterke winkelfunctie. De straten variëren van karakter. Zo zijn de Molenstraat, Ziekerstraat en de Hezelstraten/Houtstraat tevens aanloopstraten richting de winkelkern, met een krachtige winkelfunctie. Hier treffen we naast het filiaalbedrijf ook sterk de lokale winkeliers aan. In de Houtstraat domineren lokale detailhandelszaken, gericht op luxeproducten.

De plein(achtige) ruimten aan/rond de hoofdwinkelstraten (Grote Markt, Kelfkensbos, Mariënborg-Koningstraat, kop Molenstraat) zijn voor detailhandel vaak minder geschikt, maar vormen met het horeca-aanbod, de terrassen, de culturele voorzieningen en de monumentale bebouwing een belangrijke toevoeging aan de sfeer en beleving.

De ringstraten zijn van groot belang voor het centrum omdat hierin winkels zijn gevestigd met een eigen, typisch Nijmeegs karakter. Het zijn de bedrijfjes met een zogenaamde "Nijmeegse smoel". In de ringstraten zit het voor Nijmegen unieke aanbod. De kwalitatieve versterking van het Nijmeegse winkelbestand zal dan ook vooral hier plaatsvinden. En voor startende bedrijfjes fungeren deze straten vaak als broedplaatsfunctie. De ringstraten variëren van opzet. In het algemeen domineert de detailhandelsfunctie, maar ook komt in deze straten veel horeca en commerciële dienstverlening voor. De verschillende ringstraten kennen heel uiteenlopende profielschetsen. Door te kiezen voor een bepaald profiel wordt een grotere klantenkring aangetrokken en versterkt de detailhandel elkaar.

3. De overige straten in het stadscentrum

Nieuwstraat, St. Jorisstraat, Wintersoord, Klein Mariënborg, Mariënborgsestraat, de Walstraten en Gerard Noodtstraat.

In deze straten komt nu nog beperkt economische functies als detailhandel, horeca en commerciële dienstverlening voor.

Ook in de toekomst is veel dynamiek in het stadscentrum op het gebied van detailhandel te verwachten. Allereerst door de oplevering van het vernieuwde Plein 1944 in 2013. Daardoor wordt het “klaverdriemodel” van de hoofdwinkelstraten gecompleteerd en komt er een nieuwe trekker in de westelijke binnenstad. Wat betreft bereikbaarheid zal de cirkel van parkeerlocaties op de belangrijkste entrees van de binnenstad met de Keizer Karel garage en de Nieuwe Hezelpoortgarage zijn uiteindelijke vorm krijgen. De nieuwe stadsbrug zal de verkeersstructuur minder kwetsbaar maken en het groeiende consumentenpotentieel in de Nijmegen-Noord beter op de binnenstad laten aantakken.



4.3.2 Kantoren

Kantoren in het stadscentrum zijn vooral gevestigd in het singelgebied aan de rand van het stadscentrum. In het winkelgebied zijn alleen het stadhuis, het Mariënborgkantoor en de Mariënborgbeurs als kantoor aan te merken. Het singelgebied is een stabiel kantoorgebied voor de meer traditioneel financiële en zakelijke dienstverlening. In het stationsgebied bevinden zich het belastingkantoor, het kantoor van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en aan de westzijde van het spoor het kantoor van de UWV. Onder kantoorgebruikers is het singelgebied rond het stadscentrum het meest populaire gebied. Hier treffen we ook de minste leegstand aan.

4.3.3 Horeca

In het stadscentrum van Nijmegen bevinden zich circa 230 horecabedrijven. Het gaat daarbij vooral om bedrijven in de dranken- en restaurantsector. De Nijmeegse horeca is met name geconcentreerd in horeca-accidentgebieden, verspreid over diverse plekken in het stadscentrum. Het gaat om de horeca-accidentgebieden Grote Markt, Molenstraat, Kelfkensbos, Waalkade en Koningstraat/Mariënborg en Plein 1944. De ruimtelijke concentratie van horeca wordt als succesvol ervaren. Elk van deze accidentgebieden kent zijn eigen type horeca.

Grote Markt/Grote straat

De Grote Markt is één van de Nijmeegse pleinen met een belangrijk verblijfsklimaat, waarbij de historische ambiance nadrukkelijk aanwezig is. De Grote Markt trekt vooral het winkelend publiek en heeft vooral een verzorgende functie voor bezoekers die al in de binnenstad zijn. De Grote Straat, direct gelegen nabij de Grote Markt, kent vooral avond- en nachthoreca.

Waalkade

De Waalkade heeft zich de laatste jaren verder ontwikkeld en heeft inmiddels een grote bekendheid gekregen in Nijmegen, regionaal en zelfs nationaal. In het gebied zijn circa 20 bedrijven gevestigd, waarbij de nadruk ligt op grand-café's. De horecabedrijven zijn aantrekkelijk gelegen, kijken uit op de Waal en spelen in op de toeristische bezoeker. Vooral 's zomers zijn er veel bezoekers, die graag gebruik maken van de vele terrassen. Nadelig voor de Waalkade is de geïsoleerde ligging ten opzichte van de rest van

de stad, waardoor de kade minder bezoekers trekt dan mogelijk is.

Koningstraat/Mariënborg

Dit gebied is één van de uitgaansgebieden van Nijmegen. Het gebied heeft een aantrekkelijke uitstraling: een intieme pleinsfeer, een grote hoeveelheid terrassen en een open karakter. Het gebied is goed gelegen ten opzichte van het winkelgebied. Mariënborg heeft zich ontwikkeld tot een ontmoetingsplek voor cultureel geïnteresseerden. Het gebied heeft zich de laatste jaren sterk ontwikkeld.

Molenstraat

Het begin van de Molenstraat is één van de voornaamste uitgaansgebieden voor jongeren en studenten in Nijmegen. De nadruk in dit gebied ligt op cafébedrijven. Het accent ligt op de avond/nachtfunctie. Als het gaat om avondhoreca, dan heeft de Molenstraat mede vanuit oogpunt van veiligheid haar maximumcapaciteit behaald. Versterking van het accentgebied kan nog gezocht worden in de daghoreca. Versterking van de winkelfunctie vindt plaats als in het begin van de Molenstraat duidelijker wordt gekozen voor een scheiding van detailhandel (even-nummers aan de linkerkant) en horeca (oneven-nummers aan de rechterkant).

Kelfkensbos

In deze omgeving is een tiental horecabedrijven gevestigd, overwegend restaurants. De bedrijven profiteren van een goede bereikbaarheid (parkeergarage) en een goede zichtbaarheid aan een plein. Ook de aanwezigheid van museum Het Valkhof biedt mogelijkheden. Het verblijfsklimaat wordt als matig ervaren. Dit wordt veroorzaakt door de nadrukkelijke aanwezigheid van de verkeersfunctie en een relatief lage kwaliteit van de bebouwing en openbare ruimte.

Door te kiezen voor horeca-accentgebieden in de Binnenstad vindt er een duidelijke scheiding tussen detailhandel en horeca plaats en worden conflicten tussen functies (geluid, overlast) zoveel mogelijk voorkomen. De accentgebieden in het stadscentrum zijn zo over de binnenstad verdeeld, dat de winkelende consument steeds in de nabijheid een café of restaurant kan opzoeken om even uit te rusten en wat te eten en te drinken. Toch zijn

er, vanuit de historie, nog een flink aantal horecabedrijven gevestigd buiten de accentgebieden. Het gaat hierbij vooral om horeca in de ringstraten, van uiteenlopende kwaliteit en behorend tot uiteenlopende segmenten (meest avondhoreca: cafés en restaurants). Denk daarbij aan de Bloemerstraataat, Smetiusstraataat, Lange Hezelstraat, In de Betouwstraat, Van Welderenstraat, Tweede Walstraat, Vlaamse Gas en de Hertogstraat.

De inzet is om de komende jaren in het stadscentrum de belangrijke rol van de horeca verder te versterken. De horeca ondersteunt de andere functies van het stadscentrum en is een grote trekker van bezoekers naar het stadscentrum. De algemene trend is dat het belang van horeca in winkelgebieden flink is toegenomen. Ook in Nijmegen kan verwacht worden dat een combinatie van winkelen met een bezoek aan de horeca snel wordt gemaakt.

4.3.4 Ondersteunende horeca

Naast reguliere horeca kennen we in het stadscentrum ook ondersteunende horeca. Er is sprake van ondersteunende horeca wanneer horeca niet de hoofdfunctie is en men toch iets kan consumeren en daarvoor moet betalen. Het gaat dan om bijvoorbeeld detailhandel of commerciële dienstverlening, maatschappelijke functies of voorzieningen gericht op cultuur en ontspanning, waar een beperkt deel van het oppervlak gebruikt wordt voor het plaatsen van tafels en stoeltjes. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om een boekenwinkel met een koffiecorner of om een museum met een restaurant.

Ondersteunende horeca bij detailhandel komt nu nog beperkt in het stadscentrum voor. Uit een inventarisatie is gebleken dat in het stadscentrum 15 detailhandelszaken met ondersteunende horeca zijn.

4.3.5 Hotels

Ook hotels vallen onder horeca. In en rond het stadscentrum zijn diverse hotels gevestigd. Daarnaast zijn er ook enkele bed&breakfastvoorzieningen. Gezien de ruimte op de Nijmeegse hotelmarkt worden op dit moment zowel kleinschalige als grotere nieuwe hotelinitiatieven die zich in en rond het stadscentrum willen vestigen positief benaderd.

4.3.6 Markten

De maandagmarkt is met meer dan 100 standplaatsen nog altijd één van de grotere markten in ons land met de agf-markt (aardappelen, groenten en fruit) op het Kelfkensbos, de warenmarkt in de Burchtstraat, Grote Markt en Augustijnenstraat en de Lusemert (vlooiemarkt) op de St. St. Stevenskerkhof.

De maandagmarkt is in economisch opzicht voor de binnenstad een factor van belang. Ook vele winkels in deze straten hebben hun openingstijden hieraan aangepast: marktdag is ook winkeldag. Op zaterdag is veel meer sprake van recreatief markten. De agf-markt op het Kelfkensbos funktioneert in belangrijke mate ook als food-markt voor Nijmegen-Oost.

Naast de standplaatsen op de markt zijn er ook vaste standplaatsen (Vietnamese loempia's, snacks, vis, etc.). Voor deze vaste standplaatsen zijn in de binnenstad zijn 9 locaties aangewezen. Verder zijn er nog 6 vaste kiosken in de binnenstad (bloemen, snacks, vis).

4.3.7 Recreatie en toerisme

Toerisme is een belangrijk onderdeel van de Nijmeegse economie. De binnenstad van Nijmegen is hét voornaamste toeristische product van de stad. De toeristische sector is een belangrijke banenmotor voor Nijmegen. De met toerisme samenhangende werkgelegenheid belooft in Nijmegen ruim 5.500 banen, tegen de 6% van het totaal.

De stad Nijmegen heeft, met name door haar aantrekkelijke binnenstad, duidelijk een positief toeristisch imago. We doen het als stad goed als het gaat om ons toeristisch profiel.



Raamwerk Nijmegen Centrum

We hebben in 2010 goede resultaten behaald bij het Toeristisch Imago-onderzoek van Lagroup, waar 18 steden met elkaar worden vergeleken. Nijmegen haalde daarbij voor haar "overall toeristisch imago" een vierde plaats en hoefde alleen steden als Maastricht, Amsterdam en Den Bosch voor te laten gaan. Ook stond Nijmegen in de top-5 in de lijst van meest gastvrije steden van Nederland, in 2010 opgesteld door VVV Nederland.

4.3.8 Beleid detailhandel

De hoofdlijnen van het detailhandelsbeleid zijn de afgelopen jaren niet veranderd en zullen ook niet veranderen. Het stadscentrum staat bovenaan in de hiërarchie van winkelcentra. Detailhandel blijft daar de belangrijkste functie en zal de belangrijkste drager voor andere functies in de binnenstad blijven. Wel zijn er recent nieuwe beleidsaccenten gewijzigd in de notitie Bruisende Binnenstad.

In het kernwinkelgebied heeft de afgelopen jaren een flinke impuls in de openbare ruimte plaats gevonden. Daarnaast heeft door de realisatie van de Mariken- en Moenestraat een vervolmaking van winkelcircuits plaats gevonden.

Op Plein 1944 wordt momenteel een nieuwe ontwikkeling gerealiseerd, met daarin, naast horeca en leisure, nieuwe winkelruimte. Het gaat hierbij om ca. 9.000 m² v.v.o. detailhandel, 2.300 m² leisure en 800 m² horeca. De nieuwe ontwikkeling biedt ruimte aan een grootschalige trekker op retailgebied. Juist deze grootschalige zaken kunnen door hun compleetheid en naamsbekendheid een grote trekkracht voor het stadscentrum genereren. Door de nieuwe ontwikkeling wordt Plein 1944 een verbindende schakel tussen de oost- en westkant van het stadscentrum.

Om een evenwichtige situatie in het stadscentrum te creëren, is de afgelopen jaren de inzet geweest om, na aanpak van het kernwinkelgebied, een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de omliggende ringstraten uit te voeren. Voor de ringstraten is een straatmanager aangesteld. Samen met de ondernemers voert de straatmanager een uitvoeringsprogramma uit met daaraan gekoppeld een actieprogramma opstellen om het verblijfskli-

maat in de straten te verbeteren.

Voor de ringstraten zijn streefbeelden per straat opgesteld. Het doel van deze streefbeelden is dat gericht bedrijven geworven kunnen worden die passen in dit streefbeeld. Hieronder volgt een overzicht van de profielen per straat:

- *Lange en Stikke Hezelstraat : winkelen in de oudste winkelstraat*

In deze straat vind je speciaalzaken met een verrassend assortiment in een fraaie historische setting. Het is ook vooral een starterslocatie, waardoor het verloop in de straat redelijk groot is. Versterking is mogelijk in de hoek van lifestylebranches als kleding, woondecoratie, cadeau, kunst en antiek.

- *In de Betouwstraat: mix van Nijmeegse formules*

In deze straat tref je een mix aan van bekende Nijmeegse formules op het gebied van dienstverlening, detailhandel en horeca. De combinatie van verkoop, maken en repareren is hier kansrijk.

- *Bloemerstraataat en Smetiusstraataat: stedelijke entree naar het centrum*
Horeca domineert in de Smetiusstraataat. Verderop in de Bloemerstraataat naast retail veel dienstverleners. Het gebied heeft een wat rauwe, stedelijke uitstraling. Deze uitstraling kan nog verder worden versterkt met winkels met een sterk concept.

- *Van Welderenstraat en Van Broeckhuysenstraat: specialisten in service en gastvrijheid*

Er is al ruimte voor bijzondere winkels, daghoreca en functiemenging. Kansen liggen in segmenten die zich richten op lifestyle.

- *Tweede Walstraat: kleurrijke ringstraat*

Mix van winkels, horeca (waaronder coffeeshops), dienstverlening en overige bedrijvigheid. Het bouwblok nabij Vlaamse Gas wordt op termijn herontwikkeld. Versterkingsmogelijkheden zijn er in de hoek van starters, leisure en ontspanning.

- *Kelfkensbos en Hertogstraat: de keuken van Nijmegen*

Divers palet aan horeca, naar keuken en prijsstelling. Gebied is horeca-accntgebied en kan zich met vernieuwende horecaconcepten verder vernieuwen.



4.3.9 Beleid commerciële dienstverlening

Naast winkels treffen we in het centrum veel horeca en commerciële dienstverleners aan. Bij commerciële dienstverlening gaat het om zaken als een kapper, schoonheidssalon, uitzendbureau en reisbureau. Nieuwe aanbieders zijn de “winkels” van banken en zorgverzekeraars. Al deze aanbieders hebben met elkaar gemeen dat ze geen product maar een dienst verkopen.

Er komen steeds meer aanvragen van commerciële dienstverleners die zich willen vestigen in het stadscentrum. Recentelijk zijn nieuwe regels vastgesteld met betrekking tot het toegestane percentage dienstverlening in het stadscentrum, zodat dienstverleners beter terecht kunnen in de binnenstad.

In het stadscentrum maken we voor de functie commerciële dienstverlening voortaan onderscheid tussen drie gebieden (zie ook kaart op **blz. 48**).

Hoofdwinkelstraten

Voor deze straten geldt dat het maximaal aan toegestane commerciële dienstverleners 20% per straatzijde mag zijn. De straten zijn: Broerstraat, Burchtstraat, Molenstraat, Grote Markt, Passage Molenpoort, Augustijnenstraat, Marikenstraat, Moenenstraat, Plein 1944.

De omliggende centrumstraten

Voor deze straten geldt: maximaal 30% dienstverlening voor de Houtstraat, Stikke - en Lange Hezelstraat, Van Welderenstraat, Ziekerstraat, Bisschop Hamerstraat, Van Broeckhuysenstraat, Pauwelstraat en Koningstraat. En maximaal 50% dienstverlening voor Kelfkensbos, Hertogstraat, In de Betouwstraat, Smetiusstraataat, Van Schevichavenstraat, Arksteestraat, Bloemerstraataat en Mariënborg.

De overige straten

Voor deze straten geldt dat het percentage toegestane dienstverlening wordt losgelaten. Er geldt niet langer een maximum aan dienstverleners voor deze straten. De straten zijn Nieuwstraat, St. Jorisstraat, Wintersoord, Klein Mariënborg, Mariënborgsestraat, De Walstraten, Gerard Noodtstraat, van der Bruggenstraat en Staringstraat.

Het gaat dus om nieuwe regels m.b.t. dienstverlening die worden overgenomen in het bestemmingsplan Nijmegen Binnenstad-Centrum.

4.3.10 Beleid kantoren

Hoofddoelstelling van de kantorenmarktbeleid is het streven naar een dusdanig aanbod van kantoorlocaties zodanig dat kantoorgebruikers zo goed

mogelijk worden gefaciliteerd en de werkgelegenheid zo goed mogelijk tot ontwikkeling kan komen. De gemeente kan het aanbod van kantorenlocaties planologisch sturen. Algemeen gesteld dient in een bepaalde periode (fasering) een gedifferentieerd aanbod qua grootte voor verschillende doelgroepen (segmentering) beschikbaar te zijn.

Nijmegen wil marktpartijen en eindgebruikers aan de stad binden door over voldoende aanbod te beschikken. De toekomstige vraag kan goed worden gefaciliteerd op de kantorenlocaties in Nijmegen Noord en in de omgeving van het Centraal Station. Met de ontwikkeling van de stationslokatie (inclusief de westzijde waar nu het UWV is gevestigd) en de locaties in de Citadel, stationsomgeving Lent en langs de Graaf Alardsingel wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod. Deze lokaties verdienen prioriteit omdat ze goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Wij richten ons op behoud en uitbreiding van werkgelegenheid van de reeds in Nijmegen gevestigde bedrijven en op acquisitie van nieuwe bedrijven van buiten Nijmegen. Vraag en aanbod van kantoor- of bedrijfsruimte wordt door middel van accountmanagement en acquisitie bij elkaar gebracht. Bij het toewijzen van kantooruimte wordt eerst gekeken naar leegstaande panden in de stad.

4.3.11 Beleid horeca

In 2007 is het beleid voor nieuwe en bestaande horeca vastgelegd in de Horecanota Gastvrij Nijmegen. In grote lijnen wordt vastgehouden aan deze beleidsregels. Nieuwe horeca is alleen toegestaan in de horeca-accntgebieden. In de horecanota in 2007 is Plein 1944 nog als nieuw te ontwikkelen horeca-accntgebied opgenomen. Bij het opstellen van het nieuwe beleidsplan willen we kijken naar de ruimte die er nu nog is voor nieuwe horeca in de horeca-accntgebieden. Mocht deze ruimte te beperkt zijn, dan kan dit aanleiding voor verruiming van deze gebieden. Een eerste stap is het verruimen van het horeca-accntgebied Koningstraat-Mariënborg (omgeving Lux). Ook andere accntgebieden (denk aan Plein 1944) kunnen in beeld komen, mits verantwoord vanuit het oogpunt van openbare orde en veiligheid.

In 2008 is vastgesteld dat voor de zakelijke bezoeker, werkzaam op kantoorlocaties in/nabij de singels, er nauwelijks daghoreca in de nabijheid aanwezig. Nieuwe daghoreca is mogelijk gemaakt in het gebied singelringstraten. Toen is de beleidslijn vastgesteld om beperkt nieuwe daghoreca-bedrijven toe te staan in de Van Welderenstraat en Van Broeckhuysenstraat. Van deze mogelijkheid is door nieuwe initiatieven als Nostra en Sid en Live gebruik gemaakt. Deze daghoreca heeft bijgedragen aan een beter vestigingsklimaat in beide ringstraten. We continueren dan ook deze beleidslijn.

De reeds bestaande horeca in het stadscentrum wordt de mogelijkheid gegeven zich verder te versterken. Daar dient tegenover te staan dat de horeca investeringen pleegt in kwaliteit en innovatieve concepten. Horeca-bedrijven in het stadscentrum hebben in vergelijking met andere steden slechts een beperkte schaal. Schaalvergroting is noodzakelijk om op termijn te kunnen overleven. Zowel horecabedrijven in de horeca-accentgebieden als daarbuiten wordt de mogelijkheid geboden om uit te breiden. Voor horecabedrijven buiten de accentgebieden geldt wel de beperking dat uitbreiding is toegestaan, mits dit past binnen profielschetsen van de straat.

Horeca op unieke locaties heeft vaak een bereik, dat verder gaat dan alleen bewoners van de eigen wijk of stad. Denk hierbij met name aan de toeristische bezoeker. Kwalitatief goede initiatieven vanuit de markt worden op hun eigen merites beoordeeld.

In 2003 is een Nota terrassenbeleid vastgesteld. Deze wordt in de loop van 2013 herzien.

4.3.12 Beleid ondersteunende horeca

De beleidsregels voor ondersteunende horeca bij food- en non-food detailhandel zullen worden aangepast. En ook voor commerciële dienstverleners wordt ondersteunende horeca mogelijk gemaakt. Insteek is dat iedere winkel en dienstverlener de mogelijkheid wordt geboden om in een klein deel van zijn zaak (max 50 m²) een kopje koffie tegen betaling aan zijn klant aan te bieden.

Er is van ondersteunende horeca sprake als:

1. de uitstraling van de horeca past bij de hoofdfunctie. De horeca mag alleen geopend zijn tijdens de openingstijden van de winkel of dienstverlener;
2. de functie duidelijk ondersteunend is en dus de kwaliteit van de winkel of dienstverlener vergroot. Ondersteunend houdt ook in dat het ondergeschikt is in omvang. Dus maximaal 25% van het oppervlak mag worden gebruikt voor ondersteunende horeca;
3. de horeca-functie niet zelfstandig mag worden uitgeoefend. De horeca moet dus toegankelijk zijn via de hoofdfunctie.

De eerder geldende beperking dat aan weerszijde van een pand met ondersteunende horeca binnen 50 meter geen andere horeca of ondersteunende horeca aanwezig mag zijn, is komen te vervallen.

Een tendens van de afgelopen jaren is dat afhaalcentra (cafeteria, shoarmazaken, eethuizen, etc.) zich vestigen op detailhandelslocaties. Definitie van een afhaalcentrum is dat het gaat om een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, evenals alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor direct consumptie anders dan ter plaatse. Dit laatste maakt het verschil met reguliere horeca.

4.3.13 Beleid recreatie en toerisme

Onder het toeristisch product van Nijmegen wordt het aanbod aan winkels, horeca, cultuur, evenementen, etc. verstaan. Voor deze onderdelen bestaat per sector specifiek beleid. De toerismenota "Welkom in Nijmegen" uit 2010 biedt geen nieuw beleid, maar is meer een overzicht van acties die we de komende tijd gaan uitvoeren om het toeristisch product van Nijmegen verder te verbeteren.

In de toerismenota zijn drie pijlers benoemd:

- de eerste pijler betreft de bruisende binnenstad. De meeste bezoekers komen naar Nijmegen voor het winkelaanbod. De binnenstad is de grootste trekker van de stad;

- de tweede pijler betreft de groen-blaauwe omgeving. Daarmee wordt gedoeld op de ligging aan de Waal en de groene omgeving van de stad. Bezoekers die langer in de stad blijven, combineren vaak een bezoek aan het stadscentrum met fietsen en wandelen in de groene omgeving van de stad;
- de derde pijler betreft het verleden van de stad. Nijmegen is een stad met een bijzonder cultureel kapitaal. We zetten in op het steeds meer zichtbaar maken van de geschiedenis van de stad.

Momenteel wordt uitvoering gegeven aan acties die benoemd zijn in de nota voor verschillende pijlers. Eén van de acties in de nota Toerisme is het aanbod aan overnachtingsmogelijkheden, zoals hotels en bed en breakfasts, te vergroten, om zo bezoekers aan de stad langer vast te houden. Nu nog lopen we tegen beperkingen aan als het gaat om het toestaan van hotels en bed en breakfasts. Om dit in de toekomst te vereenvoudigen nemen we in het nieuwe bestemmingsplan de volgende twee beleidslijnen voor het stadscentrum op:

- *Bed en Breakfast:*

Een bed en breakfast is een overnachtingsmogelijkheid gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch en veelal kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt. Een bed- en breakfast heeft maximaal 4 kamers en 8 slaapplaatsen. Het vestigen van een bed en breakfast wordt in het gehele stadscentrum mogelijk gemaakt. Wel moet een bed- en breakfast voldoen aan eisen vanuit de brandweer.

- *Hotels en pensions:*

Zodra er sprake is van meer dan 4 kamers en/of meer dan 8 slaapplaatsen gaat het om een pension of hotel. Voor hotels en pensions geldt de algemene beleidslijn dat deze in het gehele stadscentrum kunnen worden toegestaan, mits wordt voldaan aan eisen als ruimtelijke inpasbaarheid, parkeren, milieu, etc.

Daarnaast is er onderzoek gedaan naar een parkeerterrein voor campers. Het wordt dan voor eigenaren van campers mogelijk om enkele dagen te

blijven staan. Tegenover de Lindenberghaven zal hiervoor een locatie worden ingericht.



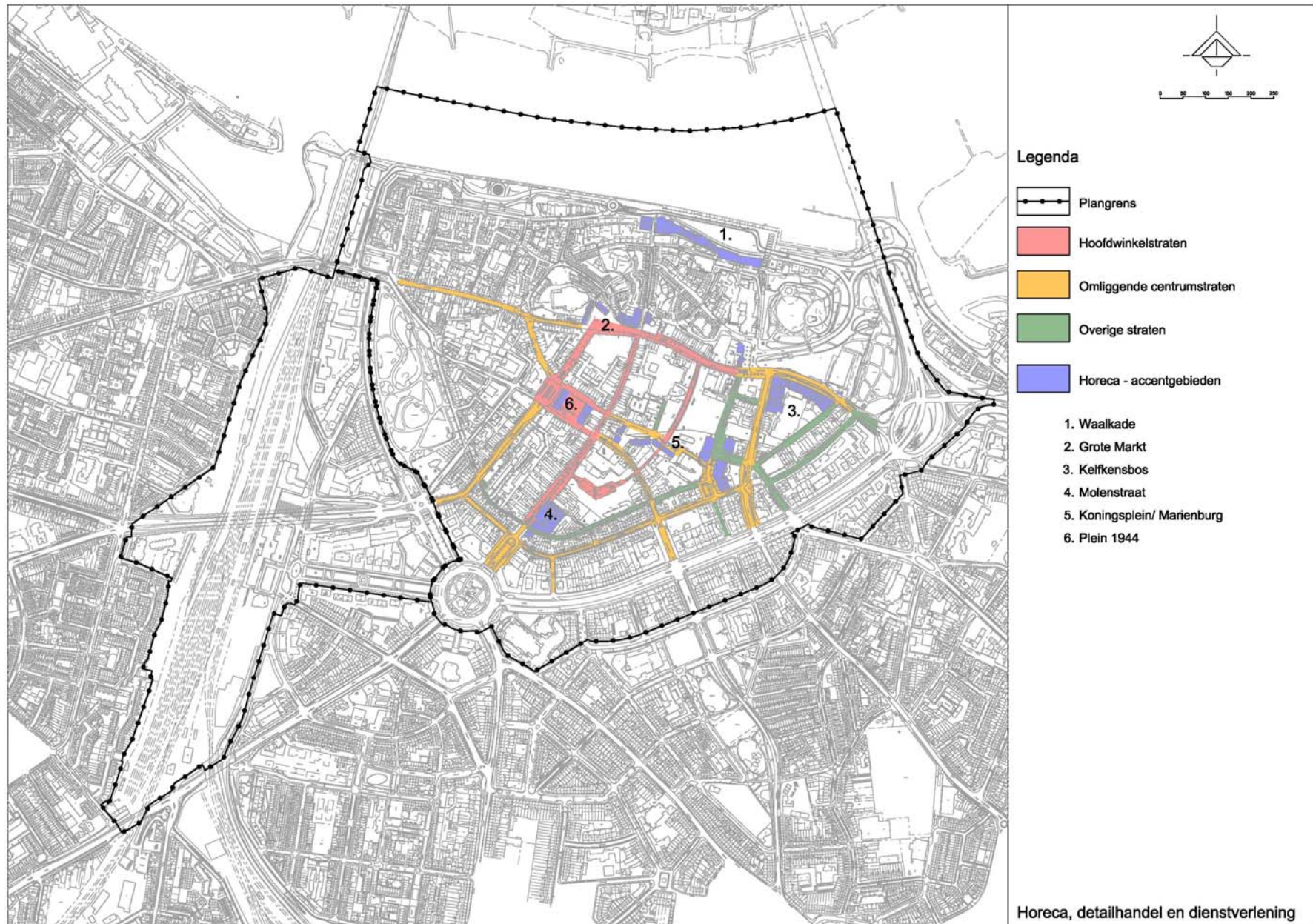
4.3.14 **Beleid bedrijvigheid**

In het stadscentrum komt op dit moment slechts beperkte, kleinschalige bedrijvigheid voor. Het gaat dan met name om bedrijvigheid zoals garagebedrijven en groothandelsbedrijven. Voor deze laatste twee categorieën geldt dat deze alleen toe zijn gestaan op de bestaande locaties.

Voor bedrijfjes in de culturele en ambachtelijke sfeer is de verwachting dat de komende tijd de vraag naar ruimten in het stadscentrum nog zal toenemen. Indien deze bedrijvigheid geen hinder veroorzaakt met betrekking tot omgevingsfactoren als milieu en parkeren, worden dit soort bedrijfjes (milieucategorie 1 en 2) in het gehele stadscentrum toegestaan. De omvang van de activiteiten moet uiteraard aansluiten bij andere functies in de directe omgeving (wonen, detailhandel, horeca, dienstverlening).

4.3.15 **Haven- en Kadeverordening**

De huidige Haven en Kadeverordening dateert uit 1994. Deze wordt binnenkort herzien. De Haven- en Kadeverordening regelt onder andere waar en op welke wijze kan worden aangemeerd langs de Waalkade en in de Lindenberghaven.



4.4 Verkeer en vervoer

Het centrum neemt in het verkeerssysteem een bijzondere plaats in, omdat hier belangrijke publieksaantrekkende functies geconcentreerd zijn. In de binnenstad zijn belangrijke winkelfuncties gevestigd, het gebied herbergt diverse culturele instellingen en het is een belangrijk uitgaansgebied. Bovendien is het een belangrijk woon- en werkgebied.

Het stationsgebied wordt gekenmerkt door een combinatie van een aantal functies (wonen, kantoren en onderwijs). Belangrijk hier is de overstapfunctie tussen de verschillende vervoersvormen. Het centraal station en omgeving is het belangrijkste vervoersknooppunt van de stad.

4.4.1 Autoverkeer

Het centrum ligt direct aan een van de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van Nijmegen: de verbinding vanaf de Waalbrug over de singels en het Keizer Karelplein naar de Graafseweg en St. Annastraat. Momenteel is de Waalbrug de enige verbinding van Nijmegen van/naar het noorden binnen het grondgebied van de gemeente. De verkeersintensiteit op de Waalbrug is daardoor zeer hoog, dagelijks passeren bijna 60.000 motorvoertuigen de Waalbrug. De capaciteit op de singels en het Keizer Karelplein is beperkt; als hier te veel verkeer zou worden toegelaten loopt het hele netwerk rond de binnenstad vol. Om deze reden wordt bij het Keizer Keizer Traianusplein niet meer verkeer doorgelaten dan de singels kunnen verwerken. Als gevolg hiervan staat in de spitsen voor de Waalbrug vaak files.

Door de komst van de nieuwe stadsbrug De Oversteek is het mogelijk om het verkeer te verdelen en te sturen. Het doorgaande verkeer, dat niet in het centrum van Nijmegen hoeft te zijn, zal zoveel mogelijk worden gestuurd via De Oversteek. Na oplevering van De Oversteek zal aan de Waalbrug groot onderhoud worden gepleegd. Dit houdt in dat er een beperkte capaciteit beschikbaar is en dat dit dus voor vertragingen kan zorgen. Toch moet Nijmegen zo goed mogelijk bereikbaar blijven.

De stationsomgeving is goed bereikbaar met de auto. Vanaf het Keizer Karelplein kan men het station bereiken via verschillende invalswegen. De Tunnelweg vormt in de stationsomgeving een belangrijke gebiedsontsluitingsweg. Zie ook de kaart op **blz. 57**.



4.4.2 Parkeren

Parkeren in en rond de binnenstad is mogelijk in garages, op parkeerterreinen en op straat. Ook is er een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein van bewoners aanwezig. Voor het parkeren op straat kennen we betaald parkeren en een vergunningensysteem. In de stadsbegroting van 2011 zijn nieuwe indicatoren vastgesteld voor het aantal parkeerplaatsen.

Sinds september 2007 is daarnaast bij Ressen het P&R-terrein Waalsprinter in gebruik (550 plaatsen). Van hieruit wordt een regelmatige pendel-

dienst gereden naar de binnenstad en Heijendaal, zowel ten behoeve van de werkers als van het winkelend publiek.

4.4.3 Openbaar vervoer

De binnenstad en het Centraal Station vormen de belangrijkste bestemming van het openbaar vervoer in de regio. Vrijwel alle buslijnen bedienen het Centraal Station. De meeste buslijnen rijden ook door of langs de binnenstad, voor een deel door het hart van het centrum (Plein 1944- Burchtstraat) en voor een deel via de Waalkade of over de singels. Op marktdagen (maandag en zaterdag) is er geen busverkeer mogelijk door de Burchtstraat, dit wordt dan omgeleid over de singels.

Het Centraal Station heeft hierbij vooral een overstapfunctie (ook naar de vervoerswijzen auto en fiets). Omdat er alleen aan de oostzijde van het station een volwaardige toegang is, liggen aan deze zijde ook (vrijwel) alle voorzieningen ten behoeve van het bereiken van het station: het busstation, de taxistandplaats, de grote fietsenstallingen en de Kiss & Ridevoorziening. Aan de westzijde is een tijdelijke P&R-voorziening gemaakt. Belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad is ook P+R De Waalsprinter. Dit P+R-terrein wordt bediend door twee buslijnen: lijn 325 De Waalsprinter en lijn 300 De RijnWaalsprinter. Zie ook kaart op **blz. 58**.

4.4.4 Langzaam verkeer

In de binnenstad is het grootste deel van het centrale winkelgebied ingericht als voetgangersgebied, dit gebied is in beperkte zin toegankelijk voor het autoverkeer (alleen voor vergunninghouders en expeditie). Er leidt een fijnmazig fietsroutenetwerk naar, langs en door de binnenstad en het stationsgebied. De belangrijkste doorgaande routes gaan over de Waalbrug, de Snelbinder, de singels, de Molenstraat, Burchtstraat en Ziekerstraat en de radiale verbindingen vanuit de binnenstad naar de wijken (zie kaart op **blz. 59**).

In de Bisschop Hamerstraat en de Mariëburggarage zijn gratis bewaakte stallingen, de bewaakte stalling bij het Centraal Station is niet gratis. Bij het

station is in 2007 een grote onbewaakte stalling gerealiseerd. Aan de westzijde is een tijdelijke stalling gerealiseerd met een capaciteit van 1200 fietsen. Omdat het nog altijd lijkt dat er sprake van een capaciteitstekort rondom het station is ook in de openbare ruimte voor Metterswane een tijdelijke stalling ingericht voor 360 fietsen.



4.4.5 Expeditieverkeer

Bij de wederopbouw van de binnenstad na de Tweede Wereldoorlog is er voor gekozen de afhandeling van de expeditie meestal op binnenhoven aan de achterzijde van de panden te laten plaatsvinden. Daardoor werd de hinder aan de winkelzijde beperkt. De straten die niet getroffen zijn door het oorlogsgeweld (Ziekerstraat en Lange Hezelstraat) hebben hun expeditie aan de voorzijde. In de loop der tijd hebben sommige winkels er voor gekozen om (deels) niet meer gebruik te maken van de bevoorrading aan de achterzijde, enerzijds met het oog op het beperken van inbraak/diefstal via de achterzijde, anderzijds doordat de logistieke organisatie is veranderd: in de winkels zelf is de voorraad zo beperkt mogelijk.

Bij de bouw van de Marikenstraat in 2000 is er voor gekozen de bevoorrading via een beperkt aantal punten te organiseren, zodat er in de Marikenstraat zelf geen expeditieverkeer nodig is. In het voetgangersgebied is de bevoorrading in principe alleen mogelijk tussen 7.00 en 12.00 uur, tenzij er een specifieke reden voor een ontheffing is.

Sinds 2008 bestaat de Binnenstadsservice.nl. Hierbij kunnen winkeliers gebruik maken van een centrale goederenontvangst buiten de binnenstad, waarna het vervoer naar de winkel met milieuvriendelijke vervoerswijzen wordt gedaan (vrachtauto op aardgas), voor kleine pakketjes wordt ook transport per fiets steeds vaker ingezet.

4.4.6 Verkeersveiligheid

Er is onderzoek gedaan naar de verkeersongevallen in het centrum en het stationsgebied in de periode 2007-2009. In die periode zijn er op een aantal kruispunten en wegvakken relatief veel ongevallen voorgekomen, te weten:

- kruispunt Graafseweg - Van Oldenbarneveltstraat - Stijn Buysstraat;
- kruispunt Graafseweg - Arend Noorduijnstraat - Burghardt van den Berghstraat;
- kruispunt Van Diemberbroeckstraat - Van Oldenbarneveltstraat;
- wegvak Nassausingel (Keizer Karelplein - Tunnelweg);
- wegvak Parkweg (Doddendaal - Lange Hezelstraat).

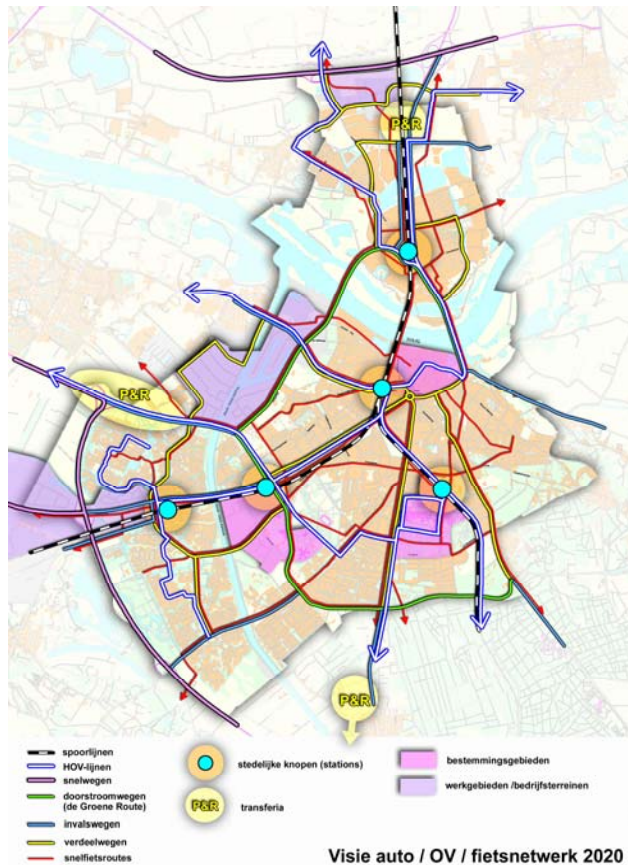
Naast de bovengenoemde locaties zijn er nog enkele 'oude' ongevallocaties waarop in de periode 2007-2009 daadwerkelijk maatregelen zijn genomen. Het effect van die maatregelen kan pas over 1 à 2 jaar worden getoetst.



4.4.7 Verkeersbeleid: Nijmegen Duurzaam Bereikbaar

Medio 2011 is de nieuwe verkeersnota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar vastgesteld. De nieuwe nota vervangt de Nota Mobiliteit in Balans uit 2001.

De gemeente stelt zich ten doel de bereikbaarheid van de stad te garanderen en te verbeteren. Hierbij staat een multimodale aanpak centraal, waarbij de reiziger een keuze tussen een aantal aantrekkelijke alternatieven wordt aangeboden. Soms is de auto de beste keuze, soms de fiets, soms het openbaar vervoer en soms een combinatie van vervoerswijzen. Daarnaast treft de gemeente diverse maatregelen om het verkeerssysteem als totaal duurzamer te maken.



Hierbij is de samenhang tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid van groot belang. Het verstedelijkingsbeleid van de gemeente gaat uit van een concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen op een aantal knopen die goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer. Nieuwe grootschalige woningbouwontwikkelingen zoals de Nijmegen-Noord moeten goed ontsloten worden, voor fiets, openbaar vervoer en auto. Bedrijventerreinen worden zoveel mogelijk aan de rand van de stad gesitueerd met goede verbindingen naar de rijkswegen. Transferia worden op strate-

gische plekken aan de rand van de stad gerealiseerd waar overstappen mogelijk is op HOV. Daarnaast wordt bij elke geplande nieuwe ontwikkeling de effecten op de bereikbaarheid onderzocht. Dat kan leiden tot extra maatregelen, de keuze voor een andere locatie of in het meest extreme geval tot het niet doorgaan van de ontwikkeling.

Voorts richt het beleid zich op maatregelen die leiden tot een betere benutting van de bestaande infrastructuur en het stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Waar al deze maatregelen onvoldoende soulaas bieden, komt het vergroten van het aanbod als optie in beeld.



De Oversteek

Na de realisatie van de tweede stadsbrug (De Oversteek) eind 2013 zal de verkeersstructuur in de stad ingrijpend veranderen. Hierdoor en door de maatregelen op het rijkswegennet (verbreding A50) zal de doorstromingsproblematiek verschuiven van het gebied ten noorden van de Waal naar de zuid- en westflank van de stad.

In het gebied ten zuiden van de Waal en ten oosten van het Maas-Waalkanaal is sprake van hoge verkeersdruk. De ruimtelijke mogelijkheden om nieuwe infrastructuur te bouwen zijn daar beperkt. In de andere wijken, waaronder Nijmegen-Noord zijn er nog wel mogelijkheden om door middel van nieuwe infrastructuur de bereikbaarheid te garanderen. De aanleg van De Oversteek wordt door de gemeente aangegrepen om door dynamisch verkeersmanagement het verkeer beter te beheersen en de doorstroming te verbeteren..

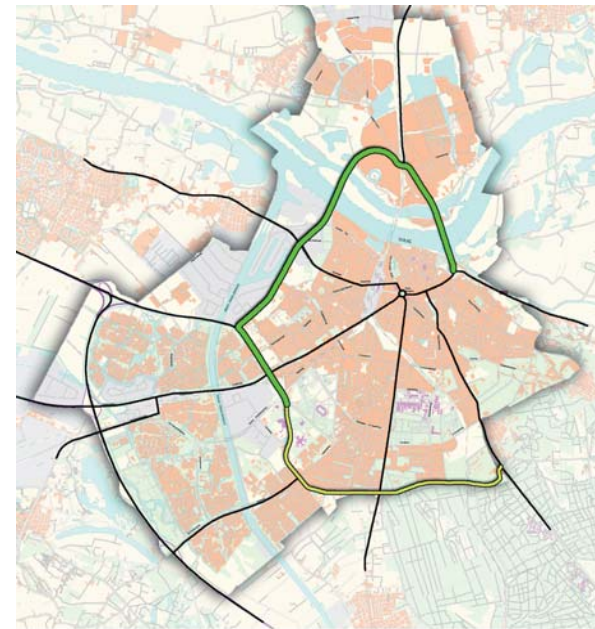
4.4.8 Beleid autoverkeer

Een goede bereikbaarheid van Nijmegen per auto is in de eerste plaats gediend met een goede en betrouwbare afwikkeling van het verkeer op de autosnelwegen rondom de stad. Het is van groot belang dat deze autowegen goed functioneren. Er is dan namelijk geen noodzaak om dóór Nijmegen te rijden als je niet ín Nijmegen moet zijn. Al het doorgaande verkeer gaat dan buiten de stad om, terwijl het bestemmingsverkeer de stad vanuit de beste windrichting kan benaderen.

Binnen de stad hanteren we drie beleidslijnen: doorstromen, doseren en overstappen.

Doorstromen

Door de bouw van De Oversteek ontstaan meer mogelijkheden om het verkeer te spreiden. Hierdoor ontstaat een goed alternatief voor een deel van de verplaatsingen die nu nog door het centrum gaan. Wij willen inzetten op een goede doorstroming van het verkeer in de stad en ontwikkelen daarvoor de Groene Route. Dat is een aaneengesloten route, die gevormd wordt door de Generaal James Gavinweg, Prins Mauritssingel, Graaf Alardsingel, De Oversteek, Energieweg, Neerbossheweg, Weg door Jonkerbos, Grootstalselaan en Scheidingsweg. Op deze route wordt de doorstroming optimaal. Vanaf de Groene Route kan men inprikken naar de eindbestemming.



— 2x2 rijstroken
— 2x1 rijstroken
— overige hoofdwegen

De Groene Route

Doseren

Als de doorstroming op deze route op piekmomenten onder druk staat, wordt het verkeer op de invalswegen naar deze route toe “gebufferd”. We zetten zwaar in op dynamisch verkeersmanagement: we monitoren het verkeer en waar nodig sturen we bij. Zo krijgen we steeds meer grip op verkeer.

Overstappen

Ten noorden, zuiden en westen van Nijmegen bieden we transferia aan waar automobilisten kunnen overstappen op openbaar vervoer of (elektrische) fiets.

Tot in 2013 De Oversteek gereed is, zal de bereikbaarheid van de (binnen)stad onder toenemende druk staan, te meer daar de aanpak van de wegen in de Nijmegen-Noord tijdelijk de doorstroming kan beperken. Ook na 2013 zijn er nog werkzaamheden die de bereikbaarheid beïnvloeden, zoals de Dijkteruglegging en het groot onderhoud aan de Waalbrug. Daarom zal voor het autoverkeer in sterke mate worden aangestuurd op het zo goed mogelijk managen van de verkeersstromen en het stimuleren van het spitsmijden.

Voor het Keizer Keizer Traianusplein en de Waalbrug onderzoeken wij (mede vanwege de HOV- en fietsplannen of een aanpassing van de huidige profielen mogelijk en wenselijk is.

4.4.9 Beleid langzaam verkeer

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in de stad. 37% van alle korte ritten (tot 7.5 km) wordt per fiets afgelegd. Dit percentage willen we laten toenemen. In Nijmegen liggen veel bestemmingen op korte afstand van elkaar. Daarom is de fiets hier een goed alternatief voor de auto. De gemeente werkt daarom al jaren aan het opwaarderen van het fietsroutenetwerk. Veiligheid, comfort, directheid en aantrekkelijkheid zijn hierbij belangrijke aspecten. Nijmegen gaat de komende jaren door met het realiseren van snelfietsroutes op de belangrijkste verbindingen. Snelfietsroutes zijn lange, doorlopende en aantrekkelijke fietsroutes dwars door de stad. Snelfietsroutes verbinden woonlocaties met belangrijke stedelijke bestemmingen, ook vanuit de regio. Snelfietsroutes zijn zo direct mogelijk en bieden de fietser extra kwaliteit in de vorm van doorstroming (voorrang, minder ophoud, groen bij verkeerslichten), vlakke verharding (asfalt) en aantrekkelijkheid (autoluw, schone lucht, sociale veiligheid, omgeving). Door de snelfietsroutes willen wij meer forenzen op de (elektrische) fiets krijgen.

Ook werken wij de komende jaren aan de rest van het fietsnetwerk. Naast de hoofd fietsroutes moet het fietsverkeer aantrekkelijker worden door de inrichting van parallelle (schone lucht) routes en fijnmazige verbindingen door de verblijfsgebieden. Rondom de binnenstad willen wij een aantrek-

kelijke fietsroute in twee richtingen ontwikkelen bij voorkeur via de Van Welderenstraat- In de Betouwstraat.

Een fijnmazig fietsnetwerk is belangrijk, omdat de fiets een belangrijk onderdeel moet gaan uitmaken van de vervoersketen, het verwisselen van vervoerssysteem, bijvoorbeeld van fiets op trein.

Minstens zo belangrijk als goede fietsverbindingen zijn goede en veilige stallingen.



Stalling Bisschop Hamerstraat

Waar de stallingcapaciteit te klein is, wordt deze uitgebreid (m.n. bij de stations). Op een aantal locaties in de stad wordt de stallingcapaciteit voor fietsen uitgebreid:

- Plein 1944: In het kader van de Planontwikkeling hier, zal een ondergrondse bewaakte stalling worden gemaakt (capaciteit ca. 1200 fietsen);
- Centraal Station: Uitbreiden stalling aan westzijde. Over de westzijde van het station is momenteel nog niets te zeggen. Deze plannen zijn nog in ontwikkeling;
- extra stallingcapaciteit is opgenomen in de plannen voor de her-

ontwikkelinge van locatie van het voormalige stationspostkantoor (ca. 3.700 plaatsen).

Voor het fietsparkeren op het station is een prognose gemaakt in samenwerking met Prorail. In 2020 is er een behoefte aan ruim 12.000 plaatsen. Dit betekent een verdubbeling ten opzichte van het huidige aantal plaatsen. Ook worden in het centrum op logische locaties nog fietsparkeervoorzieningen toegevoegd. En in de openbare ruimte wordt gekeken naar de mogelijkheid tot uitbreiding van de fietsenstallingen.

4.4.10 Beleid openbaar vervoer

Het openbaar vervoer moet een belangrijke bijdrage gaan leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Nijmegen en haar knooppunten. Wij streven daarom naar een toename van het gebruik van het openbaar vervoer. De kracht van het openbaar vervoer ligt vooral bij zoveel mogelijk gebundelde vervoersstromen. De bestaande spoorwegen vormen de rugengraat van het openbaar vervoer. Om de regionale verplaatsingen beter te kunnen bedienen, wordt StadsregioRail ontwikkeld. StadsregioRail voorziet in meer regionale treinen per uur en extra stations op de verbinding tussen Duiven, Arnhem, Nijmegen en Wijchen. In Nijmegen gaat het vooral om het nieuwe Station-Goffert.

In aanvulling op StadsregioRail, ontwikkelen we een netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). HOV bedient de belangrijkste knooppunten en bestemmingen in Nijmegen en omgeving en is vooral geschikt voor afstanden tussen 3 en 10 km. De stadsregio heeft zes te ontwikkelen regionale HOV-lijnen vastgelegd. Vier daarvan worden gerealiseerd op Nijmeegs grondgebied. Als eerste zal de lijn Nijmegen-Centrum-Nijmegen-Noord ontwikkeld worden. Voor deze verbinding wordt gestreefd naar een tramverbinding die wordt doorgetrokken naar Bemmelen en die aansluit op de verbinding Arnhem-Huissen-Bemmelen-Nijmegen. Aan de spoor- en HOV-verbindingen zullen ook transferia gekoppeld worden. De andere twee lijnen lopen van Nijmegen station, via Plein 1944 naar Beuningen en van de Nijmegen-Noord naar Dukenburg. In de HOV netwerk analyse van de Stadsregio wordt een ambitie uitgesproken voor een tramverbinding.

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen en de gemeenteraad Nijmegen hebben in 2009 besloten om voor het regionale HOV te starten met de uitwerking van de as Heijendaal-Bemmel/Elst. Het HOV komt aan de noordzijde van Nijmegen bij de Ovatonde de stad binnen en verlaat via de knooppunten Station-Lent, Plein 1944, Centraal station-Nijmegen en Campusterrein Heijendaal de stad weer aan de zuidzijde.



HOV-verbinding over de Waalbrug

De planning gaat uit van een gefaseerde uitvoering van het HOV in de periode 2014-2025. Er wordt gestart met aanleg van een vrijliggende HOV-bus. In tweede fase zou het tracé mogelijk vertramd worden.

Het HOV-lijnnet gaat de knooppunten, de transferia en de omliggende woongebieden met elkaar verbinden. Hiervoor is ook het normale lijnnet van belang. Het ondersteunde lijnnet is juist van belang voor de verbinding van de knopen met de wijken en de wijken onderling. Dit geldt ook in Nijmegen-Noord. Hier wordt een nieuw lijnnet vorm gegeven, zodat deze wijk met het openbaar vervoer wordt gekoppeld aan de "bestaande" stad. De fijnmazigheid van een openbaar vervoer netwerk is van belang

voor de bereikbaarheid, maar zorgt er ook voor dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief is voor de auto.

4.4.11 Beleid parkeren

De afgelopen jaren zijn stedelijke, maar ook regionale en landelijke ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie, van invloed geweest op het parkeerbeleid. Sinds oktober 2012 is er een nieuwe parkeernota vastgesteld: "Kiezen en Delen" parkeren in Nijmegen, parkeernota 2013-2017 (Parkeernota). De Parkeernota biedt voldoende ruimte en mogelijkheden voor maatwerk met het oog op toekomstige ontwikkelingen. Daarbij worden de ontwikkelingen op het mobiliteitsvlak op de voet gevolgd, zoals de ingebruikname van De Oversteek, de vernieuwde Waalbrug, de stadsuitbreiding in Nijmegen Noord en de wenselijkheid van meer transferia. Verder wordt er ruimte gecreëerd voor nieuwe technologische ontwikkelingen op parkeergebied (o.a. routing-systeem, digitalisering en meer mogelijkheden tot het bieden maatwerk).

Het parkeerbeleid wordt gestuurd op de punten leefbaarheid, aantrekkingskracht van de binnenstad en bereikbaarheid. Daarbij gaan we als leidraad uit van de volgende drie uitgangspunten:

- *Leefbaarheid in de wijken:* In de wijken zijn een rechtvaardige verdeling van de schaarse openbare ruimte (waaronder parkeerplaatsen) en het voorkomen van parkeeroverlast wenselijk. Hierbij is maatwerk noodzakelijk, bijvoorbeeld in de tijden waarop parkeerregulering van kracht is, tarieven en specifieke regelingen voor specifieke doelgroepen.
- *Bruisende binnenstad:* Aantrekkelijke, voldoende en goed bereikbare parkeerruimte in en om de binnenstad is erg belangrijk. De bezoekers van onze stad worden gastvrij ontvangen. Parkeren is een onderdeel van de service aan onze bezoekers. Dit betekent voldoende parkeergelegenheid, een kwalitatief hoogwaardig aanbod en duidelijkheid over de tarieven. Parkeren is immers direct gerelateerd aan de levensvatbaarheid van de economische functies en voorzieningen.
- *Bereikbare parkeervoorzieningen:* Vanuit de bereikbaarheid stimuleren we dat verkeersdeelnemers gericht kiezen of zij met fiets, auto of OV

reizen. Het parkeerbeleid kan bijdragen aan het bevorderen van het selectieve gebruik van de auto, waarbij de groei van de automobiliteit voor kleinere afstanden wordt beperkt ten gunste van bereikbaarheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Parkeren in het centrum blijft mogelijk, maar parkeren op afstand vormt een aantrekkelijk alternatief. Het uitgangspunt is dat de automobilist een keuze heeft waar hij zijn auto neerzet: binnen de singels, aan de rand van het centrum of goedkoop aan de rand van de stad in een transferium. Goede communicatie en informatie aan de bezoeker en een goede parkeerrouting zijn essentiële randvoorwaarden.

Verder kent de gemeente Nijmegen een Nota Parkeernormen. Voordat een bouwplan kan worden uitgevoerd, is een omgevingsvergunning nodig. Bij het beoordelen van een ontwikkeling kijkt de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. Op deze manier wordt overlast in de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Soms kan niet worden voldaan aan het realiseren van de opgelegde parkeernorm. Een ontwikkelaar heeft dan de mogelijkheid om de parkeerplaatsen af te kopen. Dit bedrag wordt gestort in het bereikbaarheidsfonds.

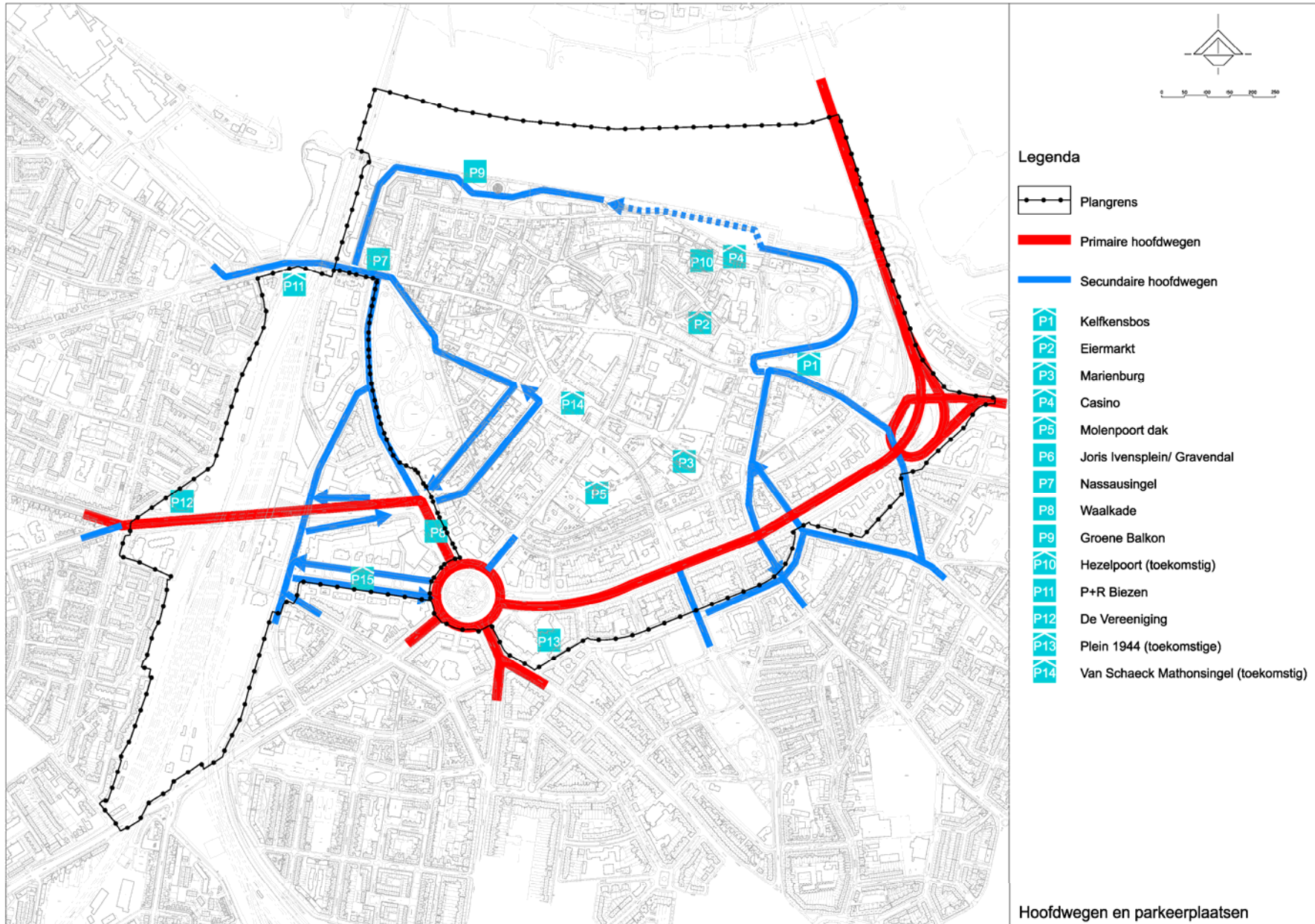
4.4.12 Beleid expeditieverkeer

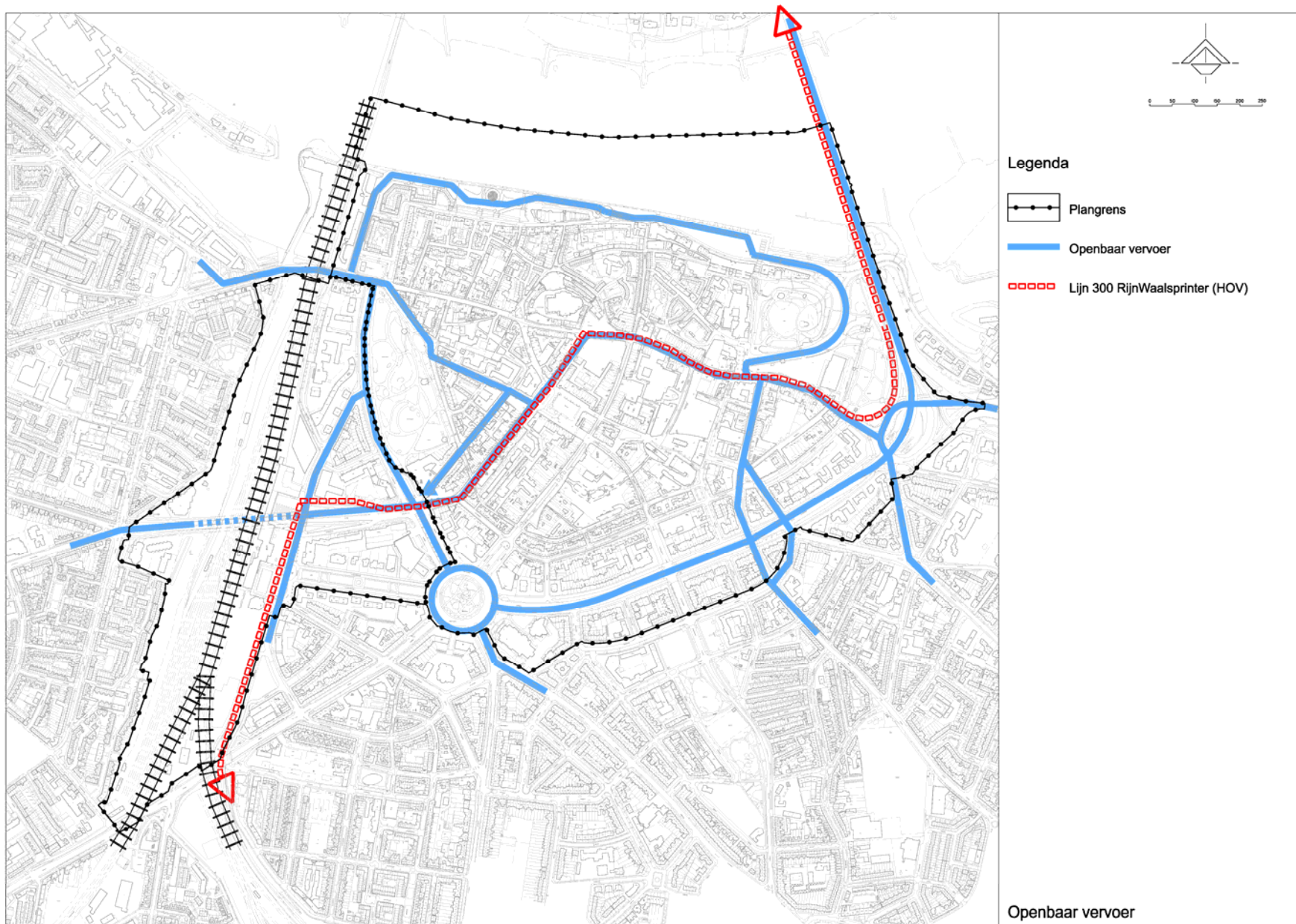
Op het gebied van (beroeps)goederen vervoer streeft Nijmegen naar een marktconform beleid, waarbij de overheid de randvoorwaarden schept om de markt tot kwalitatieve oplossingen te verleiden. Het streven hierbij is tot een reductie van het aantal verkeersbewegingen te komen en daarbij zowel CO₂ reductie als een gezonde businesscase te realiseren. Dit wordt bereikt door transportbedrijven die voorop durven te lopen ook extra te belonen in de vorm van specifieke privileges.

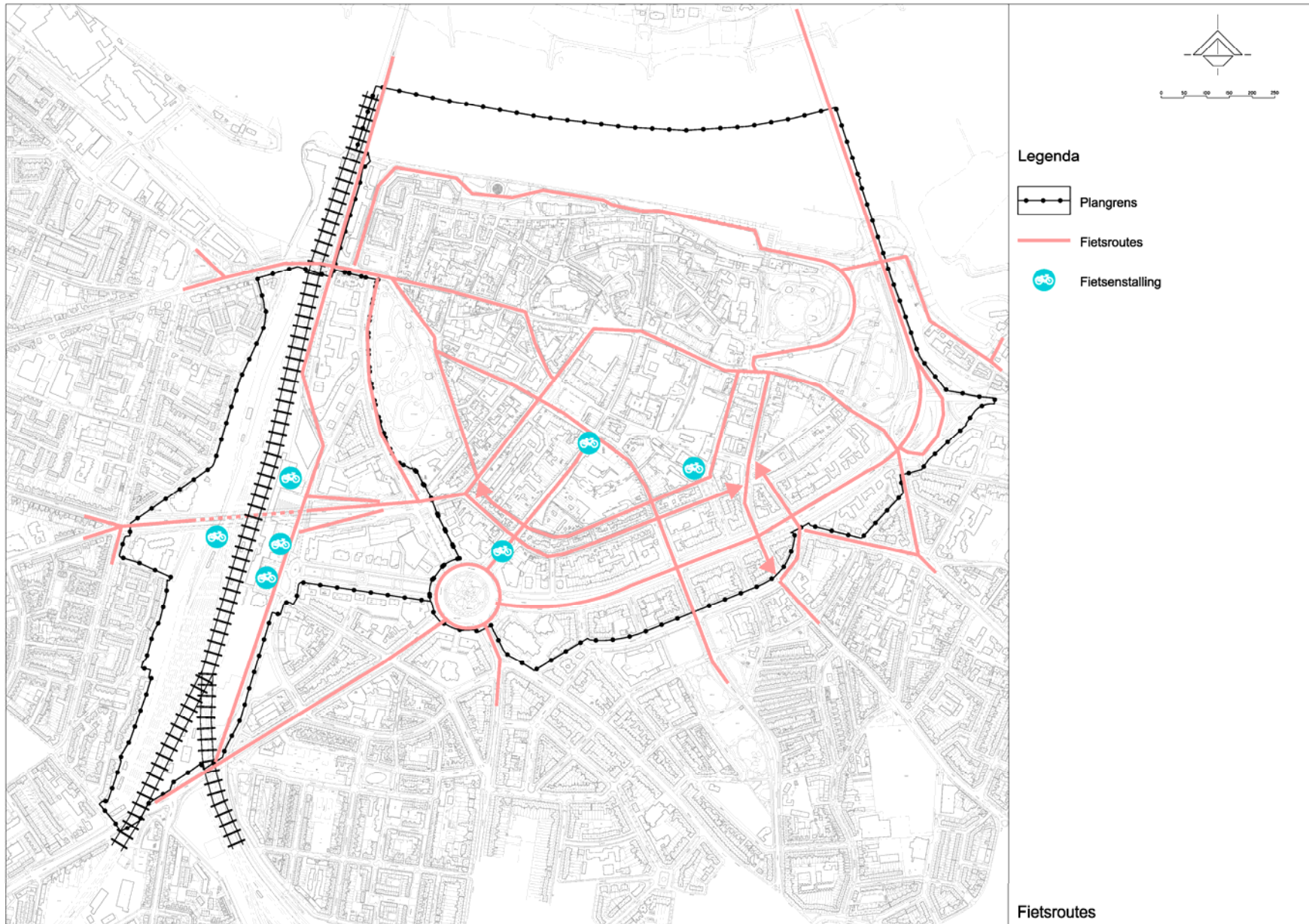
Daarnaast is ook afstemming op regionaal niveau van belang. Dit gebeurt door continue afstemming met de markt en de omliggende gemeenten (m.n. Arnhem) met als doel een uitvoerbaar beleid te creëren waarbij leefbaarheid en economische levensvatbaarheid van de binnenstad met elkaar in verhouding staan. De gemeente Nijmegen werkt mee aan het stimuleringsprogramma Lean & Green. Daarnaast kent Nijmegen ook nog de Groene Hub. Dit is een project voor het verduurzamen van goederen- en

busvervoer. In dit project zorgen deelnemers uit de regio Arnhem Nijmegen ervoor dat lokaal opgewekt groen gas gebruikt wordt voor het openbaar vervoer.

Verder vindt er een herijking plaats van het beleid met betrekking tot de toegankelijkheid van de binnenstad voor goederenvervoer. De selectieve toegang en de vervanging van de roadbarriers worden onder de loep genomen.







4.5 Groen, natuur en landschap

4.5.1 Hoofdgroenstructuur

De hoofdgroenstructuur bestaat uit de drie historische stadsparken met de aansluitende 19^e eeuwse singel (zie kaart **blz 64 en 65**). Het Kronenburgerpark, de Valkhof en het Hunnerpark vormen samen met de Kronenburgersingel, de Nassausingel, de Schaeck Mathonsingel, het Keizer Karelplein, de Oranjesingel en de Canisiussingel met aansluitend het Keizer Keizer Traianusplein de groene omlijsting van het centrumgebied. Samen met de bomenstructuur van de Bloemerstraataat, Burchtstraat, de Waalkade en de Veemarkt zijn ze van belang voor het groene imago van de stad. De bomenstructuur in de ringstraten, de Van Broeckhuizenstraat en de Hertogstraat hebben betekenis op wijkniveau. Het overige groen heeft vooral een betekenis op buurt en straatniveau en is daarmee niet minder belangrijk.



De Spoorzone-West heeft in de huidige situatie een groen karakter met een betekenis op stedelijk niveau. Juist de ligging aan de rand van Nijmegen-Oud-West, het stadsdeel met het minst aantal m² openbaar groen per inwoner, is het groen op deze locatie van groot belang. De bomen in de Eerste Oude Heselaan behoren tot de hoofdbomenstructuur op wijkniveau.

Een boomstructuur in de Campusbaan en de Van Diembroekstraat maakt de hoofdbomenstructuur in de spoorzone compleet.

Wijkgroen

Het groen op wijkniveau wordt beschreven in de karakteristieken van het gebied. Het centrum is te verdelen in twee deelgebieden die een eigen karakter bezitten: de Benedenstad en het Stadscentrum.

De Benedenstad is stedenbouwkundig opgezet volgens middeleeuwse patronen en kent een vrij stenig karakter. De smalle straten bieden weinig mogelijkheden voor bomen of andersoortig groen. Hiermee lijkt dit centrumdeel arm aan groen, maar dit wordt voor een deel gecompenseerd door de aanwezigheid van groene hofjes. Deze hebben ieder hun eigen groene karakter en variëren van groene speelplek of kruidentuin tot parkeerplaatsen onder de bomen. De Kartuizerhof, de Hof van Kampen, de Johannierhof en de Kloosterhof zijn hier goede voorbeelden van. Komende jaren krijgt een aantal pleinen een groener karakter zoals de Muchterplaats, Vinkegas en het Groene Balkon. Voor deze hofjes en pleinen wordt een plan ontwikkeld om het hemelwater af te koppelen en dit te combineren met een groene uitstraling. In 2011 is er meer groen aangelegd op de Korenmarkt en de Eiermarkt waardoor deze pleinen een ander karakter hebben gekregen.

Het Stadscentrum bestaat uit het gebied tussen de Benedenstad en de 19^e eeuwse singel. De drie parken aan beide zijden van de binnenstad vormen een prachtige tegenhanger van de bedrijvigheid in de stad. Het Kronenburgerpark is recent gerenoveerd en de modernisering van de Valkhof en Hunnerpark volgen de komende jaren.

Solitair groen

Het overige groen bestaat voornamelijk uit stadsbomen waarvan de monumentale bomen op het Hertogplein, Mariënborg, het Koningstraat en het Raadhuisshof het meest tot de verbeelding spreken. Door de veelal beperkte omvang, de versnippering en de leeftijdsopbouw kent het overige groen slechts een beperkte samenhang en draagt het niet bij aan de structuur, identiteit en herkenbaarheid van de stedelijke omgeving. Uiteraard dragen ze wel bij tot het woon- en leefklimaat. "Losse" bomen kunnen ook kenmerkend zijn voor een omgeving, zoals de boom op het Kitty de Wijzeplaats en de bomen in de Houtstraat.

Gevelgroen en groene daken

Vanuit het ideeënboek “Groene Allure Binnenstad” en op verzoek van de bewoners is op diverse plaatsen gevelgroen aangebracht, zoals in de Priemstraat, de Smidstraat, de Tweede Walstraat en heeft de liftschacht van de parkeergarage Mariënborg een groene gevel gekregen. Juist in een stenige omgeving zoals het Stadscentrum is gevelgroen een geschikt middel om groen op straatniveau aan te brengen.

Een andere mogelijkheid om meer groen in het centrum te realiseren is de aanleg van groene daken waarbij het dakoppervlak ook benut kan worden voor de opvang van hemelwater. Het dak van het stadhuis is hier een goed voorbeeld van.

Bescherming

In het Centrum zijn diverse gebieden aangewezen als beschermd stadsgezicht of stadsbeeld en daar valt tevens het groen onder. Aantasting van de groene elementen langs de singels en pleinen moet getoetst worden aan de kaders van het beschermde stadsgezicht of stadsbeeld. Voor de Benedenstad geldt specifiek dat de groene hofjes van groot belang zijn voor de bewoners.

Het Kronenburgerpark en het Valkhofpark hebben de status van Rijksmonument. Alle wijzigingen en veranderingen in deze parken moeten getoetst worden aan de status van Rijksmonument.

4.5.2 Waardevolle bomen

De waardevolle bomen zijn opgenomen op de kaart op **blz. 64**. Dit zijn individuele exemplaren die dusdanig waardevol zijn, dat specifieke bescherming gewenst is. Om de monumentale status te bepalen zijn meerdere criteria gehanteerd:

- leeftijd (minimaal 50 jaar), conditie (levensverwachting minimaal 10 jaar) en habitus;
- ruimtelijke betekenis voor de omgeving (sfeerbepalend, structuur-bepalend, herkenningspunt);
- cultuurhistorische betekenis;

- ecologische betekenis, genetische waarde;
- uitzonderlijk formaat, snoeiwijze e.d.

Naast de monumentale bomen kennen we ook een bijzondere status toe aan bijzondere bomen zoals bomen die aangeplant zijn ter ere van de geboorte of troonopvolger van het Koninklijke Huis (de Wilhelminaboom op het Hertogplein) of een andere bijzondere gebeurtenis (de kastanjes in de Marikenstraat die onderdeel zijn van het herdenkingsmonument van het vergissingbombardement.

De waardevolle en bijzondere bomen hebben een zwaardere bescherming dan de andere bomen. Deze bomen krijgen bij een verzoek om te kappen een hogere waardering waardoor de argumenten om te kunnen kappen nog zwaarder moeten wegen. Beleidsmatig is dit geregeld in het Handboek Stadsbomen en in de rooivergunning.

Naast de bijzondere en monumentale bomen kennen de bomen in de volgende gebieden een extra bescherming: Kronenburgerpark, Valkhof, Hunnerpark, 19^e-eeuwse schil met de Oranjesingel, Canisiussingel, Nassausingel, Kronenburgersingel en het Keizer Karelplein.

4.5.3 Natuur en landschap

De bijzondere ligging van Nijmegen op een kruispunt van het rivierengebied, de hogere zandgronden en het stuwwallencomplex zorgt ervoor dat niet alleen rondom Nijmegen, maar ook binnen de stadsgrenzen een verscheidenheid aan leefmilieus voor planten en diersoorten aanwezig is. Grootschalige natuurgebieden om de stad, zoals de Gelderse Poort, de uiterwaarden van de Waal, De Ooijpolder, het Hatertse Vennengebied, Heumensoord fungeren hierbij als brongebied voor de natuurwaarden in de stad.

Het plangebied grenst aan de kop van de Ooijpolder, de Stadswaarden genaamd, en aan de rand van de stuwwal. Beide gebieden zijn belangrijke natuurgebieden en vormen een aantrekkelijk uitloophoek voor de stede-

ling. De kansen voor de ontwikkeling van nieuwe natuur in het centrum zijn beperkt. Door het vergroenen van het centrum middels de ideeën van de Groene allure wordt het gebied wel interessanter voor allerlei stadsvogels en insecten. Door het toevoegen van bomen worden de kansen voor vleermuizen vergroot.

4.5.4 Beleid Groen, Natuur en Landschap

Gebiedsbescherming – Natuurbeschermingswet en EHS

Sinds 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet in werking getreden. Deze wet biedt een beschermingskader voor flora en fauna binnen de aangewezen beschermde gebieden (Natura 2000 gebieden genaamd). Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, de Beschermde natuurmonumenten, de Staatsnatuurmonumenten en de Wetlands (verdrag van Ramsar).

In de directe omgeving van Nijmegen liggen de volgende beschermde gebieden:

- de Waal inclusief haar uiterwaarden (Vogelrichtlijn);
- de Gelderse Poort (Vogelrichtlijn/Habitatrichtlijn);
- Oude Waal in de Ooijpolder (Beschermd Natuurmonument);
- bronnenbos De Refter tegen de stuwwal bij Beek-Ubbergen (Beschermd Natuurmonument);
- terreinen Boswachterij Groesbeek (Beschermd Natuurmonument) .

Grenzend aan het plangebied ligt de Waal met zijn uiterwaarden die een gebiedsbescherming kent. Bij ontwikkelingen in het plangebied moet onderzocht worden of er sprake is van externe werking, of de ontwikkeling nadelig effect heeft op het beschermde natuurgebied.

De 'Ecologische Hoofdstructuur' (EHS) vormt een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden die worden verbonden door verbindingszones. Naast de uiterwaarden vallen ook enkele gebieden binnen de dijken zoals Landgoed Oosterhout en fort Benedenwaal onder de EHS.



De Groene Draad - Kansen voor het Nijmeegse groen - 2007

In het groenplan is beschreven hoe omgegaan kan worden met het bestaande groen in de stad, welke randvoorwaarden belangrijk zijn en welke groenstructuren het meest waardevol zijn voor de stad. Dit wordt de hoofdgroenstructuur genoemd en deze dient als instrument voor een consistente afweging van belangen. Binnen de hoofdgroenstructuur wordt onderscheid gemaakt in de betekenis op stadsniveau en de betekenis op wijkniveau. De eerste indeling heeft vooral een betekenis voor het imago of de identiteit van de stad zoals de historische stadsparken. Groengebieden die belangrijk zijn voor de identiteit en woonkwaliteit in de wijk zijn opgenomen als hoofdgroen op wijkniveau.

Naast deze opname als hoofdgroen, zijn voor alle wijken de karakteristieke kenmerken van het wijkgroen beschreven die als toetsingskader dienen voor verschillende plannen en ontwikkelingen in de stad.

Groene Allure Binnenstad Nijmegen

De Groene Allure Binnenstad (2007) is een onderzoek naar nieuwe mogelijkheden voor groen in de binnenstad met als doel de leefbaarheid voor bewoners in de binnenstad te verbeteren, Nijmegen als winkelstad te verbijzonderen en de ecologische waarden in de stad te versterken. Vooral de reductie van fijnstof in de straten waar auto's en bussen rijden en het tegengaan van de opwarming van gevels zijn actuele thema's in het centrum van de stad.

De Groene Allure is een ideeënboek waarin aan de hand van voorbeelduitwerkingen de mogelijkheden van groen in de binnenstad zijn onderzocht en worden getoond. Het geeft aan hoe belangrijk groen in de



Visiekaart Groene allure

binnenstad is en geeft ideeën bij nieuwe ontwikkelingen. De groene Allure is er op gericht om de bestaande groenstructuur van de binnenstad te versterken en de verbindingen met de stadsparken te verbeteren. Een aantal ideeën dat past binnen de Groene Allure is: het groen van de singels verder de binnenstad door te trekken en het stimuleren van vegetatiedaken in de Benedenstad. Maar ook het aanbrengen van verticaal groen, groene wanden en klimdraden, het stimuleren van geveltuinten en de aanleg van pocketparken of postzegelparken.

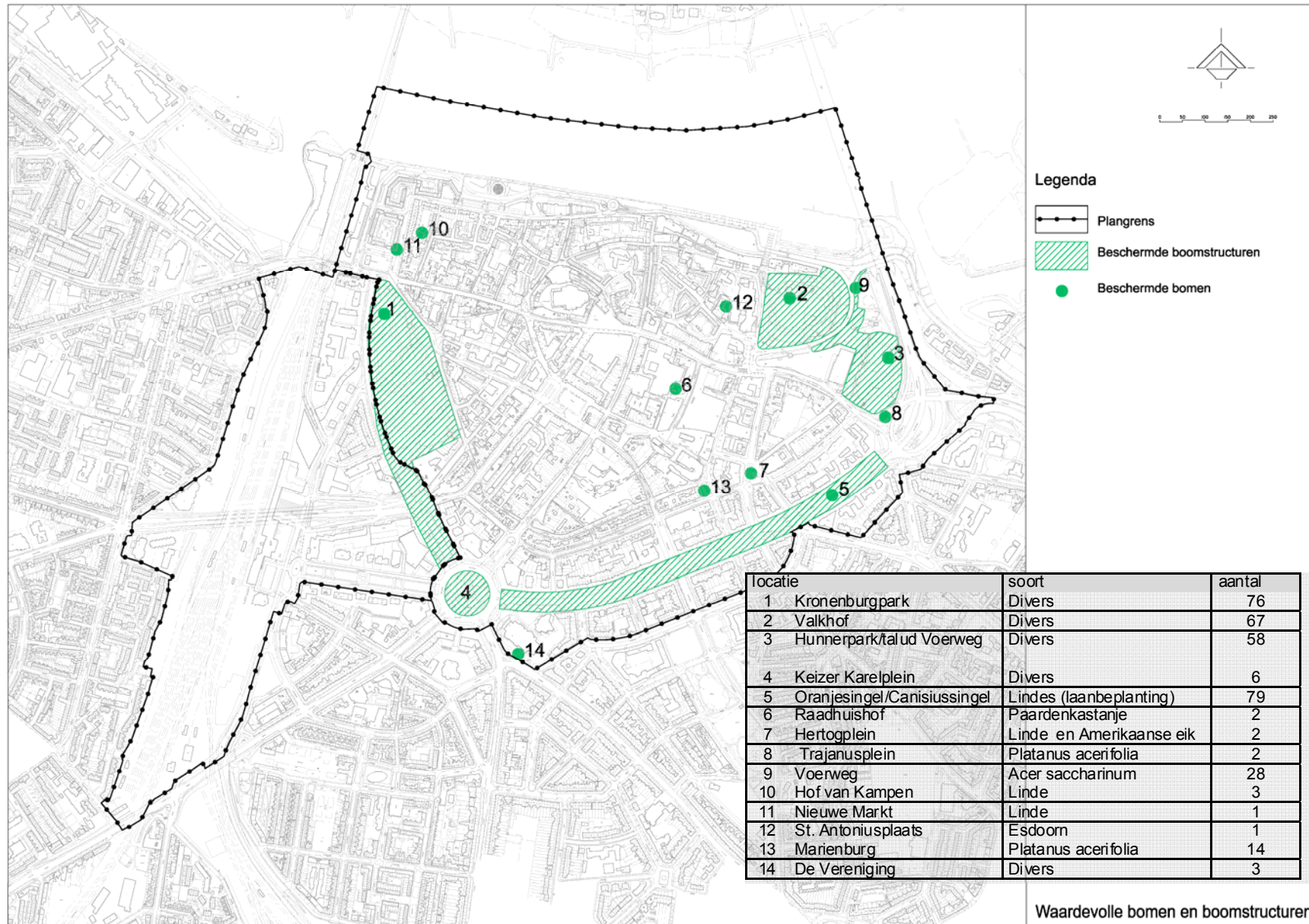
4.5.5 Openbare Ruimte

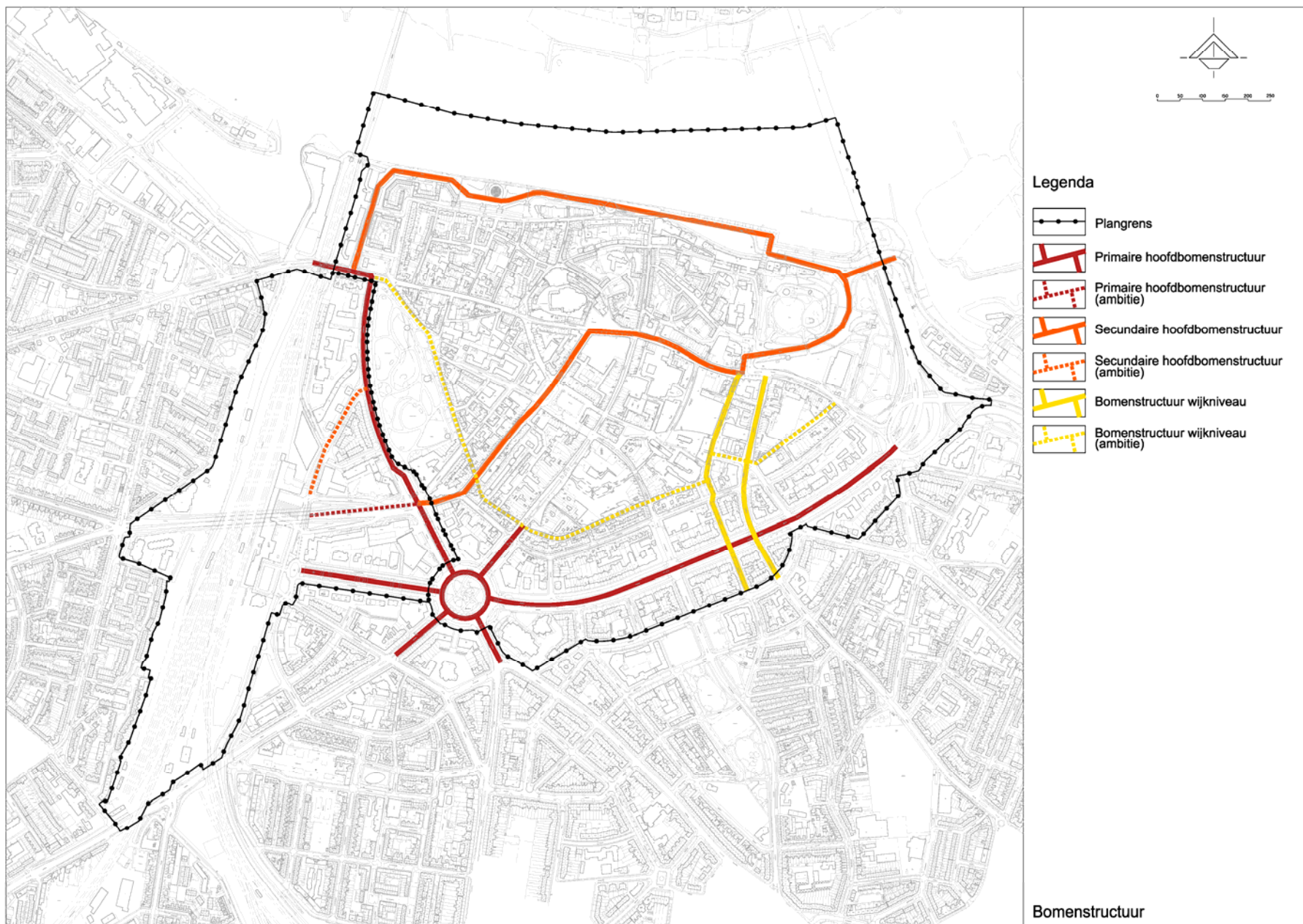
De openbare ruimte in centrum en stationsomgeving bestaat uit straten, fietspaden, stoepen, parkeerplaatsen en pleinen zoals het Hertogplein. Verder hoort het openbare groen zoals het Kronenburgpark ook bij de openbare ruimte. Ook de openbare verlichting, straatmeubilair, de verkeersvoorzieningen en markeringen, de riolering, de onder de grond liggende kabels en leidingen, de hondenuitlaatplekken en het losloopgebied en speelvoorzieningen vallen onder de openbare ruimte.

Achterpaden, particulier terrein/privéterrein, sportvoorzieningen voortuinen en tuinen van woningbouwcorporaties horen expliciet niet bij de openbare ruimte.

De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte en beheert deze. In het Handboek Inrichting Openbare Ruimte is per type woongebied beschreven hoe de openbare ruimte op hoofdlijnen is ingericht en wat de aandachtspunten voor nieuwe of herin te richten openbare ruimte zijn.

De gemeente stelt eens in de 4 jaar een wijkbeheerplan op voor de wijken stadscentrum en Benedenstad in samenspraak met de bewoners. In het wijkbeheerplan staat hoe de openbare ruimte er uitziet over 4 jaar en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.





4.6 Water

4.6.1 Oppervlaktewater

De Waal langs de Waalkade valt deels binnen het plangebied. De Waal is eigendom van De Staat. Ook de Lindenberghaven behoort tot het plangebied. De Staat is ook hier eigenaar; gemeente Nijmegen heeft erpacht. Rijkswaterstaat is bevoegd gezag voor de oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit van de Waal en de Lindenberghaven.

De hoogte van het maaiveld op de Waalkade ligt rond de 12,00 meter boven NAP. In verband met het gebruik van de Waalkade is het van belang te beseffen dat deze regelmatig onder water kan lopen. Bij hoog water wordt de Waalkade afgesloten en de toegangspoorten dichtgezet. Het Waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor het beleid en het beheer van deze waterkering langs de Waal. De waterkering is in 2008-2009 in het centrumgebied volledig opnieuw gebouwd. Deels in de vorm van een flexibele waterkering.

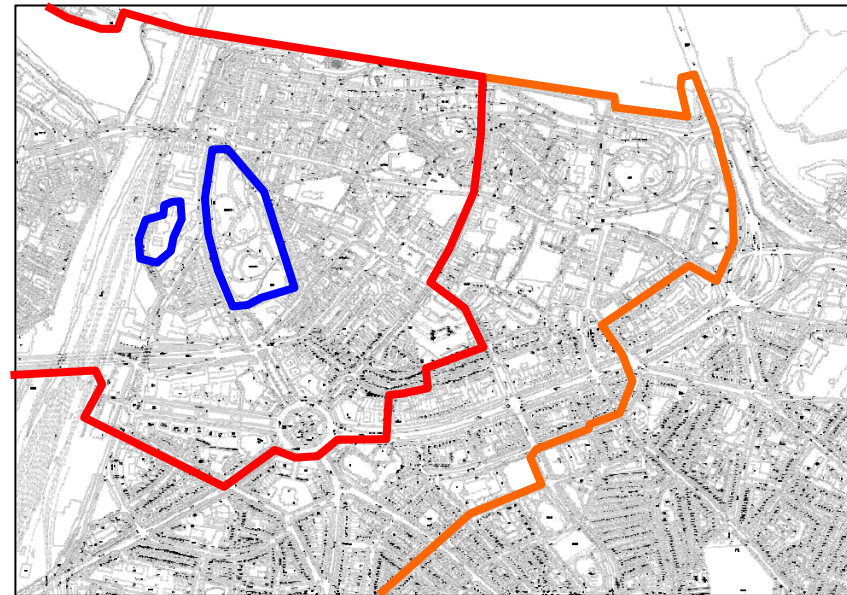
De vijver in Kronenburgerpark is een siervijver en is niet aan te merken als oppervlaktewater dat valt onder de werkingssfeer van de Waterwet of de Keur van het waterschap. Datzelfde geldt voor de siervijvers op het Keizer Karelplein en de toekomstige wateren in de Schaeck Mathonsingel. Binnen het plangebied is dus geen oppervlaktewater aanwezig, behalve de Waal.

4.6.2 Grondwater

De grondwaterstand (ten opzichte van maaiveld) binnen het plangebied varieert sterk vanwege de verschillen in maaiveldhoogten. Maaiveldhoogten in het plangebied variëren globaal van circa 12 meter boven NAP bij de Waalkade tot maximaal zo'n 35 meter boven NAP langs de Oranjesingel. Globaal staat de grondwaterstand in het noordwestelijk deel van het plangebied onder invloed van (de fluctuaties van) de waterstanden van de Waal. Afhankelijk van de afstand tot de Waal kunnen de fluctuaties in grondwaterstand variëren van 1 tot 6 meter.

Binnen het plangebied bevindt zich waterwingebied Nieuwe Marktstraat. Vrijwel het gehele plangebied ligt in het grondwaterbeschermingsgebied van deze drinkwaterwinning.

De gemeente is hier bevoegd gezag voor de bodem en de grondwaterkwaliteit. Deze bescherming wordt geregeld in de bestemmingsplannen. Voor de eenduidigheid volgt de gemeente de provinciale regelgeving ten aanzien van grondwaterbeschermingsgebieden. Dit houdt onder meer in dat het "stand still/step forward" principe gehanteerd wordt wat betekent dat er geen bestemmingswijzigingen of -uitbreidingen in het gebied mogen plaatsvinden die een groter risico voor het grondwater veroorzaken dan de vigerende bestemming. Dit stelt tevens beperkingen aan het (ongecontroleerd) afvoeren van hemelwater



Grenzen waterwinning: **Winning**, 10 jaarzone, 25 jaarzone

naar het oppervlaktewater of van infiltratie naar het grondwater.

Bij de beoordeling ofaan het stand still/step forward-principe wordt voldaan, wordt uitsluitend een ruimtelijke afweging gemaakt. Of een risico kan afnemen door het treffen van milieuhygiënische maatregelen wordt niet in de afweging meegenomen. De aanleg van bodemenergiesystemen zijn binnen de beschermingszone uitgesloten. Voor de lijst met verboden inrichtingen wordt verwezen naar de Provinciale milieuverordening Gelderland.

In de toelichting bij bestemmingsplannen voor grondwaterbeschermingsgebieden wordt aangegeven hoe een nieuwe bestemming zich qua risico voor het grondwater, verhoudt tot de oude bestemming.

De waterwinning Nieuwe Markt (door Vitens) zal in 2015 worden beëindigd, omdat de aanwezige grondwaterverontreiniging een bedreiging vormt voor het leveren van drinkwater met voldoende kwaliteit. De nu aanwezige 25-jaarszone zal worden ingekrompen tot een 10-jaarszone, die op termijn evenredig met het moment dat de sluiting naderbij komt, nog verder zal inkrimpen. In het kader van dit bestemmingsplan zal daarom een regeling worden opgenomen om de bescherming aan te passen. Stopzetting van de grondwaterwinning kan theoretisch grote gevolgen hebben voor de grondwaterstanden, maar uit onderzoek blijkt dat dat meevalt. Het heeft wel een grote invloed op de grondwaterstroming en daarmee de verspreiding van grondwaterverontreiniging.

4.6.3 Waterketen in Centrum

Afvalwater

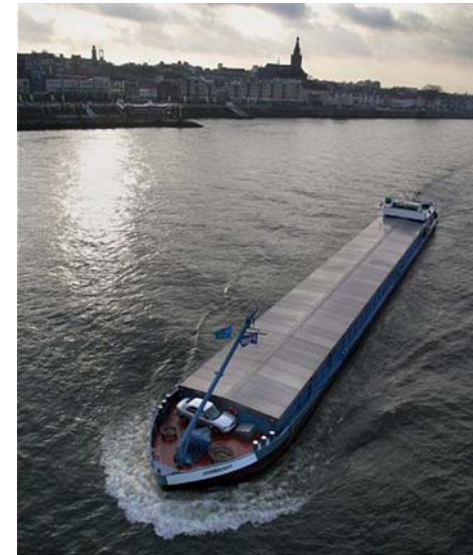
Het centrum beschikt voor het grootste deel over een zogenaamd gemengd rioolstelsel. Dit betekent dat hemelwater, huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater via dezelfde (gemeentelijke) rioolleiding worden ingezameld en getransporteerd. Het ingezamelde water wordt onder vrijverval afgevoerd naar rioolgemaal De Biezen en vandaar via een persleiding naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Nijmegen in Weurt. In de binnenstad bevinden zich geen rioolgemalen en/of -persleidingen.

Om wateroverlast op straat op een acceptabel niveau te houden zijn in het gemengde rioolstelsel op verschillende locaties noodoverlopen ingebouwd. Bij hevige neerslag wordt via deze “overstorten” hemelwater vermengd met (huishoudelijk) afvalwater op het oppervlaktewater geloosd. Dit gebeurt gemiddeld enkele malen per jaar gedurende enkele uren. Binnen het plangebied bevinden zich riooloverstorten in de Waalkade en wel ter hoogte van de Kromme Elleboog (2x), de Korte Brouwerstraat, de Grotestraat en de Lindenberghaven.

Grootschalige gebiedsgerichte rioolvervangings- of -vernieuwing is de komende jaren niet aan de orde. Lokale rioolvervangings- en -vernieuwing komt wel op diverse plekken voor.

Hemelwater

Het hemelwater dat in het centrum valt op verhard oppervlak wordt voor het grootste deel afgevoerd naar het (gemengde) rioolstelsel. In enkele straten wordt het afstromende regenwater zichtbaar aan de oppervlakte ingezameld met behulp van goten. Dit betreft o.a. de Stikke Hezelstraat, de Houtstraat, de Molenstraat, de Broerstraat, de Augustijnenstraat, de Grote Markt en de Burchtstraat. In veel (winkel)straten bevinden zich geen stoepranden, waardoor water dat zich op straat verzamelt vrijwel zonder belemmeringen winkelpanden in kan stromen.



Op de overgang van de Stikke Hezelstraat en de Lange Hezelstraat ligt de Ganzenheuvel. Daar bevindt zich één van de waterkunstwerken, die dienen om het waterbewustzijn van de Nijmeegse burgers te vergroten. Ande-

re waterkunstwerken bevinden zich op de Waalkade (de “watermuur”) en in de Koningstraat (de “bedriegertjes”). De waterkunstwerken worden gevoed met regenwater en/of grondwater en/of leidingwater.

In de Houtstraat, de Gerard Noodtstraat, de Burchtstraat, de Mariënborg, de Koningstraat, de Moenenstraat, de Augustijnenstraat en de Wilhelminasingel ligt infiltratieriool, waarmee ingezameld hemelwater ondergronds in de bodem geïnfiltreerd wordt.

In de Van Van Schaeck Mathonsingel wordt bij de realisatie van de ondergrondse parkeergarage een inzamelsysteem van afstromend hemelwater gerealiseerd waarmee de bomen van water worden voorzien en een waterkunstwerk op de lichtkoepel voor de garage gevoed wordt. Bij hetzelfde project wordt ook een verticale infiltratie toegepast, waarmee een teveel aan hemelwater in de bodem geïnfiltreerd kan worden.

4.6.4 Beleid water

Beleidslijn Grote Rivieren

Het uitgangspunt van de Beleidslijn Grote Rivieren (PKB Ruimte voor de Rivier) is het waarborgen van een veilige afvoer en berging van rivierwater onder normale en onder maatgevende hoogwaterstanden. Tevens geldt dat het bieden van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, binnen de randvoorwaarden die de veiligheid stelt, van belang is voor het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierbed. Voor de Beleidslijn Grote Rivieren gelden twee concrete doelstellingen:

1. de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed behouden;
2. ontwikkelingen tegen gaan die de mogelijkheid tot rivierversuiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken.

Voor elke activiteit in het rivierbed is een vergunning in kader van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken nodig. Daarnaast is een goede afweging in het ruimtelijk spoor (structuurvisies en bestemmingsplannen) noodzake-

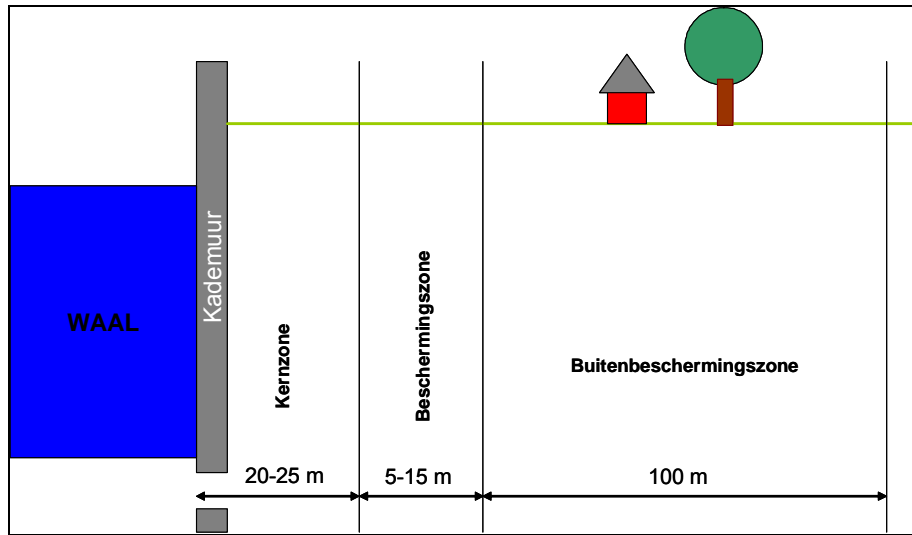
lijk om te voorkomen dat er bestemmingsplancapaciteit ontstaat voor activiteiten die niet, of slechts onder bepaalde voorwaarden, zijn toegestaan. De rivier de Waal bij Nijmegen is in beheer bij Rijkswaterstaat Directie Oost.

Keur voor waterkeringen en wateren

Naast het rivierbeleid is er ook beleid ten aanzien van de primaire waterkeringen. Vanuit het rijk is die taak gedelegeerd naar Waterschap Rivierenland. In de Keur van het Waterschap is het beleid vastgelegd ten aanzien van de verschillende beschermingszones. De ruimte langs de waterkering is daarvoor in drie zones opgedeeld:

1. kernzone;
2. beschermingszone;
3. buitenbeschermingszone.

Iedere zone kent beperkingen ten aanzien van de activiteiten die in deze zones mogen plaatsvinden. De beperkingen zijn groter naarmate de afstand tot de waterkering kleiner wordt. Het Waterschap Rivierenland ziet toe op de naleving van de Keur.



1: kernzone

In principe mag in deze zone niets, tenzij wordt aangetoond dat er geen aantasting van de veiligheid en stabiliteit van de waterkering plaatsvindt of een ontwerp van de vervangende waterkering wordt gemaakt. In het centrum is echter geen sprake van een vrij gelegen waterkering in een dijkvorm, maar van een waterkering in de vorm van een kademuur (net als bij het Waalfront). Hierdoor zal anders worden getoetst met de (on)mogelijkheden.

2: beschermingszone

Het Waterschap toetst op: bouwwerken, beplanting en ingravingen of maaiveldverlagingen. Deze ingrepen mogen geen invloed hebben op veiligheid en stabiliteit van de waterkering. Ook hiervoor geldt dat dit beleid in het centrum anders zal worden getoetst dan in de polder.

3: buitenbeschermingszone

Het Waterschap toetst op diepe ontgrondingen, zoals parkeerkelders. Deze ingrepen mogen geen invloed hebben op veiligheid en stabiliteit van de waterkering.

Waterplan 2001

Het in juni 2001 vastgestelde Waterplan Nijmegen vormt voor de Nijmeegse waterpartners¹ de inhoudelijke en procesmatige basis voor het samen werken aan een duurzame waterketen, een gezond veerkrachtig watersysteem en een aantrekkelijke leefomgeving in Nijmegen tegen de laagst maatschappelijke kosten. Het plan geeft vanuit een visie op de lange termijn (50 jaar) een beschrijving van het totale waterbeleid voor de middellange termijn (15 jaar) met een programma voor de eerste 5 jaar.

De belangrijke doelstellingen zijn:

- optimalisatie van de waterbeheerketen samen met de waterpartners;
- gezond maken van de stadswateren;
- afkoppelen van regenwater op een liefst zichtbare wijze;
- bevordering van het waterbewustzijn bij de Nijmegenaren.

Voor het centrum staan de volgende ruimtelijke doelen genoemd:

- oplossen wateroverlast Benedenstad bij hoge waterstanden in de Waal: de Benedenstad ligt nu veilig achter de nieuwe hoogwaterkering;
- herstel kwaliteit vijver Kronenburgerpark: dit is uitgevoerd en de vijver wordt gevoed met grondwater;
- het verhard oppervlak bij de herinrichting van het centrum wordt, waar mogelijk, zichtbaar afgekoppeld;
- visualiseren hoog en laag;
- zichtbaar water: waar mogelijk waterkunstwerken aanleggen, die de duurzame wijze van regenwaterafvoer symboliseren.

¹

gemeente Nijmegen, waterschap Rivierenland, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, provincie Gelderland en waterbedrijf Vitens. Waterschap Rivierenland en waterbedrijf Vitens zijn ontstaan uit fusies waardoor het aantal waterpartners is verminderd van 8 tot 5.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het plangebied bevindt zich nagenoeg geheel in het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Nieuwe Markt. Dit betekent dat de voorgenomen activiteiten worden getoetst aan het stand-still/step forward beginsel. Daarmee wordt bedoeld dat er geen verslechtering mag plaatsvinden van de huidige grondwaterkwaliteit/ -kwantiteit rondom het waterwinninggebied door bouwplannen.

In Nijmegen geldt het convenant Duurzaam Bouwen Gelderland. Voor het bouwen geldt dat alleen duurzame materialen mogen worden toegepast welke geen nadelige invloed hebben op de bodem en het grondwater. Voor het plangebied dat is gelegen binnen het grondwaterwingebied, zijn extra maatregelen nodig ten aanzien van infiltratie van hemelwater als sprake is van aanwezige bodemverontreiniging en/of sprake is van licht tot matig verontreinigd hemelwater afkomstig van een daarvoor aangelegde buitenparkeerplaats. Verder is het niet toegestaan om ondergrondse voorraadtanks in het plangebied toe te passen en mogen er geen potentieel bodembedreigende activiteiten plaats vinden.

Nijmeegse bouwverordening

De gemeente kan op grond van de gemeentelijke bouwverordening afstromend regenwater van dakverharding weigeren als infiltratie ter plekke mogelijk is. De bouwverordening bevat technische eisen voor het ontwerp en de aanleg van afkoppel- en infiltratievoorzieningen voor zowel openbaar als particulier terrein. Voor het centrum is o.a. van belang dat er:

- op gevaarlijke-stofroutes (Keizer Traianusplein) hemelwater niet afgekoppeld wordt;
- in het grondwaterwingebied hemelwater niet afgekoppeld wordt;
- in het grondwaterbeschermingsgebied alleen bovengrondse infiltratie plaatsvindt.

4.7 Kabels en leidingen

Er zijn geen hoogspanningverbindingen (ondergronds en bovengronds) of geen hoge druk aardgasleidingen aanwezig in het plangebied. Wel is in het noordwesten van het plangebied (nabij Nieuwe Hezelpoort) een rioolpersleiding aanwezig. Per ontwikkeling wordt gedetailleerd onderzoek gedaan naar de aanwezige kabel- en leidingentracés.

Ook is een hoofdwatervleiding aanwezig. Vitens, de drinkwatermaatschappij heeft twee waterwingebieden. Het opgepompte grondwater dat bij pompstation Nieuwe Markt wordt gewonnen wordt via een hoofdwatervleiding getransporteerd naar het pompstation Heumensoord. Daar wordt het verder gezuiverd en met het grondwater gemengd van de waterwinning uit het bos. In 2015 sluit de drinkwaterwinning Nieuwe markt, maar blijft deze hoofdwatervleiding in bedrijf. Vitens haalt na 2015 het drinkwater vanuit de Betuwe naar Nijmegen, maar blijft dit water transporteren naar Heumensoord via deze hoofdwatervleiding.

4.8 Explosieven

Op basis van historische gegevens en interviews met betrokkenen vanuit de gemeente is een globale risicokaart vervaardigd, waarop risicogebieden zijn aangegeven met een mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven in de ondergrond. Risicogebieden zijn gebieden waar bombardementen en oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. De kaart is gecombineerd met een kaart van de bebouwde gebieden ten tijde van de Tweede Wereldoorlog. In de destijds bebouwde gebieden is het risico op het vinden van explosieven namelijk kleiner dan in de destijds onbebouwde gebieden. De combinatie van deze twee kaarten leidt tot een viertal gebiedskarakteristieken:

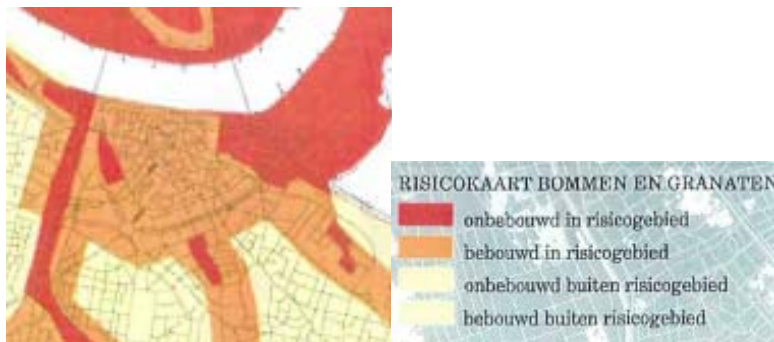
1. risicogebied en onbebouwd ten tijde van WO II;
2. risicogebied en bebouwd ten tijde van WO II;
3. buiten risicogebied en onbebouwd ten tijde van WO II;
4. buiten risicogebied en bebouwd ten tijde van WO II.

De 4 gebieden kennen een aflopende schaal wat betreft de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven en daarmee wat betreft risico. Uitgangs-

punt is om de risico's op incidenten met niet-gesprongen explosieven te minimaliseren.

Een brede zone rondom de spoorlijn en de binnenstad vallen binnen deelgebied 1. Dit is het hoogste risicoprofiel. In deze destijds onbebouwde gebieden vonden in WO II noemenswaardige oorlogshandelingen plaats. Het risico bestaat van niet-gesprongen explosieven in de ondergrond. Mogelijke vondsten kunnen bestaan uit (mortier-)granaten of blindgangers naar aanleiding van bombardementen. De risico's worden op dit moment te hoog ingeschat om zonder voorafgaand veldonderzoek bouwwerkzaamheden uit te voeren. Het onderzoek bestaat tenminste uit een combinatie van een uitgebreid historisch onderzoek, gevolgd door een veldonderzoek met behulp van magnetometers.

Een groot deel van de binnenstad valt binnen deelgebied 2. Door de bebouwing van destijds veronderstellen we dat de dichtheid en verscheidenheid van eventuele niet-gesprongen explosieven in de ondergrond relatief beperkt is. Veldonderzoek hoeft dan ook alleen uitgevoerd te worden op plaatsen die aan de hand van historisch onderzoek als mogelijk risicoplaats zijn aangeduid. Het historische onderzoek dient zich vooral te richten op historische luchtfoto's, archiefmateriaal en eventuele persoonlijke overleveringen van mensen.



5. Milieu

5.1 Bedrijvigheid

In dit bestemmingsplan wordt de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan een "Staat van Bedrijfsactiviteiten Model Nijmegen". Dit is een lijst waarin de binnen de gemeente Nijmegen voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu is ingedeeld in een aantal categorieën. Omdat de "Staat van Bedrijfsactiviteiten Model Nijmegen" wordt gebruikt voor de milieuzonering in het kader van bestemmingsplannen zijn hierbij alleen de ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (vooral brand- en explosiegevaar);
- verkeer;
- visuele aspecten.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten Model Nijmegen is ook voor de bestemmingsplannen voor het Centrum van toepassing. Bedrijvigheid die is ingedeeld in de categorieën 1 en 2 is, gezien de "gemengde functie" van het gebied, passend binnen het plangebied. Garagebedrijven zijn echter niet in Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Dergelijke bedrijven hebben veelal een dermate ruimtelijke uitstraling dat deze bedrijven alleen op specifieke locaties worden toegestaan. In het centrum gaat het om een zestal bestaande garagebedrijven.

De hiervoor genoemde Staat kent ook typen bedrijven die binnen het plangebied zeker niet gewenst zijn. Bestaande bedrijvigheid, die qua milieubelasting in principe niet thuishoort in een woongebied en waarvoor verplaatsing op korte termijn niet haalbaar is, zal op basis van verworven rechten moeten worden geaccepteerd. Deze bedrijvigheid zal als een verbijzondering op de toegelaten categorieën worden toegestaan. Bij deze acceptatie

dient er uiteraard wel van te worden uitgegaan dat deze bedrijvigheid dan ook aan de criteria moet voldoen die de Wet milieubeheer (Wm) hierbij oplegt, zodat niet van een onaanvaardbare hinder naar de omgeving sprake is. Het gaat hierbij om een tweetal groothandelsbedrijven.

In **bijlage 5** is een overzicht opgenomen van bedrijven in het plangebied. Het gaat om bedrijven binnen het plangebied die niet onder de categorieën horeca, sportvoorzieningen, kantoren, woongebouwen, opleidingsinstellingen, detailhandel of medische praktijken vallen. Hierop geldt echter een viertal uitzonderingen, drie voor detailhandel en één voor horeca:

- met betrekking tot detailhandel betreft het inrichtingen die ook aan vuurwerkverkoop doen en vanuit deze activiteit onder het Vuurwerkbesluit vallen en vanuit dit besluit als meldingsplichtig worden aangemerkt (opslag tot 1000 kg),
- met betrekking tot de horeca betreft het een horecaboot die voor verwarming en stoken van ovens en dergelijke onder §3.3.4 "Opslaan van propaan" van het Activiteitenbesluit valt (opslag tot 13m³).

Een uitzonderingspositie binnen het bestemmingsplan is de spoorkuil met daarin het rangeerterrein van Prorail (Nederlandse Spoorwegen), met voornamelijk stalling van treinstellen. Dit wordt aangemerkt als een categorie 4 bedrijf. Verder valt de drinkwaterwinning van Vitens valt onder milieucategorie 3.1.

5.25.2 Bodem

5.2.1 Algemeen

Bij elk project vindt standaard een wettelijk verplicht onderzoek plaats. In het centrum zijn door de vele projecten ook zeer veel bodemonderzoeken verricht en is een goed beeld van de bodem aanwezig. Een aantal onderzoeken is gedateerd en bij nieuwe functies of gebiedsontwikkelingen zullen nieuwe onderzoeken moeten plaatsvinden.

Het beleid ten aanzien van bodem in bestemmingplannen wordt bepaald door de Wet ruimtelijke ordening en de Wet bodembescherming. Bij de

voorbereiding van een bestemmingsplan dient onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. De bodem moet geschikt zijn, of te maken zijn voor de bestemming die ze krijgt en het plan moet financieel uitvoerbaar zijn. Het gaat hierbij om grondproductiekosten die onvermijdbaar, meetbaar en voorzienbaar zijn voor het leveren van bouwrijpe grond. Bij gevallen van ernstige bodemverontreiniging moet *voldoende* inzicht worden gegeven in de financiële realiseerbaarheid van het plan middels een opgesteld saneringsplan.

Vooraf in en aan de rand van het centrumgebied komen omvangrijke grondwaterverontreinigingen voor. Een deel daarvan is beheerst of gesaneerd, een ander deel vraagt een gebiedsgerichte benadering.

5.2.2 Uitgangspunten bodemonderzoek

Hieronder zijn de belangrijkste uitgangspunten voor bodemonderzoek aangegeven:

- iedere ontwikkelingslocatie in het bestemmingsplan dient in principe vergezeld te gaan van een bodemonderzoek;
- burgemeester en wethouders kunnen echter ontheffing verlenen van de verplichting bodemonderzoek te verrichten;
- dit laatste is ook het geval in het hoogst uitzonderlijke geval dat een plandeel enkel en alleen betrekking heeft op een lichtvergunningplichtig bouwwerk;
- bij verbouwing van panden kan onderzoek achterwege blijven als het "casco" inclusief de vloeren intact wordt gehouden en geen grond wordt vergraven. Tevens dient er geen sprake te zijn van functieverandering van het erf;
- het bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd conform de bij iedere gemeente bekende norm NEN-5740 en NEN 5707. Daar kan in twee gevallen van worden afgeweken:
 - a. indien het te onderzoeken terrein groter is dan 10 hectare en de locatie is op grond van historisch onderzoek als onverdacht aan te merken, dan mag de boorintensiteit en het aantal analyses worden gehalveerd;
 - b. op het betreffende terrein is al onderzoek verricht dat nog geldig is.

- de vraag of aanvullend onderzoek noodzakelijk is, is afhankelijk van de conclusies uit het historisch en veldonderzoek. Maakt de beoogde functie verder onderzoek noodzakelijk, dan dient dat verdere onderzoek te zijn afgerond voor de vaststelling van het bestemmingsplan;
- de geldigheid van een bodemonderzoek bedraagt maximaal 5 jaar;
- het is niet toegestaan om in (mogelijke) gevallen van bodemverontreiniging grondverzet te plegen.

Voor de onderstaande bouwaanvragen is geen bodemonderzoek noodzakelijk:

- bouwwerken waarin mensen minder dan 2 uur/dag structureel verblijven;
- bouwwerken geen gebouw zijnde, bijvoorbeeld grond-, weg- en waterbouwwerken en bouwwerken voor de waterhuishouding of -zuivering;
- bouwwerken die de grond niet raken, en waarbij het bestaande, niet wederrechtelijke gebruik wordt gehandhaafd bv. dakkapel, interne verbouwing;
- de bouw van een kelder;
- tevens is in het bodeminformatiesysteem geen aanwijzing gevonden voor een 'redelijk vermoeden' van een ernstige bodemverontreiniging.

Voor de onderstaande bouwwerken kan ontheffing van het uitvoeren van een bodemonderzoek worden verleend:

- het te bouwen pand/aanbouw is kleiner dan 50 m²;
- tijdelijke gebouwen (ongeacht grootte), echter niet langer dan 5 jaar.

5.3 Geluid

5.3.1 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel geluidshinder te beperken. Daartoe zijn in de wet grenswaarden opgenomen die bij voorkeur niet overschreden mogen worden, de zogenaamde voorkeursgrenswaarden. Bij geluidsbelastingen tot deze voorkeursgrenswaarden is over het algemeen sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.

De voorkeursgrenswaarden gelden alleen binnen de wettelijk vastgestelde zones langs de verkeers- en spoorwegen en de vastgestelde zones rond gezoneerde industrieterreinen. Deze zones zijn aandachtsgebieden waarbinnen aandacht moet worden besteed aan de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen. Als in een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden mogelijk gemaakt, moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Als de geluidsbelasting per geluidsbron niet hoger is dan de hieronder genoemde waarden, zijn nieuwe woonbestemmingen toegestaan. Voor andere geluidsgevoelige bestemmingen kunnen overigens andere waarden gelden.

Geluidsbron	Voorkeurswaarden voor nieuwe woonbestemmingen
Wegverkeerslawaaai	48dB (Lden)
Railverkeerslawaaai	55dB (Lden)

Wegen waarop een 30km/uur regime van toepassing is, hebben geen wettelijke zone. Er is dan geen wettelijke plicht deze wegen in een akoestisch onderzoek te betrekken. Bij het toetsen aan het Bouwbesluit (bouwvergunning) kan de geluidsbelasting van deze wegen wel van belang zijn.

Om uiteenlopende redenen kan het toch wenselijk zijn om een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde toe te staan. De Wet geluidhinder en het daarop gebaseerde Besluit geluidhinder geven deze mogelijkheid, maar kennen ook maximale waarden die niet mogen worden

overschreden. Bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen kunnen alleen geluidsbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde worden toegestaan wanneer hiervoor een aparte procedure is doorlopen. De hogere geluidsbelastingen worden vastgelegd in een hogere waarden besluit

In de Beleidsregels Hogere Waarde Wet geluidhinder die hiervoor zijn vastgesteld staan de specifieke vereisten die voor het toestaan van een hogere waarde van toepassing zijn. De procedure Hogere grenswaarde moet gelijk oplopen met de ruimtelijke ordeningsprocedure.

5.3.2 Geluidbronnen Centrum

Het plangebied wordt omringd en doorkruist met gezoneerde wegen en spoorwegen. Geluidsgevoelige bestemmingen liggen vrijwel altijd binnen de zone van één of meerdere geluidbronnen. Op grond van de Wet geluidhinder hoeft bij bestaande geluidsgevoelige bestemmingen geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen moet wel akoestisch onderzoek worden verricht. De uitkomsten moeten vervolgens worden getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder.

De 50 dB(A)-contour van het op grond van de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein West-Weurt valt niet binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied. De geluidcontouren vanwege het emplacement Nijmegen CS vallen onder het regime van de Wet milieubeheer.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Bestaande situatie

De luchtkwaliteit in de randen van het gebied wordt vooral zwaar belast door verkeersuitstoot van de singelwegen met bijbehorende verkeerspleinen. Verder is het busverkeer door het centrum een aanzienlijke bron van luchtverontreiniging, evenals het scheepvaartverkeer op de Waal. Overige bronnen zijn voor zover bekend niet relevant of niet aanwezig.

Uit het recente luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat langs de bovengenoemde singelwegen en langs de busroutes overschrijdingen van grenswaarden plaatsvinden. Voor de rekenjaren 2010 en 2015 zijn zowel voor NO₂ jaargemiddelde en PM₁₀ daggemiddelde de contouren als bijlage toegevoegd. De meeste overschrijdingen vinden plaats op het wegdek. Formeel hoeft boven het wegdek en direct langs de weg niet aan de grenswaarden voldaan te worden. Zie **bijlage 6**.

5.4.2 Regelgeving

Bij toetsing van een ruimtelijk plan aan luchtkwaliteit moet conform regelgeving gelet worden op de volgende 2 aspecten:

1. het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit;
2. het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit.

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. Deze betreffen de stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, lood en ozon. In Nederland worden over het algemeen alleen overschrijdingen geconstateerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet luchtkwaliteit zijn weergegeven in onderstaande tabel. De regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteitseisen is verder uitgewerkt in AMvB's en Ministeriële regelingen. Bij het faciliteren van ruimtelijke plannen moet volgens de Nederlandse wetgeving de verandering van de luchtkwaliteit door het plan worden getoetst.

luchtkwaliteit

	norm	ingangsdatum
Jaargemiddelde grenswaarde NO ₂	40 µg/m ³	1 januari 2015
Jaargemiddelde grenswaarde PM ₁₀	40 µg/m ³	1 juni 2011

Daggemiddelde grenswaarde PM ₁₀	max. 35 dagen/jaar > 50 µg/m ³	1 juni 2011
--	--	-------------

Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgang vinden indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

- de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft (Wm artikel 5.16.1.b.1°), of;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO₂ en/of PM₁₀, of;
- de ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in, past binnen, of is in elk geval niet strijdig met een vastgesteld programma zoals het NSL (Wm artikel 5.16.1.d), of;
- er geen grenswaarden worden overschreden door de ruimtelijke ontwikkeling.

Wat betreft de bijdrage van een plan aan de luchtkwaliteit is het Besluit Niet In Betekende Mate Bijdragen (Luchtkwaliteitseisen) van belang, die gelijk met de wetwijziging van kracht is geworden:

- plannen die niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5;
- daarnaast is in de nieuwe regelgeving vastgelegd dat plannen in elkaars nabijheid (straal 1 km en gezamenlijke ontsluitingsinfrastructuur) die binnen de periode 2009 tot 2015 gerealiseerd worden, gezamenlijk beoordeeld moeten worden. Dit staat bekend als de anticumulatie-regel.

In een regeling is nader uitgewerkt dat een woningbouwplan met minder dan 1500 woningen en één ontsluitingsweg, minder dan 3% bijdraagt (of 3000 woningen met twee ontsluitingswegen).

Nijmegen heeft een eigen luchtplan, dat onder meer voorziet in schonere bussen, stimulering transitie naar schonere brandstoffen, stadsdistributie voor het centrum en eventueel privilegebeleid voor toegang naar het centrum. In een bestemmingsplanprocedure zal aangetoond moeten worden dat ten tijde van de realisatie van het plan, eventueel met beschreven en geborgde maatregelen, inderdaad aan de normen voor luchtkwaliteit voldaan kan worden.

Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Met de AMvB "Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" wordt de bouw van zogenaamde gevoelige bestemmingen in de nabijheid van (snel)wegen beperkt. Het besluit heeft als doel het beschermen van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Over gemeentelijke wegen zegt het besluit niets. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven en verzorging-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties worden dus niet als gevoelige bestemming gezien.

In de recente landelijke "GGD-Richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid" adviseert de GGD ten aanzien van het bouwen van gevoelige bestemmingen langs drukke gemeentelijke wegen (meer dan 10.000 mvt/etm):

- geen afstandscriterium;
- niet bouwen direct langs een drukke weg (dus niet in 1^e lijnsbebouwing);
- GGD heeft het advies "niet in 1^e lijnsbebouwing" aangevuld met dat dit minimaal moet gelden binnen 50 meter van de rand van de drukke gemeentelijke weg.

Gemeente Nijmegen probeert zich zo veel mogelijk te conformeren aan deze GGD-richtlijn. Indien in het plangebied gevoelige bestemmingen worden gebouwd, dienen deze derhalve op minstens 50 meter van de rand van de singelwegen inclusief verkeerspleinen geplaatst te worden.



De verwachting is dat in de toekomst de luchtverontreiniging in het centrum onder de dan geldende wettelijke normen zal komen te liggen. Desondanks blijft het een locatie met veel bronnen voor luchtverontreiniging, zoals door verkeer opgeworpen stof. Hierin kan in het ontwerp rekening mee worden gehouden door:

- te zorgen voor het afvangen van luchtverontreiniging door groenrichting (gevelbegroeiing, daktuinen etc.);
- daarnaast kunnen woningen afgeschermd worden van de vervuilde lucht, bijvoorbeeld door ventilatielucht voor mechanische ventilatie van achter het gebouw te betrekken;
- zoveel mogelijk in eigen parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen voorzien door middel van ondergronds parkeren;
- nieuwe bedrijvigheid laten aansluiten bij lopende ontwikkelingen zoals stadsdistributie in het stadscentrum;

- in de eerstelijns-bebouwing langs de bovengenoemde wegen dienen geen school, kinderdagverblijf of zorginstellingen als nieuwe bestemming geplaatst te worden. Dit dient ter bescherming van extra gevoelige groepen;
- verminderen behoefte verplaatsing: zorgen voor befietsbare en loopbare afstanden, m.n. naar andere zijde van het station en centrum. Het effect is minder en kortere vervoersbewegingen;
- verbetering en schoner worden van het openbaar vervoer (HOV; tramlijnen);
- beïnvloeden aandeel schoon vrachtverkeer: zorgen voor goede routes buiten dit gebied;
- beïnvloeden rijgedrag door weginrichting: het effect is dat door sneller doorschakelen en niet te hard te rijden de emissie per voertuig kan worden teruggebracht.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Algemeen

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

1. externe veiligheid door inrichtingen c.q. bedrijven;
2. externe veiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportwegen.

Inrichtingen en bedrijven

Er zijn geen risicovolle bedrijven in en in de nabijheid van het plangebied aanwezig die een invloedsgebied over het plangebied hebben.

De in het plangebied aanwezige vuurwerkverkopers evenals de bij een horecaboot behorende stationaire propaantank zijn zo kleinschalig dat zij onder de ondergrenzen van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen, zodat zij niet onder de regels met betrekking tot externe veiligheid vallen. De inrichtingen voldoen aan de vanuit de aangehaalde regelgeving te stellen eisen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In en nabij het plangebied zijn er de volgende potentiële risicobronnen:

- vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal;
- vervoer over de weg.

Er zijn in of in de nabijheid van het plangebied geen hogedruk aardgasleidingen aanwezig.

Vervoer over spoor

In het plangebied loopt de spoorlijn Nijmegen-Venlo. Over dit traject vindt momenteel geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het plangebied loopt ook de spoorlijn Nijmegen-Den Bosch. Over dit traject vindt wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en is er sprake van een forse overschrijding van het of het groepsrisico. Er vindt geen overschrijding van het plaatsgebonden risico plaats.

Gelet op de overschrijding van het groepsrisico moeten nieuwe ontwikkelingen in het invloedsgebied van het spoor (300 meter vanaf het spoor) nader worden onderzocht. Onderzoek moet worden uitgevoerd naar de toename van het groepsrisico. Voor iedere ontwikkeling zal advies van de regionale brandweer gevraagd moeten worden en vervolgens zal door het college gemotiveerd moeten worden waarom ontwikkeling in deze spoorzone noodzakelijk is. Geadviseerd wordt om geen nieuwe functies toe te staan waarin beperkt zelfraadzame bewoners worden toegevoegd (bejaardenhuizen, consultatiebureaus, basisscholen, kinderdagverblijven enz).

Vervoer over de Waal

De Waal wordt in het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen als een belangrijke binnenvaartroute (zwarte route) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zowel voor het plaatsgebonden risico als het groepsrisico zijn geen overschrijdingen te verwachten, behalve als er op het water nieuwe bestemmingen worden gecreëerd of bij een bevolkingsdichtheid van meer dan 1500 personen/ ha.

Wel moet rekening gehouden worden met een plasbrand-aandachtsgebied van 25 meter uit de oeverlijn. Een plasbrand is de uitstroming van een brandbare vloeistof, dat bij ontsteking leidt tot warmtestraling op de omgeving. Bij voorkeur worden hier geen nieuwe gevoelige objecten gecreëerd. Alleen na een bestuurlijke afweging met advies van de regionale brandweer kan hier een nieuw gevoelig object worden gecreëerd.

Vervoer over de weg

Er ligt een route gevaarlijke stoffen over de weg: Waalbrug-Nieuwe Ubbergseweg. Voor het plaatsgebonden risico wordt de norm nergens overschreden. De risicocontour ligt op de weg. Ook voor het groepsrisico wordt de oriënterende waarde nergens overschreden. Op deze route hoeft geen rekening gehouden te worden met een plasbrand-aandachtsgebied.

5.6 Brandveiligheid

Bereikbaarheid

Snelheid is voor spoedeisende hulpverlening cruciaal. Het is dan ook van belang dat incidentlocaties goed en snel bereikbaar zijn. Speciale aandacht verdient het spoor: momenteel is de spoorbaan niet goed bereikbaar voor hulpdiensten. Gezien de gevaarlijke stoffen die over het spoor vervoerd worden, is het zeer wenselijk dat hier de bereikbaarheid geoptimaliseerd wordt. Ook hier geldt dat in principe de incidentlocatie op de spoorbaan langs twee routes benaderd moet kunnen worden.

Bluswater

Ook wat bluswater betreft verdient het spoor speciale aandacht. Momenteel is de bluswatervoorziening bij het spoor ontoereikend, om dit op te lossen moet maatwerk geleverd worden in overleg met brandweer Nijmegen.



5.7 Klimaat

De klimaatverandering noopt tot aanpassingen in ruimtelijke ontwikkelingen. De Gemeenteraad van Nijmegen heeft haar visie hierop in de Kadernotitie Klimaat en de duurzaamheidsagenda 2011-2015 vastgelegd. Kernbegrippen zijn compensatie en adaptatie.

Compensatie is het tegengaan en verminderen van negatieve effecten op het klimaat. Dit kan door energiegebruik te beperken en/of duurzame energiebronnen te gebruiken en door gebruik te maken materialen uit vernieuwbare bronnen. Nijmegen streeft er daarom naar om als stad energie-neutraal te worden.

Adaptatie is het aanpassen aan de wijzigende omstandigheden zoals extremere weersomstandigheden en een stijgende energieprijis. Voorbeelden hiervan zijn het voorkomen van oververhitting, aandacht voor windklimaat en het realiseren van grotere piekbergingen voor neerslag. Zeker in de relatief stenige omgeving zoals in het centrum kan het microklimaat extremer zijn en tot hinder leiden.

De verwachting is dat in de toekomst de luchtverontreiniging in het centrum onder de geldende wettelijke normen zal liggen. Desondanks blijft dit een locatie met veel bronnen voor luchtverontreiniging, zoals door verkeer opwervend stof. Hierin kan in het ontwerp rekening gehouden worden door te zorgen voor het afvangen van luchtverontreiniging (gevelbegroeiing, daktuinen etc.).

Het centrum is onder voorwaarden geschikt voor Koude-Warmte opslag. Voor het bepalen van deze voorwaarden zal afstemming gezocht moeten worden met andere belanghebbenden in de omgeving (drinkwaterwinning en overige gebruikers van de ondergrond) en zal de milieuhygiënische situatie van de bodem en het grondwater mee moeten worden gewogen.

In de gebouwde omgeving zijn voor energiegebruik en oververhitting de oriëntatie van de bebouwing en de manier waarop met de bezonning is omgegaan bepalende factoren. Een goed groenontwerp helpt oververhitting tegen te gaan en vangt neerslag en luchtverontreiniging op.

6. Ontwikkelingen

6.1 Recent gerealiseerde projecten

Hieronder wordt een aantal projecten genoemd die de laatste jaren gerealiseerd zijn. Dit geeft een beeld van de ontwikkelingen die in het centrum hebben plaatsgevonden.

Kronenburgerpark

In de afgelopen jaren heeft het Kronenburgerpark een grote opknapbeurt ondergaan, waarbij de oorspronkelijke ontwerpen aan het uiteindelijke inrichtingsplan ten grondslag hebben gelegen. Het park heeft een belangrijke functie aan de westzijde van het centrum. Deels als uitloopgebied voor de omwonenden, maar ook als verbindende schakel tussen de stationsomgeving en de binnen- en benedenstad.

ROC

In de spoorkuil bij het Centraal Station is het nieuwe onderkomen van het Regionaal Opleidingen Centrum Nijmegen (ROC Nijmegen) gebouwd. Het gaat hierbij om ongeveer 6.500 studenten en personeel. Het complex bestaat uit 9 gebouwen die door de glazen overkapping tussen de gebouwen verbonden worden. Dit grote atrium wordt betrokken bij het functioneren van de school door commerciële ruimten op het maaiveldniveau, waarin diverse leerbedrijven zijn gevestigd zoals een café, restaurant, bakkerij, kapsalon en beautysalon. Het atrium functioneert als semi-openbaar gebied. Op de verdiepingen bevinden zich de leslokalen en kantoorruimtes.

St. Josephhof (Hof van Heden)

Eind 2007 zijn de woningen opgeleverd. De openbare ruimte is medio 2008 opgeleverd. Het gaat om een woningbouwplan met een ondergrondse parkeergarage voor bewoners. De appartementen zijn rondom een hof gesitueerd. Het oudste huis van Nijmegen dat hier is aangetroffen wordt gevisualiseerd.

De Hessenberg.

Dit plan is in 2007 gestart en inmiddels voltooid. Het plan bestaat uit een compact woningbouwplan met een ondergrondse parkeergarage voor bewoners. De stedenbouwkundige structuur bestaat uit in hoogte variërende bouwblokken, stegen en straatjes, pleinen en binnentuinen. Het oude weeshuis is als ankerpunt gehandhaafd.

Hoogwaterkering

De uitvoering van dit project (opdrachtgever is Waterschap Rivierenland, WSRL) is gestart in 2007 en afgerond in 2009.

6.2 Nieuwe ontwikkelingen

Onderstaande ontwikkelingen worden op dit moment uitgevoerd dan wel is de verwachting dat deze in de planperiode nog tot uitvoering zullen komen. Voor de ontwikkelingen die nog niet worden uitgevoerd geldt dat:

- hiervoor inmiddels al wel ruimtelijke orderingsprocedures zijn doorlopen dan wel dat deze ontwikkelingen al mogelijk waren in het vigerende bestemmingsplan. Deze ontwikkelingen zijn overgenomen in het bestemmingsplan Centrum-Binnenstad of Centrum-Stationsomgeving; of
- deze ontwikkelingen in het bestemmingsplan Centrum-Binnenstad of Centrum-Stationsomgeving mogelijk worden gemaakt en daarvoor in de toelichting van het bestemmingsplan een ruimtelijke onderbouwing is opgenomen; of
- we weten dat deze ontwikkeling er aan komt, maar de ontwikkeling is nog onvoldoende concreet dan wel onderbouwd om al in de bestemmingsplannen voor het centrum mee te kunnen nemen. Voor deze ontwikkelingen zullen te zijner tijd aparte procedures gevoerd moeten worden.

De ontwikkelingen staan aangegeven op de kaart op **blz. 87**.

1- Herontwikkeling Plein 1944

In 2009 is gestart met het Plein 1944 plan. Na een prijsvraag en referendum is gekozen voor een plan in de wederopbouwstijl. Het is een plan dat winkelen en wonen combineert. De bestaande pleinruimte wordt verkleind door een gebouw tussen het plein en het busstation te plaatsen. Onder het nieuwe plein komt een parkeergarage voor bewoners en werknemers. Zowel in de noordgevel als in de oostgevel van het plein komt voor een deel nieuwbouw. Ook de Scheidmakershof wordt betrokken bij de planontwikkeling. De bevoorrading blijft gewaarborgd. Boven op de commerciële ruimte is een complex van hofwoningen geprojecteerd.

De uitvoering van de plannen is in 2010 gestart en zal ca. 3 jaar duren. Voor de herontwikkeling van Plein 1944 is een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Deze ontwikkeling is overgenomen in bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad.



2- Hoek Bloemerstraat - Eerste Walstraatstraat

Het gaat om realisering van een gebouw als afronding van de bestaande bebouwing. De hoek Bloemerstraat-Eerste Walstraatstraat wordt ter plekke van het terras bebouwd. Het gaat om een combinatie van een commerciële functie op de begane grond met woningbouw erboven. De toegestane bouwhoogte sluit aan op de bebouwing langs de Bloemerstraat.

Deze ontwikkeling wordt in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad mogelijk gemaakt. In de toelichting van het bestemmingsplan is hiervoor een ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

3- MFC Van Schevichavestraat

Het multifunctionele centrum (MFC) is een opvangvoorziening voor verslaafden. De bedoeling is dat de mensen die van deze voorziening gebruik maken doorstromen richting een vorm van duurzaam verblijf. Dit zijn vaak vormen van begeleid/beschermd wonen, maar het kan ook zelfstandig wonen zijn al dan niet met begeleiding. Het pand is dan onderverdeeld in drie delen. In één gedeelte worden de huidige dag- en nachtopvang voor verslaafden en de dagbesteding op een kleinschaliger niveau gehandhaafd. In een ander gedeelte is ruimte gecreëerd voor de verblijfsplaatsen. Het betreft eigen kamers met gemeenschappelijke woonruimte. In een derde deel van het pand zijn verblijfsplaatsen gerealiseerd voor de groep verslaafde vrouwen.

Deze ontwikkeling was al mogelijk in het vigerende bestemmingsplan en wordt ook in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad mogelijk gemaakt.

4- Hertogplein 6, herontwikkeling Osnabrugge

Het pand van Osnabrugge aan het Hertogplein uit de jaren '80 is begin 2011 gesloopt. Het nieuwbouwplan bestaat uit een bouwmassa van 6 bouwlagen. In de kelder onder het gebouw komt een parkeergarage. Op de begane grond is ruimte voor een nieuwe winkel van Osnabrugge met een oppervlakte van 1200 m². Boven de winkel bevinden zich de appartementen. De appartementen worden gesitueerd rondom een patio-ruimte. De 6e en bovenste bouwlaag ligt terug. Het gaat om ruim 40 appartementen. Door realisatie van het plan ontstaat een forse pleinwand aan het Her-

togplein. Het nieuwbouwplan is een alzijdig gebouw met een duidelijke oriëntatie op het plein maar ook op de Derde Walstraat en de Gerard Noodtstraat.

Er is hiervoor al een vrijstellingsprocedure doorlopen. Er wordt nu gebouwd. Deze ontwikkeling is overgenomen in bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad.

5- Herinrichting Valkhofpark en ontwikkeling Donjon

Uit het referendum in 2006 is gebleken dat de Nijmeegse bevolking in meerderheid kiest voor herbouw van de Donjon. De ontwikkeling van de Donjon en herinrichting van het Valkhofpark worden zo mogelijk als één project opgepakt. Het streven is om eind 2012 een verzoek voor een omgevingsvergunning in te dienen en in 2013 te starten met de herbouw van de Donjon.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

6- Waalkade 83/84, Stratemakerstoren (Natuurcentrum Rivieren)

Voor het Natuurcentrum Rivieren (Staatsbosbeheer, Natuurmuseum, Milieu-Educatiecentrum en IVN) wordt nu in gemeenschappelijk opdracht van Staatsbosbeheer en gemeente de haalbaarheid onderzocht op de locatie Stratemakerstoren.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

7- Waalkade 108/112, hotel Courage

Hotel Courage heeft plannen het hotel uit te breiden met ruim 30 kamers. Hiertoe zijn de twee laatste panden aangekocht. De uitbreiding vindt op de locatie van deze 2 panden plaats, met daarnaast nog enige uitbreiding in oostelijke richting. De kop van het uitgebreide hotel wordt in de vorm van een halve cirkel uitgevoerd, om zodoende optimaal uitzicht te hebben op de Waal, de Ooypolder en het Valkhof/Hunnerpark.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

8- Franseplaats 1-3, uitbreiding Commanderie Sint Jan (azijnmuseum)

De Commanderie Sint Jan wordt uitgebreid met een azijn-/mosterdmuseum. Dit ter versterking van de toeristische functie van de Commanderie Sint Jan. De uitbreiding is gepland in het talud aan de Nonnenstraat. Uitgangspunt is dat de uitbreiding gecombineerd wordt met een groenontwikkeling.

Deze ontwikkeling wordt in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad mogelijk gemaakt. In de toelichting van het bestemmingsplan is hiervoor een ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

9- Hessenberg, Roode Leeuw

Realisatie van woningbouw (9 stadswoningen) ter plaatse van de daar aanwezige garageboxen. Deze worden gesloopt.

Deze ontwikkeling is al mogelijk in het vigerende bestemmingsplan en is overgenomen in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad.

10 – Doddendaal 1a, herontwikkeling locatie Intersport

Het bestaande pand wordt gesloopt en er wordt nieuwbouw gerealiseerd. De nieuwbouw gaat uit van maximaal 2 lagen commerciële functies (kelder, begane grond en eerste verdieping) en de lagen daarboven worden met maximaal 140 woonunits (studentenkamers) ingericht.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen.

11 – Waalkade - vervanging damwand

De damwand, de waterkering aan de voet van de waalkade moet worden vervangen. Naast het vervangen van de damwand zal ook de kade in uitstraling, functionaliteit en gebruik een metamorfose ondergaan. De inpassing van deze veranderingen leiden tot een nieuwe entree van Nijmegen. Primair heeft de Waalkade een nautische functie voor het afmeren van schepen (vrachtschepen en passagiersschepen (cruisevaart)). De nieuwe inrichting van de Waalkade moet het nautische gebruik van de kade stimuleren (vaker meer schepen). Daarnaast moet de Waalkade aantrekkelijk worden om te verblijven, mede door een goede en aantrekkelijke loopverbinding te vormen tussen het (nieuwe) Waalfront (de Handelskade) en de Ooijpolder. Er zijn twee varianten ontwikkeld. Een variant waarbij alleen de damwand wordt vervangen, de uitstraling van de kade blijft dan grotendeels gelijk. De kadewand wordt zo gebouwd dat deze 100 jaar moet blijven functioneren. De tweede variant gaat uit van het ontwikkelen van een kade waarbij op een lager niveau gewandeld kan worden langs de Waal. Hierbij staat het gebruik en het visuele contact met de Waal centraal.

Beide varianten zijn mogelijk bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad.

12 - Lindenberghaven

Op verzoek van de raad is onderzocht of er mogelijkheden zijn voor ligplaatsen voor historische woonschepen in de Lindenberghaven. Het doel is de leefbaarheid en aantrekkelijkheid te verhogen van deze haven. Daarbij kan de huidige passantenhaven worden uitgebreid met maximaal 3 extra ligplaatsen voor historische woonschepen en een museumschip. In totaal kunnen maximaal 5 ligplaatsen worden gecreëerd voor authentieke woonschepen die vroeger op de Waal hebben gevaren.

Deze ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Binnenstad. In de toelichting van het bestemmingsplan is hiervoor een ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

13- Spoorstraat 4-6, herontwikkeling voormalig arbeidsbureau

Voor de locatie van het voormalige Arbeidsbureau aan de Spoorstraat 4-6 is door woningcorporatie Talis een bouwplan ontwikkeld met op de begane

grond commerciële laag met daarboven 117 appartementen waarvan 5 mantelzorgwoningen in 25 bouwlagen.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

14- Stationsplein, herontwikkeling locatie voormalig stationspostkantoor

Het voormalige stationspostkantoor is aangewezen voor huisvesting van poppodium Doornroosje in combinatie met onzelfstandige studentenhuusvesting. Het nieuwe poppodium krijgt een kleine zaal met 400 en een grote zaal met 1.100 staanplaatsen. Verder moeten er ca. 330-350 studentenwoningen komen en een publieke fietsenstalling met een capaciteit van 3.700 plaatsen. De ontwikkeling van deze locatie, in eigendom van de gemeente Nijmegen, is onderdeel van de opwaardering van de spoorzone en inmiddels gestart.

Voor deze ontwikkeling is een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Er wordt op dit moment gebouwd. Deze ontwikkeling is overgenomen in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving.

15- Stieltjesstraat 2, herontwikkeling locatie belastingdienst

Het gebouw zal per 1-1-2015 haar huidige functie verliezen en beschikbaar komen voor hergebruik of herontwikkeling. Herontwikkeling van het huidige gebouw van de belastingdienst biedt kansen om de spoorzone op te waarden. De kansen om deze locatie, direct aansluitend op Spoorstraat 4-6, te herontwikkelen zullen worden verkend. De belastingdienst kan als functie voor de stationsomgeving behouden blijven.

16- Stationsplein 13, herontwikkeling locatie Metterswane

Het complex Metterswane (m.u.v. het huidige woongedeelte: vleugel C) is door woningcorporatie Talis doorverkocht aan een private ontwikkelaar. De ideeën van de ontwikkelaar voor herontwikkeling gaat uit van een combinatie van wonen, werken en een hotel/brasserie. In de plint van het gebouw zijn voorzieningen gepland waardoor de levendigheid aan het stationsplein en de Burg. Hustinxstraat wordt versterkt.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Cen-

trum-Stationsomgeving. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

17- Van Schaeck Mathonsingel 16, herontwikkeling locatie voormalig chinees restaurant

Door de eigenaar van de locatie van het voormalige pand van Chinees restaurant Fong Chou aan de Van Schaeck Mathonsingel wordt nagedacht over herontwikkeling. Daarbij wordt geprobeerd zowel aansluiting te vinden bij de plannen voor Metterswane, als ook afstemming te realiseren op de schaal van de bestaande 19^e eeuwse villa's.

Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

18- Van Schaeck Mathonsingel, parkeergarage

Deze ontwikkeling is inmiddels gerealiseerd. Het betreft de bouw van de parkeergarage aan de Van Schaeck Mathonsingel en de esplanade naar het Keizer Karelplein.

19- Voorstadsiaan, parkeergarage Nieuwe Hezelpoort

Er is een parkeergarage voor 550 parkeerplaatsen nabij de Nieuwe Hezelpoort gepland. Direct naast de parkeergarage is een woontoren geprojecteerd. In de plint van zowel de parkeergarage als de woontoren is ruimte voor commerciële functies.

Voor deze ontwikkeling is al een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Deze ontwikkeling wordt overgenomen in bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving.

20- Ontwikkeling spoorzone

Het centraal station is een zeer belangrijk gebied in de stad. Onlangs is hiervoor de Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal vastgesteld door de gemeenteraad. Doel is om de stationsomgeving van een rommelig gebied en verdeelpunt voor 40.000 in- en uitstappers per (met een groei naar 48.000) een centraal mobiliteitsknooppunt en het visitekaartje van de stad te maken. De omgeving biedt hiervoor kansen met de binnenstad, Kro-

nenburgerpark en in de toekomst het Waalfont.

Het gebied is volop in ontwikkeling: nieuwbouw poppodium Doornroosje en studentenhuisvesting, de ontwikkeling van Spoorstraat 4-6, herontwikkeling Metterswane, de Keizer Karelgarage met de facelift van Van Schaeck Mathonsingel als verbinding naar de stad, inclusief de doortrekking van de Esplanade tot aan het stationsgebouw. Voorts worden plannen ontwikkeld voor de realisatie van een nieuwe entree van het station aan de westzijde en de herontwikkeling van de UWV locatie aan de Koninginnelaan. Tenslotte wordt gewerkt aan de visie op de ontwikkeling van de Bloemerstraataat/Smetiusstraataat als tweede entree van de binnenstad. De visie is nadrukkelijk geen masterplan maar biedt een raamwerk voor ontwikkelingen en vrijheid voor invulling.

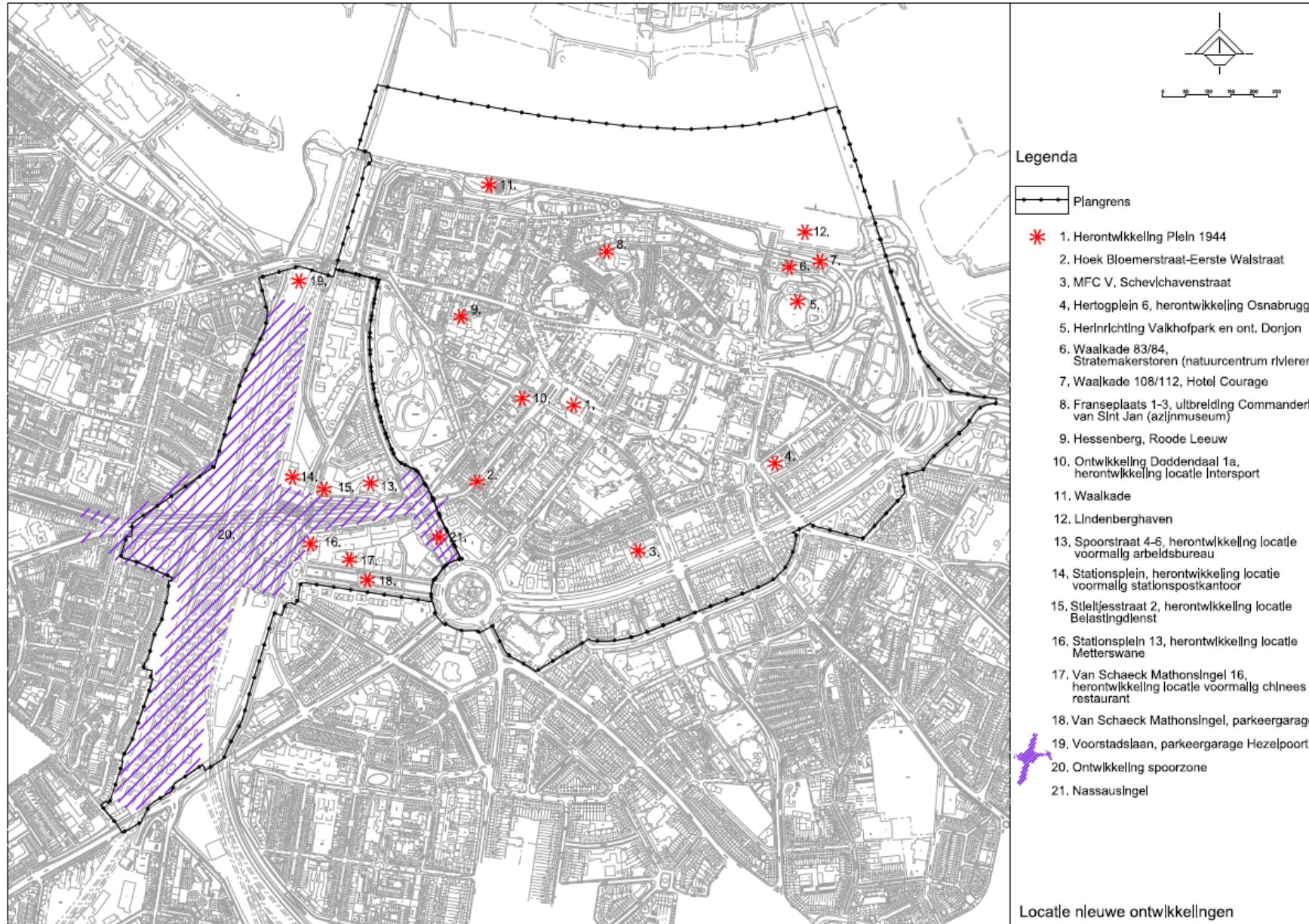


Deze ontwikkeling is niet ingepast in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving. Hiervoor zal een aparte procedure moeten worden doorlopen.

21 – Nassausingel

De Nassausingel krijgt zijn vroegere, groene inrichting terug, waarbij de lokaal bekende cafetaria zal worden ingepast. De parkeerplaatsen aan de Nassausingel worden opgeheven (met de oplevering van de parkeergarage Van Van Schaeck Mathonsingel) en heringericht met een nieuw park. Dit nieuwe park verbindt het groen van de de Van Schaeck Mathonsingel met het Kronenburgpark. Ook wordt de cafetaria verplaatst en komt iets meer van het Keizer Karel plein af te liggen. In het park worden vier beelden die de vier jaargetijden uitbeelden, geplaatst.

Deze ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving.



7. Juridische vormgeving

7.1 Planvorm

Het raamwerk Nijmegen Centrum vormt het uitgangspunt voor een tweetal bestemmingsplannen: Nijmegen Centrum-Binnenstad en Nijmegen Centrum-Stationsomgeving. Gezien de samenhang van dit gebied is het wenselijk om voor het centrum één raamwerk op te stellen. Daarentegen is de dynamiek van beide gebieden zeer verschillend, waardoor het wenselijk is om twee aparte bestemmingsplannen op te stellen. In de stationsomgeving zijn zeer veel ontwikkelingen gaande met een hoge ruimtelijke impact. In de binnenstad spelen naast ruimtelijke ontwikkelingen vooral ontwikkelingen op economisch en cultuurhistorisch gebied. Het raamwerk maakt onderdeel uit van de plantoelichting van beide bestemmingsplannen.

De planvorm moet er op gericht zijn alle aanwezige functies in het plangebied te voorzien van een zodanige bestemmingsregeling dat enerzijds in zekere mate ontwikkelingen mogelijk zijn en anderzijds de ruimtelijke kwaliteit voldoende gewaarborgd blijft. Uitgangspunt is een flexibel en toekomstgericht bestemmingsplan. Dit betekent dat niet alleen het bestaande gebruik van een perceel of pand wordt vastgelegd, maar ook wordt bekeken of op voorhand een ander gebruik aanvaardbaar is. Ook betekent het dat niet alleen de bestaande bebouwing wordt vastgelegd, maar wordt tevens bekeken in hoeverre extra bebouwingsmogelijkheden geboden kunnen worden.

7.2 Standaardisering bestemmingsplannen

Voor de actualisatie van bestemmingsplannen wordt gebruik gemaakt van het Standaardbestemmingsplan van de gemeente Nijmegen. Het Standaardbestemmingsplan is gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008) waarin landelijke standaarden voor planregels en verbeelding zijn geformuleerd. De standaardisatie maakt het

mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op een vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Het bestemmingsplan wordt zowel in analoge als digitale vorm opgesteld.

8. Retrospectieve toets

8.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is bindend voor een ieder. De primaire verantwoordelijkheid voor daadwerkelijke controle en handhaving ligt bij de gemeente. Doel van handhaven is het verkrijgen van een verbeterde leefbaarheid, veiligheid en verhoogde kwaliteit van de woon- en werkomgeving. Bouwen en gebruik conform het bestemmingsplan is uitgangspunt. Afwijkingen zijn alleen toelaatbaar als daarvoor een omgevingsvergunning voor is verleend.

Handhaving kan plaats vinden via publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Bij deze laatste vorm is het Openbaar Ministerie betrokken. In het ruimtelijk bestuursrecht is de gemeente op grond van de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht bevoegd tot het toepassen van bestuursdwang ten aanzien van ontwikkelingen die strijdig zijn met de bepalingen van het bestemmingsplan. Een bestuursorgaan dat bevoegd is bestuursdwang toe te passen, kan in plaats daarvan aan een overtreder een last onder dwangsom opleggen. Deze vormen van handhaving vallen onder de zogenoemde repressieve handhaving. Hiermee wordt bedoeld op de middelen en/of het instrumentarium waarmee de gemeente naleving kan afdwingen, dan wel tegen normafwijkend gedrag correctief kan optreden.

Naast repressieve wordt preventieve handhaving onderscheiden, gericht op het voorkómen dat overtredingen ontstaan. Deze komt voornamelijk tot uitdrukking in het toezicht op bouwen en gebruik van gronden en gebouwen. Preventieve handhaving geschiedt over het algemeen door informele middelen zoals informeel contact tussen de met handhaving belaste personen en de gebruikers en bouwers.

Aan het hebben van voldoende draagvlak voor het gevoerde beleid kan essentiële betekenis worden toegekend. Bij het opstellen van het bestem-

mingsplan wordt door regelmatig bestuurlijk en maatschappelijk overleg en het instellen van een projectgroep met vertegenwoordigers van verschillende disciplines gestreefd naar consensus over het te voeren beleid. De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een grondige inventarisatie van de feitelijke situatie (gebruik en bebouwing) van het plangebied tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan. Ook voor de rechtszekerheid is het vastleggen van de bestaande toestand belangrijk. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan wordt ruim aandacht besteed aan de (technische) handhaafbaarheid van de regels. Deze dienen eenduidig te zijn.

8.2 Doel

Een retrospectieve toets geeft aan welke situaties in bouw en gebruik er bestaan die niet in overeenstemming zijn met de vigerende bestemmingsplannen en verleende vergunningen. In deze toets wordt aangegeven:

1. in welke situaties handhavend wordt opgetreden (na de strijdige situatie te hebben gewraakt);
2. in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven, of een omgevingsvergunning wordt verleend, waarmee de strijdige situatie geëgaliseerd wordt;
3. in welke situaties wordt gekozen voor het onder het overgangsrecht brengen van de strijdige situatie (hetgeen alleen in uitzonderlijke situaties mogelijk is).

8.3 Resultaat

De zaken die onder de retrospectieve toets vallen, met de bijbehorende actie zijn opgenomen in **bijlage 2**.



Bijlage 1. Vigerende bestemmingsplannen

M = Moederplan D = Deelplan B = Binnenstad S = Spoorzone

PLANTYPE	Plangebied	NUMMER	NAAM	OMSCHRIJVING
M	B	1	OMGEVING BARBAROSSASTRAAT	
D	B	1_II	OMGEVING BARBAROSSASTRAAT - II	Aansluiting van Gr.Roggenstraat en Meester.Franckenstr.
M	B/S	2	BENEDENSTAD	
D	B	2_44	BENEDENSTAD - 44	Grote Markt 41/42
D	B	2_46	BENEDENSTAD - 46	Westelijke Waalkade etc. culinaire route
D	B	2_47	BENEDENSTAD - 47	Grote Markt 25
D	B	2_48	BENEDENSTAD - 48	Waaggebouw
D	B	2_49	BENEDENSTAD - 49	Steenstraat 2 (brouwerijmuseum)
D	B	2_50	BENEDENSTAD - 50	Bottelstraat 3 (balletstudio)
D	B	2_51	BENEDENSTAD - 51	Omgeving Glashuis
D	B	2_52	BENEDENSTAD - 52	Burchtstraat 69-71
D	S	2_53	BENEDENSTAD - 53	Lange Hezelstraat 139
D	B	2_55	BENEDENSTAD - 55	Hotel Waalkade 110-111
D	B	2_56	BENEDENSTAD - 56	Uitbreiding pannenkoekenhuis Burchtstraat
D	B	2_II	BENEDENSTAD - II	Smidstraat / Nonnenstraat / Korenmarkt (blok 350)
D	B	2_V	BENEDENSTAD - V	Begijnenstraat 8
D	B	2_VI	BENEDENSTAD - VI	Bouw blok 26 en realisering keermuur
D	B	2_VII	BENEDENSTAD - VII	Blokken 64 en 65
D	B	2_XVI	BENEDENSTAD - XVI	Muchterstraat / Nieuwe Vleeshouwerstraat / Klokkenberg
D	B	2_XVII	BENEDENSTAD - XVII	Parkeerplaatsen Bourbonhof
D	B	2_XVIII	BENEDENSTAD - XVIII	Woningbouw tussen Priemstraat en Grotestraat
D	B	2_XX	BENEDENSTAD - XX	Ridderstraat / Hoogstraat huurserviceflat
D	B	2_XXIV	BENEDENSTAD - XXIV	Inrichting Waalkade Oost (Casino, horeca etc.)
D	B	2_XXIX	BENEDENSTAD - XXIX	Horeca Grote Markt 35
D	B	2_XXV	BENEDENSTAD - XXV	Woningbouw op terrein papierfabriek Schut
D	B	2_XXVII	BENEDENSTAD - XXVII	Grote Markt 38, 39 en 40
D	B	2_XXVIII	BENEDENSTAD - XXVIII	Ridderstraat 11
D	B	2_XXXI	BENEDENSTAD - XXXI	Vosstraat / Grotestraat / keermuur (v.d. Water)
D	B	2W59	BENEDENSTAD - 59	Lange Hezelstraat 42-44
M	B/S	4	STADSCENTRUM KERNGEBIED I 1998	

D	B	4_4	STADSCENTRUM KERNGEBIED I 1998 - 4	Hoek Smetiusstraat / 1 ^e walstraat
D	B	4_5	STADSCENTRUM KERNGEBIED I 1988 - 5	Hessenberg
D	B	4_7	STADSCENTRUM KERNGEBIED II - 7	Plein 1944 e.o.
D	B	4_V	STADSCENTRUM KERNGEBIED I 1998 - V	Molenstraat (nabij hoek Eerste Walstraat)
M	B	7	STADSCENTRUM KERNGEBIED II	
D	B	7_1	STADSCENTRUM KERNGEBIED II - 1	Kelfkensbos 44-45
D	B	7_3	STADSCENTRUM KERNGEBIED II - 3	Burchtstraat / hoek Broerstraat
D	B	7_4	STADSCENTRUM KERNGEBIED II - 4	Burchtstraat (nabij Stadhuis / Marikenstraat)
D	B	7_6	STADSCENTRUM KERNGEBIED II - 6	Van Broeckhuysenstraat 46
M	S	9	SPOORZONE	Stationsplein tot St. Annastraat
M	S	10	UITBREIDINGSPLAN IN HOOFDZAAK II-A	
M	S/B	12	STADSCENTRUM RANDZONE I	
D	S	12_B	STADSCENTRUM RANDZONE I - B	Vredestraat / Kronenburgersingel (woningbouw)
D	S	12_C	STADSCENTRUM RANDZONE I - C	Uitbreiding hal en aanpassen gebouw Metterswane
D	S	12_D	STADSCENTRUM RANDZONE I - D	Bouw politieburo Stieltjesstraat
D	S	12_E	STADSCENTRUM RANDZONE I - E	Uitbreiding restaurant Stationszicht
D	S	12_F	STADSCENTRUM RANDZONE I - F	Stationsplein en ovatonde
D	S	12_G	STADSCENTRUM RANDZONE I - G	Centraal Station Nijmegen
D	S	12_H	STADSCENTRUM RANDZONE I - H	Uitbreiding stadsschouwburg
D	S	12_9	STADSCENTRUM RANDZONE I - 9	Parkeergarage van Schaeck Mathonsingel
D	S	12W10	STADSCENTRUM RANDZONE I - 10	TPG Locatie
M	B	127	STADSCENTRUM RANDZONE II	
D	B	127_1	STADSCENTRUM RANDZONE II - 1	Sociëteitsgebouw Hertogstraat 141/St. Canisiussingel
D	B	127_2	STADSCENTRUM RANDZONE II - 2	Nieuwbouw kantoor Oranjesingel
D	B	127_4	STADSCENTRUM RANDZONE II - 4	Prins Bernhardstraat 3-5
D	B	127W7	STADSCENTRUM RANDZONE II - 7	St. Canisiussingel 26
M	S	3	Stadscentrum Omgeving Kronenburgerpark	
D	S	3-C	Stadscentrum Omgeving Kronenburgerpark-C	
D	S	3-H	Stadscentrum Omgeving Kronenburgerpark-H	
M	S	44	Nijmegen West II	
D	S	44-Z	Nijmegen West II-Z	
M	S	45	Nijmegen West III	
D	S	45-86	Nijmegen West III-86	
D	S	45-87	Nijmegen West III-87	
D	S	45-A	Nijmegen West III-A	
D	S	45-C	Nijmegen West III-C	
D	S	140-7	Langzaamverkeersverbindieng	

Bijlage 2 Handhavingszaken

Adres:	Nr	Betreft:	Aktie:
Gulden Wagengas	10-12	wonen in bedrijfsruimte	handhavend optreden
Kannenmarkt	6	illegaal terras/overtreden voorwaarden ondersteunende horeca	handhavend optreden
Pauwelstraat	4	overtreding voorwaarden ondersteunende horeca	handhavend optreden

Bijlage 3 Toelichting aanwijzing beschermd stadsgezicht Benedenstad

Behorend bij aanwijzing beschermd stadsgezicht februari 1980

STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20 VAN DE MONUMENTENWET.

Nijmegen, Gemeente Nijmegen.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgaande kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr.351) door een stippellijn omgrensde gebied.

Toelichting

De nederzettingsgeschiedenis van Nijmegen gaat terug tot in de Romeinse tijd. De bewoningskern uit het beging van onze jaartelling ontwikkelde zich in de Karolingische tijd tot een belangrijke handelsnederzetting. Als gevolg hiervan kreeg Nijmegen vrij vroeg in de Middeleeuwen haar eerste stedelijke vorm. Aan het einde van de Middeleeuwen was de stadsplattegrond na een aantal uitbreidingen afgerond. In de aldus ontstane stad, amfitheatergewijs gebouwd tegen de zuidelijke oever van de Waal, is de stadsvorming goed te herkennen; onder meer omdat al het natuurlijke bodemreliëf en de bestaande wegen werden benut bij de uitleg van de stad.

Tot aan de ontmanteling van de vesting in 1874 hebben zich in de stadsplattegrond geen ingrijpende veranderingen meer voorgedaan. Na de slechting van de vestingwerken heeft Nijmegen zich enorm uitgebreid. De parken en singels, die ter plaatse van de vestingwerken zijn aangelegd, vormen nu een duidelijke grens tussen de historische binnenstad en het overige deel van de bebouwde kom.

Door het bombardement in de Tweede Wereldoorlog en door ingrijpende sanering, die gepaard ging met afbraak van grote aantallen historische huizen, is de cultuurhistorische waarde van de binnenstad de laatste decennia onherstelbaar aangetast. De nog overgebleven gedeelten in de

benedenstad leveren desondanks in hun onderlinge samenhang een beeld op dat van algemeen belang is wegens de schoonheid en het karakter ervan. Het belangrijkste motief voor de bescherming vormt dan ook de cultuurhistorische waarde van de nederzettingsstructuur en de unieke ligging op zeven heuvels, ieder bekroond door één of meerdere belangrijke beschermde monumenten.

De Romeinse oorsprong van Nijmegen is onmiskenbaar. Door veelvuldig en stelselmatig bodemonderzoek zijn uit deze periode veel gegevens beschikbaar. Westelijk van de historische binnenstad lag de burgerlijke nederzetting Ulpia Noviomagus, oostelijk ervan tussen de Ubbergseweg en de Berg en Dalseweg het Castellum (70 - 105 n.Chr.). Ook de benedenstad langs de rivier is in de Romeinse tijd bewoond geweest. Uit die periode zijn echter geen voorzettingen te herkennen in het latere, middeleeuwse stadsplan.

Van grote betekenis voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad is vanzelfsprekend de ligging aan de rivier, - op een plateau -, dat zich tot in het stroomgebied van de rivier uitstrekt. Het Romeinse wegennet met het veer en de Karolingische keizerplats zijn andere elementen, die van grote invloed zijn geweest. De twee noord-zuid gerichte prae-stedelijke wegen zijn terug te vinden in de dalen tussen de vooruitgeschoven plateaus van de burcht, van de vroeg-middeleeuwse stad (ter plaatse van het huidige Culturele Centrum en de St. Anthoniusplaats) en van de oudste kloosterneederzetting de Commanderie van St. Jan. De westelijke weg volgt het verloop van Grotestraat, Broerstraat en Molenstraat, de oostelijke van Lindenberg en Hertogstraat. Ook de doorgaande route boven langs de rivier van Ubbergen naar Weurt volgens het verloop van de Burchtstraat en Hezelstraat is prae-stedelijk. Zij vormt nu nog de grens tussen de zogenaamde bovenstad en benedenstad.

Als gevolg van de toenemende handelsactiviteit op de rivier kwam de stad in de 13^e eeuw tot grote bloei. Dit zou tot in de 15^e eeuw voorduren. Op de Hundisberg, een plateau direct westelijk van het klooster werd de stad ommuurd. Het wegenkruis Lange Burchtstraat – Korte Burchtstraat – Stikke Hezelstraat en Grotestraat – Broerstraat verdeelde de stad in gelijkvormige kwartieren; het Broervierdel, het O.L. Vrouwenvierdel, het St. Jansvierdel en het St. Anthoniusvierdel. Tussen het kruispunt en de parochiekerk vormde zich de driehoekige Markt.

Door aanhoudende groei breidde de stad zich al spoedig buiten haar ommuring uit; vooral in westelijke richting, langs de Hezelstraat en langs de rivier. Na ongeveer een eeuw was de oppervlakte van de stad verdubbeld en werd zij voor de tweede maal ommuurd.

De burcht werd hierbij opgenomen in het verdedigingsstelsel van de stad. De stadspoorten waren in de 14^e eeuw de Nieuwe Hezelpoort in het westen, de Wiemel-poort in het zuiden de Burchtpoort in het oosten, terwijl aan de rivierzijde een tiental grote en kleine poorten toegang tot de Waalkade gaven. De westelijke stadsgracht tussen de rivier en de Nieuwe Hezelpoort werd ingericht als haven. Buiten de stadsmuren langs de Molenstraat en de Ziekerstraat kwam al vroeg aaneengesloten lintbebouwing voor. Op de terreinen tussen de uitvalswegen vestigden zich de kloosters Mariënborg en St. Agnes. Weer ongeveer een eeuw later, omstreeks 1450, was de stad toe aan haar derde omwalling en kwamen de Ziekerstraat, de Molenstraat, de kloosters en enkele onbebouwde terreinen binnen de stadsmuur te liggen. De burcht en het Kelfkensbos weden bij die gelegenheid volledig opgenomen in de afgeronde stadsplattegrond. De kaart van Jacob van Deventer (ca. 1560) geeft deze toestand nauwkeurig weer. Tot aan het eind van de 19^e eeuw breidde de stad zich niet meer uit. Werkelijk ingrijpende veranderingen in het stadsplan ontstonden dan ook pas na de opheffing van de vesting Nijmegen in 1874.

De belangrijkste wijzigingen vóór deze datum waren de aanleg van de Nieuwe Haven in 1600 in het uiterste westen van de benedenstad en de daarmee gepaard gaande uitleg van de kade in de rivier en de sloop van de bebouwing tussen de St. Stevenspoort en de Bottelpoort, vervolgens de spectaculaire uitleg van de verdedigingswerken in de 17^e, de 18^e en gedeeltelijke ook in de 19^e eeuw en tenslotte de sloop van de burcht aan het eind van de 18^e eeuw. De Burchtpoort en de Wiemelpoort werden gesloopt in respectievelijk 1826 en 1860. In 1853 werd westelijk van de benedenstad, en westelijk van de latere spoordijk, een nieuwe haven aangelegd en de haven in de stad gedempt. Vrijwel gelijktijdig met de opheffing van de vesting is de spoorlijn Arnhem in gebruik genomen. De opening van de spoorbrug vond plaats in 1879.

De sloop van de vestingwerken en de stadspoorten en de daarop volgende uitleg van de stad betekenden een laat, maar definitief afscheid van het middeleeuwse Nijmegen. Ter plaatse van de verdwenen vestingwerken werden fraaie singels en twee stadsparken aangelegd, het Hunnerpark in

het oosten en het Kronenburgerpark in het westen. Beide parken behielden fragmenten van de oude ommuring. De stad breidde zich allereerst uit langs de oude uitvalswegen naar Grave, Mook, Groesbeek en Berg en Dal. De Waalbrug oostelijk van de stad werd in 1936 in gebruik genomen door het verkeer. De verkrotting en verpaupering van de benedenstad raakte in een stroomversneling toen de stad zich economisch en mentaal steeds meer afkeerde van de rivier en het verkeer de oude stad niet meer doorkruiste. In 1944 werd door een geallieerd bombardement bij vergissing een groot gedeelte van de bovenstad verwoest.

Het wederopbouwplan, dat onmiddellijk na de oorlog werd opgesteld, ging uit van een nieuwe, ruimere opzet voor het verwoeste en beschadigde stadsge-deelte. Het plan is tamelijk rigoureuus uitgevoerd, waardoor veel beschadigde en gespaarde historische bebouwing alsnog is afgebroken. Op dit moment is de vooroorlogse bebouwing in de bovenstad alleen nog te vinden in gedeelten van de Molenstraat, de Ziekerstraat en de Walstraten.

Het gebied aan weerszijden van de Lange Hezelstraat en vrijwel de gehele benedenstad zijn bij de oorlogshandelingen gespaard gebleven. Het saneringsbeleid voor de benedenstad, dat al voor en tijdens de oorlog is voorbereid, werd echter niet herzien na de verwoesting van de bovenstad. In de vijftiger en zestiger jaren kwam dan ook de grootscheepse afbraak op gang, waarbij tientallen onvervangbare middeleeuwse huizen tegen de grond werden gehaald. Een van de belangrijkste elementen van de stadsstructuur, de Grotestraat, is op een enkel fragment na volledig verdwenen.

Gekoppeld aan het inzicht over de ontwikkeling van het ruimtelijke beeld kunnen de elementen, waaruit de historische binnenstad is samengesteld, op hun cultuurhistorische waarden worden beoordeeld.

Deze elementen hebben zowel betrekking op de structuur van het ruimtelijke beeld als op de verschijningsvorm. Derhalve is een onderverdeling aangehouden in twee categorieën, namelijk enerzijds ruimtelijk-structureel en anderzijds ruimtelijk-visueel.

3. Ruimtelijk-structureel; hiertoe kunnen worden gerekend:
 - het natuurlijk bodemreliëf;

- het patroon van straten, stegen, pleinen, havens en kaden, de verkaveling en het gebruik van de bouwblokken en de schaal van bebouwing; alsook
 - de visuele en functionele relatie met de directe omgeving van de nederzetting, of de afronding naar buiten toe.
- Deze kan abrupt zijn, bijvoorbeeld door bestaande vestingwerken of door de ligging aan de rivier, dan wel geleidelijk, bijvoorbeeld wanneer na de ontmanteling van de vestingwerken, aansluitend aan het beeld van de oude stad en gekoppeld aan de bestaande uitvalswegen een nieuwe uitleg is ontstaan.

4. Ruimtelijk-visueel: hiertoe kunnen worden gerekend:

- Het karakter van de bebouwing, bepaald door type (woonhuis, pakhuis, boerderij, enz., dus een functionele aanduiding), breedte, diepte, de opbouw in verdiepingen en de bekapping, gevelindeling en materiaalgebruik;
- De aard en de indeling van de openbare ruimte;
- De aard en de indeling van de privé open ruimte, waaronder ook de binnenterreinen;
- De beplanting, alsmede de aard en de inrichting van het aangrenzende landschap.

In beginsel is voor het gehele beschermde stadsgezicht een positieve waardering van de ruimtelijk structurele elementen, onder punt 1 genoemd, getoetst aan de historische ontwikkeling en de karakteristiek ter plaatse noodzakelijk. De ruimtelijk-visuele elementen, onder punt 2 genoemd, zullen voldoende cultuurhistorische kenmerken moeten bezitten om van een historisch stadsbeeld te kunnen spreken. De verschillen in waardering van met name de ruimtelijk-visuele elementen kunnen aanleiding zijn in de bescherming gradaties aan te brengen.

Voor Nijmegen zijn het natuurlijk bodemreliëf en de hoofdstructuur van de nederzetting historisch waardevol te noemen. De hoofdstructuur wordt hier gevormd door het kruis van doorgaande, prae-stedelijke wegen, de kwartieren van de 13^e eeuwse stad, het Valkhof en de uitbreidingen uit de late Middeleeuwen. Voor grote gedeelten van de benedenstad zijn bovendien de overige ruimtelijk-structuur elementen, zoals genoemd onder punt 1,

historisch van betekenis. Bij het bepalen van de omgrenzing van het stadsgezicht is dit als uitgangspunt gehanteerd. Waar direct aansluitend een 19^e stadsuitbreiding met duidelijke historische kwaliteiten voorkomt – of een waardevol groengebied – is de grens hiervoor naar buiten gelegd. De op zichzelf zeer interessante 19^e en vroeg 20^e eeuwse bebouwing aan de Oranjesingel, de St. Canisiusseingel en de Bijleveldsingel is bij dit voorstel niet aan de orde.

Als ruimtelijk-visuele kernmerken van de Nijmeegse stadsbebouwing kunnen worden genoemd: de geringe breedte van de hoofdstraten met een verkaveling van de bouwblokken van gemiddeld 6 tot 8 meter breed, waarop aaneengesloten bebouwing van overwegend 2 of 3 bouwlagen, waarbij in de oost-west lopende straten, - door het relatief geringe hoogteverschil in de lengterichting van deze straten - regelmatig onder één kap samengetrokken huizen voor-komen. De nokrichting is hier zowel loodrecht als evenwijdig aan de voorgevel.

In de overige straten, waarin vaak aanzienlijke hoogteverschillen optreden, is de bekapping bij de meeste huizen loodrecht op de voorgevel. In deze oplopende straten is ieder huis afzonderlijk met zijn begane grond vanaf de straat toegankelijk en onafhankelijk van het buurpand gebouwd. Hierdoor ontstaat een zeer kenmerkende schaal voor het geheel van de bebouwing, waarin behalve deze trapsgewijze opbouw ook de wisselende verdieping- en goothoogten een rol spelen. Het bochtige verloop en de geringe breedte van de straten versterkt dit.

Het merendeel van de huizen is in oorsprong (laat-) Middeleeuws, waarbij in de 18de en 19de eeuw de topgevels vrijwel zonder uitzondering zijn veranderd in lijstgevels. Veel gevels zijn daarbij gepleisterd. Ook de raamindeling en de kleurstelling is overwegend 19^e eeuwse (donkergroen raamhout in lichte of witte kozijnen). Dit 19^e eeuwse uiterlijk van de stadsbebouwing is een uitermate belangrijke bijdrage aan de historische karakteristiek. De dakbedekking bestaat zowel uit rode als donkerblauwe pannen, de laatste vooral op de voorschilders bij de lijstgevels.

De panden aan de Waalkade, die door hun ligging in het winterbed van de rivier nadelige invloed kunnen ondervinden van hoge waterstanden, bezitten als gevolg hiervan veelal een souterrain. De huizen aan de oostzijde van de Waalkade – “onder” het Valkhof -, zijn groter van maat dan de hiervoor beschreven huizen; zij zijn overwegend wit geschilderd.

De huizen aan de Nieuwe Markt, die zijn gebouwd na de slechting van de vestingwerken, vormen met hun lijstgevels en voortuinen een duidelijke eenheid, passend in het stadsbeeld ter plaatse.

Jet zelfde geldt voor de bebouwing aan devan Berchenstraat, ten zuiden van het Kronenburgerpark.

De rijk gedetailleerde, 19^e eeuwse huizen aan de Lange Hezelstraat bij de spoordijk en aan de Kronenburgersingel zijn historisch gezien van meer betekenis en vormen een kenmerkend onderdeel van het stadsgezicht.

De inrichting van de openbare ruimten sluit grotendeels aan bij de hiervoor genoemde 19^e eeuwse sfeer van de huizen. De straten zijn óf geheel van baksteen, zoals de Nonnenstraat, óf met hierin een rijbaan van donkere basaltkeien, - dit vooral in de belangrijker straten -. De straten zijn verder naar de huizen toe afgewerkt met een rabatstrook en trottoirs, waarbij de gietijzeren, overdekte goten karakteristiek zijn. De verharding van de Waalkade is afwisselend met baksteen en basaltkeien. De verschillen-de profielen van de kade zijn in samenhang met deze materialen goed afgestemd op het karakter van deze ruimte. Het thans onbebouwde terrein ter plaatse van de gedempte 17de eeuwse Nieuw Haven is een onmisbare ruimte-lijke schakel in de overgang naar de rivier. Bijzondere elementen zijn verder nog de kademuur, de keermuren op de grens van kade en stad (tevens de grens van het winterbed van de rivier), en in de stad de trappen en keermuren, die de talloze hoogteverschillen markeren.

De beplanting van de Waalkade – nog fragmentarisch aanwezig – is van belang om de bebouwing haar eigen voorruimte op de zeer brede kade te geven. Een zorgvuldig herstel ervan is echter wel noodzakelijk.

Als open, groene ruimten zijn in het oosten het Valkhof, het Kelfkensbos en het Hunnerpark en in het westen het Kronenburgerpark historisch waardevolle elementen.

Binnen de eerder genoemde begrenzing van het stadsgezicht is het verschil in waarde van de ruimtelijk-structurele en de ruimtelijk-visuele elementen zodanig, dat een cartografische indeling van geografische gebieden (zones) mogelijk is. Hiervoor is voor Nijmegen uitgegaan van een indeling, waarbij het natuurlijke bodemreliëf, - één van de ruimtelijk-structurele elementen -, een belangrijke plaats inneemt, en dan ook afzonderlijk wordt

vermeld. Dit omdat hierdoor – veel meer dan in gewone ‘vlakke’ stad – de samenhang tussen de verschillende bebouwde gedeelten van de benedenstad wordt ervaren.

De indeling in zones is dan als volgt:

Zone A: de gebieden van belang vanwege het natuurlijke bodemreliëf en het patroon van straten en wateren in samenhang met de profilering en inrichting van de openbare ruimte en de afmeting en vormgeving van de bebouwing, waaronder vele concentraties van monumenten.

Zone B: de gebieden van belang vanwege het natuurlijke bodemreliëf en de hoofdstructuur van de nederzetting in samenhang met de profilering en de inrichting van de openbare ruimte en de schaal van de bebouwing.

Zone C: de gebieden van belang vanwege het natuurlijke bodemreliëf en de hoofdstructuur van de nederzetting.

Het beschermde stadsgezicht Nijmegen is derhalve uit de volgende onderdelen opgebouwd:

Zone A: -Waalkade en Lage Markt, beide met aangrenzende bebouwing, en het terrein van de gedempte Nieuwe Haven;
Valkhof, Kelfkensbos en een gedeelte van het Hunnerpark;
Een gedeelte van de Burchtstraat, Grote Markt en St. Stevenskerkhof met aangrenzende bebouwing, Commanderie van St. Jan en St. Anthoniusplaats;
Lange Hezelstraat, Begijnenstraat en Korte Brouwerstraat, beiden met aangrenzende bebouwing en de 19^e eeuwse bebouwing van de Nieuwe Markt; -Kronenburgerpark, een gedeelte van de Kronenburgerpark en Van Berchenstraat.

Zone B: -Achter de Vismarkt, Grotestraat en een gedeelte van de Burchtstraat;
-Ganzenheuvel, Smidstraat en Nonnenstraat;
-Kloosterstraat en omgeving.

Zone C: -Eiermarkt en Groene Balkon;
-Het westelijke gedeelte van de waalkade met het gedeelte van de Nieuwe Markt langs de spoorbaan.

Het bodemreliëf ter plaatse van het zogenoemd Groene Balkon, één van de weinige werken van het oude reconstructieplan voor de benedenstad die zijn uitgevoerd, heeft geen cultuurhistorische waarde.

De bescherming van het stadsgezicht Nijmegen zal volgens artikel 37. Lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening haar beslag dienen te krijgen door vaststelling of herziening van een bestemmingsplan.

Omdat met de aanwijzing zowel de bescherming van het geheel als van de samenstellende onderdelen van het stadsgezicht wordt beoogd en het uit maatschappelijke overwegingen gewenst is dat veel en nogal uiteenlopende stedelijke activiteiten een plaats kunnen vinden in de benedenstad, moet worden gestreefd naar een stedenbouwkundige regeling, waarin beide aspecten, afzonderlijk en in onderlinge samenhang, voldoende liggen opgesloten.

Gelijktijdig en gedeeltelijk ook vooruitlopend op de definitieve bescherming zullen voor grote delen van de benedenstad bouwprogramma's worden uitgevoerd. Hierdoor zal een gedeeltelijk nieuw stadsbeeld ontstaan, waarvan de schaal en de hoofdstructuur zal dienen aan te sluiten bij de historische karakteristiek.

De bouwtechnische kwaliteit van de historische bebouwing is over het algemeen bijzonder slecht. Om de historische verschijningsvorm van de individuele huizen en gebouwen voor de toekomst veilig te stellen zal een intensief stadsvernieuwingbeleid nodig zijn.

Bij de uitvoering van de openbare werken moet behoud van de eenheid in materiaal en detaillering, die zo karakteristiek is voor Nijmegen, uitgangspunt zijn.

Bijlage 4 Toelichting aanwijzing beschermd stadsgezicht 19^e eeuwse schil

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet op de ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van De 19^{de}-eeuwse Stadsuitleg in de gemeente Nijmegen als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

INLEIDING

De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse schil betreft de eerste grote stadsuitleg van Nijmegen, mogelijk geworden na de opheffing van de vestingstatus in 1874. Al direct vanaf het begin beoogde men te komen tot een plan dat niet alleen de verkavelingsstructuur van het gebied moest aangeven, maar tevens een sterke samenhang moest bewerkstelligen in het stedenbouwkundige patroon en de architectonische opzet. Hygiëne en schoonheid waren belangrijke doelstellingen. Het streven naar schoonheid en daarmee verbonden het aantrekken van een nieuwe groep van welgestelden - o.a. uit voormalig Nederlands Indië - werd in niet onbelangrijke mate mede gevoed door de concurrentieslag met de stad Arnhem, die Nijmegen hierin was voorgedaan.

De definitieve grondslag voor de Nijmeegse stadsuitleg werd een plan uit 1878 van de architect L.A. Brouwer (1844-1891),

met daarop aangebrachte wijzigingen van de als adviseur aangetrokken Maastrichtse stadsarchitect W.J. Brender à Brandis. Dit plan voorzag in een aantal rondom de oude stad lopende zeer brede, ruim van groen voorziene, singels, met zowel aan de zuid- als aan de oostzijde een groot, rond plein (respectievelijk het latere Keizer Karelplein en het Keizer Keizer Traianusplein) en een park aan de westzijde. Op het Keizer Karelplein kwamen behalve de beide singels nog twee boulevard-achtige wegen uit, alsmede de St. Annastraat en de Graafseweg, twee belangrijke uitvalswegen.

Aan de nieuw aangelegde wegen werden in relatief korte tijd diverse villa's en vooral ook grote aantallen in rijen aaneengeschakelde herenhuizen gebouwd. Ook aan de uitvalswegen (Berg en Dalseweg, St Annastraat, Groesbeekseweg en de Graafseweg) werden reeksen herenhuizen en/of villa's gebouwd, alsmede in de direct aan de singels en uitvalswegen grenzende gebieden. De aard van de nieuwe bebouwing werd in belangrijke mate mede bepaald door de aan de verkoop van de bouwterreinen verbonden voorwaarden. Verspreid over het gehele gebied werden op speciaal daartoe gereserveerde terreinen kerken, scholen, winkels en gebouwen met andere bijzondere functies gerealiseerd.

H.M. de Koningin bracht op 1 juli 1890 een bezoek aan Nijmegen, omdat zij had vernomen dat de "uitleg dezer stad zoo belangrijk en fraai was". Dankzij de in goede onderlinge samenhang ontworpen stedenbouw en architectuur van hoog niveau is - ondanks de verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog en verdere latere wijzigingen - ook heden ten dage nog steeds sprake van een groot aaneengesloten gebied van hoge ruimtelijke kwaliteit!

De gemeente Nijmegen heeft dit al geruime tijd geleden ingezien en besloot in 1986 tot een grondige inventarisatie van het gebied. Een definitieve erkenning van de vele aanwezige waarden volgde in 1990 met de aanwijzing tot Beschermd Stadsbeeld. Sindsdien zijn tal van panden gerestaureerd, waarbij de aandacht vooral ook uitging naar

de beeldbepalende en kwetsbare gevel-elementen. Ook werd de St. Annastraat heringericht, waarbij men zoveel mogelijk recht heeft willen doen aan het oorspronkelijke concept. Met het voornemen om nu ook de eerste grote stadsuitleg in zijn geheel aan te wijzen als beschermd gezicht ex artikel 35 van de Monumentenwet 1988 heeft ook het rijk het grote belang van het gebied erkend. Bij de aanwijzing van de Nijmeegse benedenstad als van rijksweg beschermd stadsgezicht in 1980 werden reeds enkele, feitelijk tot de 19de-eeuwse uitleg behorende stadsdelen meegenomen, namelijk de gebieden ten westen en noordwesten van de binnenstad (Nieuwe Markt e.o., Kronenburgersingel, Parkweg, Van Berghenstraat, Kronenburgerpark) en het Hunnerpark aan de noordoostzijde van de oude binnenstad.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

2.1 De situatie voor de ontmanteling (Kaart 1)

Nijmegen had tot aan de Vestingwet van 1874 haar vestingstatus behouden. Nog omstreeks het midden van de 19de eeuw waren de bastions, buitenwerken en forten nog eens uitgebreid en verbeterd. In het omringende schootsveld gold een bouwverbod.

Van binnen naar buiten bestond de gordel achtereenvolgens uit : de van oorsprong middeleeuwse hoofdwal met stadsmuur en bolwerken, een ring uit de 17de en 18de eeuw van twaalf bastions, ravelijnen, couvre-face, traversen en bedekte weg en daaromheen een open schootsveld, omzoomd door reeksen lunetten met glacis uit de 18de en 19de eeuw. Van de twaalf bastions lagen er drie (in het westen en zuidwesten) in een natte gracht, de overige in een droge gracht. In het zuidoosten, bij de (restanten) van de lunetten bij Kijk in de Pot was een begraafplaats aangelegd die in 1860 reeds gemeentelijk eigendom was. Tussen 1860 en 1862 was bij Kijk in de Pot een nieuw fort gebouwd.

Aan de landzijde van de stad waren vijf stadspoorten : de Nieuwe Hezelpoort (west), Molenpoort (zuid), Ziekerpoort (zuidzuidoost), Hert(og)steegpoort (zuidoost) en Hunnerpoort

(oost). Vanaf de stad gezien liepen wegen vanuit deze poorten straalsgewijs naar omliggende plaatsen. Ook aan de Waalkade bevonden zich enkele poorten. Aan de westzijde van de stad lag een kleine haven.

Ten behoeve van de spoorlijn Nijmegen-Kleef werd in 1865 - dus nog voor de opheffing van de vestingstatus - een station gebouwd, even ten zuidoosten van het huidige Keizer Karelplein. Dit station werd voorlopig verplaatst naar een locatie even ten noorden van het huidige N.S. Station toen in 1879 de spoorverbinding Arnhem-Nijmegen werd geopend. Voor de aanleg van deze verbinding, alsmede voor die met 's-Hertogenbosch (1881) en Venlo (1883) zijn van het begin af aan terreinen gereserveerd. Pas in 1892 werd begonnen met de bouw van een definitief station, naar ontwerp van rijksbouwmeester C.H. Peters.

2.2 De ontmanteling

De in 1874 aangenomen Vestingwet voorzag o.a. in de opheffing van de Nijmeegse vestingstatus, waarna de vestingwerken konden worden ontmanteld en verkocht. De gemeente wenste de vestinggronden en bloc over te nemen, tegen betaling van de koopwaarde, en de slechting in eigen beheer uit te voeren. De slechtingsplannen zouden in overleg met en volgens een basisplan van het Rijk ter hand worden genomen. De gemeente benoemde al direct in 1874 een "Commissie tot de uitleg der stad" die de aanstaande ontmanteling en uitleg moest coördineren. De commissie bestond uit drie vooraanstaande Nijmeegse inwoners, die zich in het verleden krachtige voorstanders van de ontmanteling en uitleg hadden betoond, namelijk de advocaat W. Francken (1822-1890), de steenfabrikant H.L. Terwindt (1820-1892) en de koopman en wethouder J.H. Graadt van Roggen (1831-1902).

Na verschillende onderhandelingen werd de onderhandse verkoop van alle vestinggronden aan de gemeente bekrachtigd bij wet van 6 augustus 1878. Architect F.W. van

Gendt (1831-1900), ingenieur voor de ontmanteling der vestingen bij de Dienst der Registratie en Domeinen van het Ministerie van Financiën, maakte de plannen op grond waarvan de onderhandelingen tussen Rijk en gemeente werden gevoerd.

Het Ministerie van Oorlog wenste (blijkens het procesverbaal van overgave en overname van 6 januari 1876) bij de verkoop de nodige terreinen te reserveren, namelijk de gronden gelegen tussen bastion Oranje, bastion Hertogsteegpoort en de buitenlimieten van de gronden van de lunetten bij Kijk in de Port, exclusief de begraafplaats en de gronden die reeds in particulier eigendom waren, voorts de grond ten westen van bastion Hertogsteegpoort (inclusief het ravelijn) en een terrein binnen de oude vesting. Op de bijbehorende kaart is tevens te zien dat in het westen een brede noord-zuidgerichte strook was gereserveerd door de Staatsspoorwegen (o.a. ten behoeve van de spoorverbinding Arnhem-Nijmegen), dat aan de westzijde van de stad aan de Waal een grotere haven was aangelegd, de zogenaamde Nieuwe Haven, terwijl ook voor de gasfabriek een terrein was gereserveerd. De slechting zelf leverde weinig problemen op. Met de door de afgraving van de vestingwerken vrijkomende gronden konden de lager gelegen terreinen worden opgehoogd. De stadspoorten werden gesloopt, waarbij de Nieuwe Hezelpoort nog in 1876 als eerste aan de beurt was. Reeds in 1880 waren alle wallen en poorten gesloopt en de grachten gedempt. Met uitzondering van de Belvédère en bouwsels in het Kronenburgerpark werd alles met de grond gelijk gemaakt.

2.3 Plannen voor de stadsuiteleg

De gemeente pakte de zaken voortvarend aan, waarbij genoemde Commissie tot de Uitleg der Stad een zeer belangrijke rol speelde. Vanaf het begin beoogde men te komen tot een plan dat niet alleen de verkavelingsstructuur van het gebied moest aangeven, maar tevens een sterke samenhang moest bewerkstelligen in het stedenbouwkundige

patroon en de architectonische opzet. Hygiëne en schoonheid waren belangrijke doelstellingen. De opbrengsten van de verkoopbare bouwterreinen op de na slechting vrijgekomen gronden kwamen ten gevolge van de overeenkomst volledig aan de gemeente toe.

2.3.1 Plannen Van Gendt (1876) en Brender à Brandis (1878)

F.W. van Gendt stelde in 1876 een voorlopig plan op om een idee te krijgen van de mogelijkheden. Het plan omvatte een stelsel van twee ring- of singelwegen om de stad, waarvan de buitenste met 28 meter de breedste was. Buiten beide singels waren nog delen van een derde ringweg geprojecteerd - net als de binnenste ring 20 meter breed - die echter werd onderbroken door de gereserveerde militaire terreinen. Haaks op deze ringwegen plaatste Van Gendt diverse radiale dwarsstraten, waarvan de straat buiten de voormalige Molenpoort ca 30 meter breed moest worden. De overige dwarsstraten varieerden in breedte van 12 tot 15 meter. De meeste van de in totaal 41 bouwblokken waren min of meer rechthoekig van vorm.

Inmiddels had de commissie W.J. Brender à Brandis, stadsarchitect van Maastricht, aangetrokken als adviseur. Deze gaf in 1877 zijn visie op het voorstel van Van Gendt. Brender à Brandis was van mening dat de stadsuitbreiding zowel vanuit hygiënisch als vanuit architectonisch standpunt niets te wensen mochten overlaten, omdat alleen dan de nieuwe wijken spoedig bewoond zouden raken. Daartoe was een ruime aanleg van straten en pleinen nodig, alsmede beplantingen, goede bestrating en waterleiding. Hij vond dat de boulevards en de straten in het algemeen te smal waren ontworpen, waardoor niet overal de gewenste beplanting kon worden aangebracht. Voorts was hij van mening dat voor een goede aansluiting van wegen ten zuiden van de stad een groot plein nodig was met een middellijn van minstens 60 meter en dat aan de westzijde een bouwblok moest worden

gereserveerd voor markten, een slachthuis en andere bijzondere bestemmingen.

Na de nodige onderhandelingen werden uiteindelijk in 1878 ongeveer 80 hectare vestinggronden aan de gemeente verkocht. Inmiddels had de gemeente aan Brender à Brandis opdracht gegeven om een plan van uitleg te maken. Voor een geheel nieuw plan was echter geen ruimte omdat de uitvoering van de ontmanteling gekoppeld moest blijven aan

de kosten- en exploitatie-berekeningen die gebaseerd waren op het plan van Van Gendt. Brender à Brandis presenteerde zijn plan nog datzelfde jaar. De hoofdstructuur was een afgeleide van die uit het plan van Van Gendt : twee gebogen boulevards (ringwegen), die samen de landzijde van de stad vrijwel geheel omsloten. Nieuwe elementen waren enkele pleinen in ronde en ovale vormen en zowel aan de oost- als westzijde van de stad een groot park.

2.3.2 Plan Brouwer (1878) (Kaart 2)

De commissie legde echter in september 1878 het voorstel van Brender à Brandis om advies voor aan de in 's-Gravenhage wonende architect-ingenieur L.A. Brouwer (1844-1891), die eerder voor de stad Groningen een plan van uitleg had vervaardigd. Brouwer corrigeerde het plan van Brender à Brandis, met als nieuw sterk accent één groot rond, plein (rondpoint) aan de zuidzijde van de stad (latere Keizer Karelplein), waarop zeven wegen uitkwamen. Ook het station werd vanaf dit centrale plein ontsloten, via de huidige Van Schaeck Mathonsingel. Vanaf de stad leidde overigens een tweede weg naar het station, namelijk de Spoorstraat. De twee vrijwel gelijkwaardige, parallel lopende boulevards (ringwegen) uit het plan van Brender à Brandis werden vervangen door één zeer brede boulevard (latere St. Canisiussingel en Oranjesingel) en één smallere, niet beplante straat (latere Van Welderenstraat en In de Betouwstraat). De twee stadsparken bleven gehandhaafd, zij het in gewijzigde vormen. (Kaart 5).

Brender à Brandis bleef echter verantwoordelijk voor het plan van uitleg en bracht op zijn beurt weer enkele wijzigingen aan, met name met betrekking tot de bouwblokken en wegen in de nabijheid van het ten oosten van de stad geprojecteerde park.

Het plan van Brouwer werd met de aanpassingen van Brender à Brandis uiteindelijk de basis voor de uitleg van de stad. Met de keuze voor stedenbouwkundige patronen in de vorm van sterren en radialen, en voor de brede maatvoering van de aan te leggen singels en boulevards, werd uiteindelijk in zekere zin de reconstructie nagevolgd die baron Georges Hausmann tussen 1853 en 1870 voor de stad Parijs doorvoerde en die sindsdien in meerdere grote Europese steden was toegepast. Niet bekend is of Brouwer en/of Brender à Brandis zelf in Parijs zijn geweest om de ontwerpen van Hausmann te bestuderen. Zeker is wél dat Brender à Brandis een bezoek bracht aan het door Parijs beïnvloede Antwerpen, en aan Breda en Venlo.

2.4 De feitelijke stadsuitleg

2.4.1 De eerste fase (1879-1886)

Met de feitelijke stadsuitleg ging men direct in 1879 voortvarend van start. De gemeente benoemde als hoofdopzichter de heer W.C.A. Hofkamp. Deze ontwierp samen met Brender à Brandis tal van kleinere straten- en verkavelingsplannen, die gezien kunnen worden als verdere uitwerkingen van het hoofdplan van uitleg.

Een eerste fase (1879-1886) omvatte ruwweg:

- de aanleg van de nieuwe hoofdwegen (Canisiussingel en Oranjesingel, Keizer Karelplein, Nassausingel en Kronenburgersingel, Stationsweg (latere Van Schaeck Mathonsingel), en Bisschop Hamerstraat) en de aanleg van het gebied tussen deze singels en de oude stad, waarbij de terreinen tussen de Hertogstraat en de Ziekerstraat en tussen de Van der Bruggenstraat en St. Jorisstraat grotendeels onbebouwd bleven;
- de aansluiting van bestaande (uitvals)wegen

(St. Annastraat/Groesbeekseweg en Graafseweg) op het Keizer Karelplein;

- de verdere inrichting van het gebied tussen de Kronenburgersingel-Graafseweg en het Station, o.a. de aanleg van de Nieuwe Marktstraat, Vredestraat en Stieltjesstraat, alsmede de Van Oldenbarneveltstraat (vroeger : Bottendaal) en Vondelstraat, waarbij het gebied ten noorden van de Spoorstraat grotendeels voor bijzondere functies werd gereserveerd (o.a. de reeds bestaande gasfabriek uit 1872, voorts de waterleiding, diverse scholen en ten noorden van de Lange Hezelstraat de Korenbeurs en veemarkt);
- de aanleg van de eerste straten tussen de St. Annastraat en de Groesbeekseweg en in de omgeving van het Mariaplein;
- de aanleg van de parken (Kronenburgerpark en Hunnerpark) en plantsoenen waarbij langs de stadszijde van het Kronenburgerpark de Parkweg werd aangelegd als een hoge wandelweg langs het park, waartoe deze weg werd opgehoogd tot aan de rand van de voormalige walmuur (verder zie 2.6);
- de bouw van de buitensociëteit “De Vereeniging” aan het Keizer Karelplein en de aanleg van de bijbehorende tuin, de daarachter gelegen Wielerbaan van de “Maatschappij tot exploitatie van een Velocipèdebaan te Nijmegen” en de ernaast, aan de Oranjesingel gelegen Renbaan, die zich uitstreckte tot aan de kruising met de Berg en Dalseweg. Op 16 en 17 augustus 1886 werd de voltooiing van deze eerste fase feestelijk gevierd. Als huldeblijk aan de commissie werden de drie leden - bekend geworden als “het Driemanschap” - uitgenodigd om als eerste de nieuwe, door stadsarchitect J.J. Weve ontworpen, brug over de Voerweg te betreden. Op de stadsplattegrond van 1888 zijn de resultaten van de stadsuitleg goed te zien. De voltooiing van de aanleg van de nieuwe straten betekende overigens niet dat ook de daaraan gelegen percelen inmiddels allemaal bebouwd waren. Dit nam nog diverse jaren in

beslag.

2.4.2 De tweede fase (1895-ca 1930) (Kaart 3)

In de periode na de feestelijke viering werd weliswaar op meerdere lokaties gebouwd, maar de grootste vaart was er uit. Pas vanaf 1894 werden vele nieuwe straten aangelegd en kwam weer een grote bouwstroom op gang. Deze duurde in de betrokken gebieden voort tot omstreeks 1915, hoewel ook in de twintiger jaren nog enkele plekken lege werden ingevuld.

De eerste grote uitbreidingen binnen deze tweede fase werden mogelijk door het vrijkomen van het achter De Vereeniging aan de Groesbeekseweg gelegen terrein van de Wielerbaan in 1894. Het vormde één groot aaneengesloten nieuw bouwterrein met de locatie van het in datzelfde jaar gesloopte Fort Kijk in de Pot, dat pas in 1860-1862 was gebouwd. In dit gebied werden vanaf 1894 diverse nieuwe straten aangelegd. Bij deze stedenbouwkundige operatie werd niet getornd aan het raamwerk van de stadsuitleg. De belangrijkste van de nieuw aangelegde wegen waren de evenwijdig aan de Groesbeekseweg lopende Wilhelminasingel met in het verlengde daarvan de Johannes Vijghstraat en de Fagelstraat en daarnaast de langs de zuidzijde van de Renbaan gelegen Waldeck Pymontsingel.

Op het terrein tussen de Waldeck Pymontsingel, de Daalseweg, de Groesbeeksedwarsweg en het voormalige Fort Kijk-in-de-Pot verrezen tussen 1887 en 1897 enkele zogenaamde woonkolonies met arbeiderswoningen. Het betrof hier particuliere projecten, geïnitieerd vanuit economische of filantropische motieven. Bewaard zijn gebleven de woningen aan het begin van de Daalseweg en aan de Waldeck Pymontsingel en de woonkolonie Volksbelang. De arbeiderswoningen van Volksbelang zijn gebouwd aan de Groesbeeksedwarsweg en drie haaks hierop staande nieuwe straten. De straten zijn door de gemeente aangelegd met puin van het Fort Kijk-in-de-Pot. De gemeente wilde met de middelste van de drie straten tevens een betere

toegangsweg verkrijgen naar de sinds 1810 op de vestinggronden gelegen algemene begraafplaats aan de Stenenkruisstraat.

Het terrein van de Renbaan bleef veel langer onbebouwd en werd nog enkele jaren gebruikt als sportterrein. Pas vanaf ca 1905 werden wegen aangelegd over het terrein, waarbij het aan de Berg en Dalseweg grenzende gedeelte het eerst aan de beurt was. Vanaf de binnenstad gezien kreeg de Hertogstraat via de Prins Hendrikstraat een logische verbinding met de Daalseweg. Evenwijdig aan de Oranjesingel werd omstreeks 1910, midden over het terrein van de voormalige Renbaan, de

Bijleveldsingel aangelegd. De kavels tussen beide singels werden bebouwd met herenhuizen. Het middendeel van de Bijleveldsingel werd verbreed tot het Julianaplein, waaraan in 1922 de imposante HBS voor meisjes werd gebouwd. Enkele jaren later, in 1930, werd op de hoek van de Bijleveldsingel en de Wilhelminasingel een nieuwe aula voor de universiteit gebouwd. Een groot deel van de Renbaan is tot op heden onbebouwd gebied gebleven.

Omstreeks 1895 werd ook aan de oostzijde van de stad het stratenplan verder uitgebreid, met o.a. de Graadt van Roggenstraat en de Regentessestraat. Het Mariaplein kreeg een stervormig karakter, als gevolg van de aanleg van een zesde op het plein uitkomende weg, namelijk de Dominicanenstraat. Een relatief grootschalig bebouwingselement was het in 1895 gebouwde Wilhelminaziekenhuis aan de Dr. Claas Noorduijnstraat (vroeger: Spaarbankstraat), tegenover de Regentessestraat. Het complex, thans "Verpleeghuis Margriet", werd herhaaldelijk verbouwd en uitgebreid.

De stadsplattegronden van 1897 en 1908 geven een goede indruk van de dan gerealiseerde straten en bebouwing.

2.4.3 De belangrijkste stedenbouwkundige ontwikkelingen vanaf ca 1930

Toen in de loop van de jaren twintig ook de laatste plekken

waren ingevuld, leek de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied afgerond. Vooral de bouw van de Waalbrug en de oorlogsverwoestingen leidden echter ook nadien nog tot nieuwe, wezenlijke aanpassingen. Ten behoeve van de Waalbrug en de bijbehorende opritten moest het Hunnerpark en omgeving ingrijpend worden veranderd. De verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog - vooral ten gevolge van het bombardement van 22 februari 1944 - waren zeer omvangrijk. Behalve het centrum werden vooral het gebied tussen het station en het Keizer Karelplein en de omgeving van de Batavierenweg zwaar getroffen. Het herstel zou uiteindelijk tot in de jaren zeventig duren.

De omgeving van het station is daarbij onherkenbaar veranderd. Naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn werd in 1954 een nieuw station gebouwd. Het Stationsplein werd aanmerkelijk vergroot en herhaaldelijk opnieuw ingericht. De Spoorstraat werd omgelegd en via de Tunnelweg en een tunnel onder de sporen werd een nieuwe verbinding gemaakt met de stadsdelen aan de westzijde van het spoor.

2.5 De bebouwing

2.5.1 Uitgifte van kavels en daaraan verbonden voorwaarden

Nadat de belangrijkste openbare werken waren uitgevoerd kon met het bouwen worden begonnen. Voor de bijzondere gebouwen werden op enkele plekken kavels gereserveerd. De overige bouwterreinen werden steeds bloksgewijs in veiling gebracht. Bij de verkoop werden door de gemeente strikte voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden verschilden van blok tot blok en betroffen doorgaans :

- de termijn waarbinnen de aan te kopen percelen bebouwd moesten zijn;
- een minimum of maximum aantal te bouwen panden;
- rooilijnen; aanduiding zones die niet bebouwd mochten worden (ook niet met serres en/of andere kleine bijgebouwen en hokken); maximaal te bebouwen oppervlakte;

- het type bebouwing (villa's, aaneengesloten herenhuizen, bijzondere bebouwing);
- de minimale huurwaarde van de te bouwen panden;
- eisen aan de (voor)gevels : richting, minimale breedte en hoogte; verplichte beoordeling en vereiste goedkeuring van de voorgeveltekening door een commissie van deskundigen, aan te wijzen door B&W; geen blinde gevels aan straatzijden;
- het materiaalgebruik;
- type en hoogte van de erf-afscheiding tussen erf en straat en tussen het erf en de belendende erven, voor zover gelegen tussen de openbare weg en de rooilijn (veelal door middel van een ijzeren hek van tenminste 1 meter hoog)

2.5.2 De bouwers

Een aanzienlijk deel van de te bebouwen blokken werd gekocht door architect L.A. Brouwer. Later ging de grond over aan de Nijmeegsche Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen, met als directeuren genoemde Brouwer en F.H. Fockema. Bij de aankoop hoorde de verplichting tot het stichten van een "uitspanningslocaal met een tuin van vermaak" ("De Vereeniging"), alsmede de aanleg van een renbaan ("Wedren") en wielersbaan. Brouwer - die zelf tal van villa's en herenhuizen ontwierp - werd in officiële stukken steeds aangeduid als architect, maar trad in feite vooral ook op als projectontwikkelaar.

Het merendeel van de nieuwe woonhuizen werd ontworpen en gebouwd door Nijmeegse architecten, timmerlieden en aannemers, waaronder G. en P. Buskens, H.L. Esmeijer, J. Knoops, W.J. Maurits, Fa. Van der Pluym en Gielen, D. Semmelink en W.J.H. van der Waarden.

2.5.3 Type bebouwing en architectuur

De nieuwbouw betrof overwegend (aaneengesloten) herenhuizen en voorts enkele villa's en bijzondere gebouwen, waaronder diverse scholen en kerken. Sociale woningbouw werd overgelaten aan het particulier initiatief en kwam

slechts in beperkte mate van de grond. Voorbeelden waren het bouwblok van de Spaarbank aan de Dr. Claas Noorduijnstraat (architect J. Moll, Hengelo), de woonkolonie Hulpbetoon van stadsarchitect J.J. Weve aan de Groesbeeksedwarsweg (inmiddels gesloopt), de woningblokken aan de Daalseweg en de Waldeck Pyrmontsingel en het wijkje Volksbelang aan de Groesbeeksedwarsweg, Vonckstraat, Van Lyndenstraat en Singendonckstraat (oorspronkelijk Volksbelang I, II en III) van architect en mede-initiatiefnemer W. J. Maurits.

In het algemeen lagen aan de belangrijkste wegen de grootste kavels met daarop de grootste herenhuizen en villa's, terwijl aan de secundaire wegen vooral aaneengesloten herenhuizen werden gebouwd. In de smalste straten verrezen complexen beneden- en bovenwoningen, die aan de straatzijde oogden als gewone herenhuizen. De weinige complexen met arbeiderswoningen werden gebouwd op terreinen tussen de Daalseweg, het voormalige Fort Kijk-in-de-Pot en de algemene begraafplaats aan de Stenenkruisstraat. Net als bijvoorbeeld in Arnhem (o.a. Burgemeesterswijk, Boulevardkwartier) en Apeldoorn (Villawijk De Parken) bleek de verkoop van de grote kavels en de bouw van villa's moeizaam te verlopen en werd hier en daar (bijvoorbeeld aan de St. Canisiussingel, Oranjesingel en het Keizer Karelplein) in plaats daarvan ook de bouw van dubbele villa's en aaneengesloten herenhuizen toegestaan.

De architectuur van de gebouwde villa's en herenhuizen was in het algemeen kenmerkend voor de periode waarin zij tot stand kwamen. Aanvankelijk - tijdens de eerste grote bouwfase - was dat vooral Neo-Renaissance en wat later ook Chaletstijl en Eclecticisme, met veel afwisseling tussen de in baksteen opgetrokken gevels, veelal verrijkt met torenachtige uitbouwsels, erkers, balkons, speklagen en omlijste ramen, deuren en dakkapellen. Ook de veel eenvoudiger boven- en benedenwoningen aan de smallere straten en zelfs de arbeiderswoningen werden versierd met de voor de neorenaissance zo kenmerkende speklagen. Wat bij het twee

bouwlagen hoge herenhuis een trapgevel was, werd bij de eenlaags arbeiderswoning een houten dakkapel met fronton. De architectuur van veel van de jongere gebouwen wordt meer gekenmerkt door invloeden van de Art Nouveau. In het algemeen werd aan de hoeklocaties extra aandacht besteed. Vele hoekpanden in het singelgebied kregen een afgeschuinde hoek en een extra accent in de vorm van een hoektorentje.

2.5.4 Vervangende nieuwbouw vanaf 1940

Sinds omstreeks 1930 de laatste open plekken in het gebied van de stadsuitleg waren volgebouwd, is op diverse plekken de oorspronkelijke bebouwing door nieuwbouw vervangen, terwijl op zeer beperkte schaal nog aanvullende nieuwbouw tot stand kwam. Op kaart 10b zijn de belangrijkste nieuwbouwlocaties ingetekend. Verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog waren op een aanmerkelijk deel van de aangeduide locaties de aanleiding voor de nieuwbouw.

2.6 Groenvoorzieningen, tuinen en erfafscheidingen

Over de rol van het groen in de stadsuitleg werd van het begin af aan uitgebreid gefilosofeerd. Brender à Brandis bepleitte de toepassing van een ruime aanleg van straten en pleinen, en wel dusdanig dat deze alle beplant zouden kunnen worden. De aantrekkelijkheid van de nieuwe wijken mocht noch uit hygiënisch, noch uit architectonisch standpunt iets te wensen overlaten.

Een en ander werd ondersteund door een tweetal verenigingen, namelijk het Straalmanfonds (1825) en de Vereeniging tot verfraaiing van Nijmegen en het Schependom (1878). Laatstgenoemde vereniging had tot doel het verfraaien van de wandelplaatsen, straten en pleinen van de stad en het zoveel mogelijk onderhouden en beschermen van de wandelplaatsen, 'alles na overleg en in overeenstemming met het gemeentebestuur'.

Aan de inrichting van boulevards, wegen, parken en plantsoenen werd dan ook bijzondere zorg besteed. In 1880

werden daartoe o.a. de tuinarchitecten Leopold Rosseels en Jan Copijn bij de planvorming betrokken.

Het oudste plan voor de inrichting van het **Keizer Karelplein** was van de hand van Jan Copijn (1812-1886) uit Groenekan bij Utrecht. Dit plan van 1880 omvatte een naar het midden toe olopende tuin met talrijke imitatie rotspartijen. Van het begin af aan was er kritiek op de inrichting van het plein met als kernpunt dat men door het verhoogde middendeel het plein niet kon overzien. Reeds in 1883, dus drie jaar nadien, werd het middendeel heringericht naar ontwerp van Liévin Rosseels (1843-1921), een jongere broer van de inmiddels overleden Leopold Rosseels. In het middendeel werd nu een laaggelegen vijver aangelegd met daar overheen een drietal houten bruggen. De toegangen tot het plantsoen lagen precies tegenover op het plein uitkomende wegen. Het beeld van Keizer Karel werd hier in de zestiger jaren geplaatst.

Voor het ontwerp van het **Kronenburgerpark** aan de westzijde van de binnenstad tekende de Leuvense tuinarchitect Leopold Rosseels (18??-188?). Het definitieve ontwerp dateert van 1882. Het park werd omzoomd door een rij bomen en doorsneden door een groot aantal paden. Aan de voet van de Kronenburgertoren lag een grote waterpartij met over het smalste gedeelte een houten brug. De walmuur werd verlaagd op een zodanige wijze dat het leek alsof de muur in de loop der tijd vervallen was. De aanleg werd in zijn totaliteit gekenmerkt door ronde vormen, brede sierlijke lijnen en een schilderachtig, romantisch karakter.

Een eerder ontwerp werd aangepast naar voorstellen van architect P.J.H. Cuypers. Deze bemoeide zich namens de Rijksdienst voor Museumgebouwen met de inrichting van het park omdat de te restaureren Kronenburgertoren met een gedeelte van de oude walmuur daarin zou worden opgenomen. De aanpassingen waren zodanig dat het moest lijken alsof de toren een gedeelte van zijn grachten behouden leek te hebben. Ook het aantal paden was teruggebracht. Aanvankelijk was het de bedoeling om van het **Hunnerpark** aan de oostzijde van de binnenstad een ruim opgezet villapark

te maken met 54 villa's en herenhuizen omgeven door veel groen en waterpartijen. De aanleg van dit villagebied vond echter geen doorgang. In plaats daarvan werd in 1885 door Lièvin Rosseels een nieuw plan gemaakt dat met een aantal kleine wijzigingen werd uitgevoerd. Ook de inrichting van dit park werd gekenmerkt door ronde vormen, brede sierlijke lijnen en het schilderachtige, romantische karakter. Ter plekke van het huidige Keizer Keizer Traianusplein lag een ovaal plantsoen, met in het midden een fontein. Ten noordwesten van dit plantsoen was een langgerekte groenstrook ontworpen die zich langs de gebogen Batavierenweg uitstreckte. Aan de westzijde werden de deels herbouwde walmuren in de parkaanleg opgenomen.

Rosseels ontwierp overigens in 1886 ook de uitbreiding van het Valkhofpark in noordelijke richting. Dit park was aan het einde van de 18de eeuw ontworpen door Johan David Zocher sr en omstreeks 1835 heringericht naar ontwerp van Hendrik van Lunteren. Het plantsoen op het **Stationsplein** werd tussen 1897 en 1908 aangelegd. Van dit plantsoen dat later weer verdween is verder weinig bekend.

Behalve het Keizer Karelplein ontwierp Copijn ook de plantsoenen aan de Van Schaeck Mathonsingel (vroegere Stationsweg), Nassausingel en Kronenburgersingel. De door Copijn ontworpen aanleg voor de **Van Schaeck Mathonsingel** met een centraal gelegen fontein en enkele langgerekte, flauw gebogen paden werd echter in 1916 vervangen door een nieuwe groenstrook ontworpen door de Haarlemse tuinarchitect Leonard A. Springer (1855-1940). De fontein, centraal in de langgerekte strook, bleef gehandhaafd. Aan weers-zijden werden twee langgerekte perken aangelegd in klassieke vormen. Aan beide zijden werd tussen de lange perken een kleiner, vierkant perk aangelegd. Het geheel werd aan de straatzijden omzoomd door een bomerij. Voor de **Nassausingel en Kronenburgersingel** liet Copijn zich inspireren door de Parijse Boulevard Richard Lenoir. Het plan

omvatte een viertal gazons, zogenaamde "carré creux", met een volkomen plat middengazon, dat 35 centimeter lager lag dan de buitenrand. Aan de straatzijden werden de groenstroken omzoomd door een bomerij. In 1926 werd het zogenaamde (later weer verwijderde) Quack-monument opgericht, ter afsluiting van de Nassausingel aan de noordzijde.

De **St. Canisiussingel** en de **Oranjesingel** kregen beide een centraal gelegen rijbaan met aan weerszijden een met bomen beplante groenstrook en daarbuiten een ventweg. Smallere straten als de Van Spaenstraat en Van Slichtenhorststraat werden slechts voorzien van een rij bomen aan iedere zijde, terwijl in de smalste straten - bijvoorbeeld tussen de singels en de oude stad - alleen plaats was voor een rijbaan met aan weerszijden trottoirs.

Oude aanbestedingen voor het leveren van bomen geven voor enkele straten een indruk van de oorspronkelijk aangeplante soorten: linden (Graafseweg), esdoorns (Marktstraat), iepen (Van Oldenbarneveltstraat).

Behalve de parken, plantsoenen en groenstroken werden ook de **tuinen** van wezenlijk belang geacht voor de beoogde ruime opzet en groene uitstraling. De (voor)tuinen moesten tot omstreeks 1915 veelal door middel van ijzeren hekwerken van minsten een meter hoog van de openbare weg en van elkaar worden afgescheiden. Later werden ook gemetselde muren of combinaties van metselwerk en ijzeren hekwerk toegepast.

De voormalige **algemene begraafplaats** aan de Stenenkruisstraat en het **Julianapark** liggen binnen de begrenzing, maar zijn niet aangelegd in de periode van de stadsuitleg. De Algemene begraafplaats die al sinds 1810 op de vestinggronden aan de Stenenkruisstraat lag, werd in de jaren zeventig van de negentiende eeuw tot tweemaal toe fors uitgebreid. In 1905 werd de begraafplaats gesloten en vanaf 1925 werden het rooms-katholieke, het joodse en een

gedeelte van het protestantse deel geruimd en ingericht als park, het Julianapark. De begraafplaats en het fort, waar nu het park is gesitueerd vormen weliswaar een ontwikkeling, die dateert van voor de stadsuitleg, maar maken er door hun transformatie ten tijde van de uitleg toch deel van uit. Hierdoor is dit bij uitstek een gebied waar de meerdere cultuurhistorische lagen van de stadsuitleg nog zichtbaar zijn in de contouren van het park en de ligging van bepaalde straten.

HUIDIG RUIMTELIJK KARAKTER

3.1 Algemeen (totaalbeeld)

De 19de-eeuwse schil - de naam zegt het al - ligt als een gordel rondom de oude stad. De hoofdstructuur van het gebied wordt vooral bepaald door de brede, rondom de stad gelegen singels (St. Canisiussingel, Oranjesingel, Nassausingel en Kronenburgersingel), het Keizer Karelplein met de naar het N.S. station lopende Van Schaeck Mathonsingel en de op het plein uitkomende uitvalswegen (Graafseweg, St. Annastraat-Groesbeekseweg), alsmede de Berg en Dalseweg met het Mariaplein en het Kronenburgerpark.

Van de oorspronkelijke bebouwing hebben vooral de villa's aan het Keizer Karelplein en directe omgeving plaats gemaakt voor modernere kantoorgebouwen met een grootschaliger karakter voor wat betreft hoogte en massa. Het bebouwingsbeeld van de singels en uitvalswegen wordt daarentegen nog steeds in belangrijke mate bepaald door het grote aantal bewaard gebleven herenhuizen, op bepaalde plaatsen afgewisseld met kerken, scholen of andere gebouwen met bijzondere functies. De statige herenhuizen - doorgaans van twee forse bouwlagen met kap - hebben veelal een souterrain en een bèl-etage, bereikbaar door middel van een trap. Een groot deel van de huizen is aaneen gebouwd, waardoor op meerdere plaatsen over langere afstanden gesloten gevelwanden bestaan, waarin o.a. de vele dakopbouwen, gevelijsten en balkons karakteristieke

elementen zijn. In het gebied komen vele hoekpanden voor, waarvan meestal beide aan de straatzijde grenzende gevels zorgvuldig zijn vormgegeven en gedetailleerd. Veel hoekpanden hebben een afgeschuinde hoek en een extra accent, bijvoorbeeld in de vorm van een hoektorentje. De statige uitstraling wordt versterkt doordat vele tuinen nog door middel van de oorspronkelijke ijzeren hekwerken van de trottoirs worden gescheiden. De hekwerken zijn van wezenlijk belang : daar waar deze zijn verdwenen en de voortuinen in parkeerplaatsen zijn omgezet, wordt de waardevolle samenhang in het ruimtelijke beeld verstoord. Overigens ontbrak bij de veelal op straathoeken gesitueerde winkelpanden vanouds het hekwerk.

De 19de-eeuwse schil vertoont in de opbouw een duidelijke hiërarchie. De tussen de singels en de oude binnenstad gelegen zone en de tussen de uitvalswegen gelegen gebieden hebben zowel voor wat betreft de openbare ruimte als de bebouwing een bescheidener maatvoering. De toegepaste thema's zijn weliswaar in hoofdlijnen dezelfde als die van de singels en uitvalswegen, maar de straten hebben smallere profielen, de voortuinen zijn minder diep of ontbreken zelfs geheel en de herenhuizen zijn er kleiner. Dit geldt in nog grotere mate voor de straten met boven- en benedenwoningen en met arbeiderswoningen. Vergeleken bij de binnenstad heeft echter de hele 19de-eeuwse schil een ruime opzet met een relatief groen karakter, dankzij de singelbeplanting, parken, plantsoenen en tuinen.

3.2 Deelgebieden

3.2.1 Keizer Karelplein

Het Keizer Karelplein vormt de spil in de wegenstructuur van de stadsuitleg. Op het plein - dat gerekend van gevel tot gevel een middellijn van ca 170 meter heeft - komen zes belangrijke wegen uit, namelijk de Oranjesingel, Bisschop Hamerstraat, Nassausingel, Van Schaeck Mathonsingel, Graafseweg en St. Annastraat. Van de oorspronkelijke

bebouwing rondom het plein is slechts een deel bewaard gebleven. De hotels, villa's en herenhuizen hebben alle plaatsgemaakt voor zowel qua massa, als qua hoogte meer grootschalige nieuwbouw. Alleen aan de zuidoostzijde staat nog het concertgebouw "De Vereeniging" (gebouwd in 1882; ingrijpend verbouwd in 1916). Aan de zuidzijde bleef - min of meer verscholen achter een tweetal na-oorlogse woningblokken van drie verdiepingen - de tussen 1907 en 1909 gebouwde St. Josephkerk behouden.

Centraal op het plein ligt een cirkelvormige groenzone met een middellijn van honderd meter. Een stelsel van paden verdeelt het plantsoen in meerdere lobvormige perken, met daarop ondermeer bomen van inmiddels monumentale afmetingen. Over de kronkelende vijverpartij liggen drie bruggen. Het standbeeld van Keizer Karel dateert uit de zestiger jaren.

3.2.2 De singelgordel

St. Canisiusingel-Oranjesingel

De St. Canisiusingel en de Oranjesingel verbinden samen het Keizer Traianusplein met het Keizer Karelplein. Beide singels hebben een profiel van 65 meter. Al sedert de aanleg wordt het profiel gekenmerkt door een centrale rijbaan, aan weerszijden geflankeerd door een met bomen beplante groenstrook met daarbuiten een ventweg. Afgezien van het concertgebouw "De Vereeniging", de voormalige Rijkskweekschool voor onderwijzers (thans het stedelijk gymnasium) en het ertegenover gelegen kantongerecht, zijn de singels bebouwd met villa's en in blokjes of rijen aaneen gebouwde herenhuizen. De jongste woningen staan aan de zuidzijde van de Oranjesingel; deze konden pas vanaf ca 1910 gebouwd worden na de opheffing van de Renbaan. De panden aan de noordzijde van de St. Canisiusingel dateren uit dezelfde periode. In het algemeen liggen voor de huizen tuinen van ca tien meter diep; een groot deel daarvan wordt nog door middel van de oorspronkelijke ijzeren hekwerken van het trottoir gescheiden.

Nassausingel-Kronenburgersingel

De Nassausingel heeft nog haar oorspronkelijke brede profiel van zestig meter. De centraal gelegen groenstrook is echter deels heringericht ten behoeve van de aanleg van parkeerplaatsen. Ter plekke van de vier voormalige villa's aan de westzijde van de singel staat thans de tussen 1955 en 1961 gebouwde schouwburg. Van de villa's aan de oostzijde heeft alleen het pand op de hoek met het Keizer Karelplein het veld moeten ruimen; sinds 1973 staat daar een bankgebouw. De Kronenburgersingel is vanouds alleen aan de westzijde bebouwd; aan de oostzijde ligt het Kronenburgerpark. Van de oorspronkelijke bebouwing aan de Kronenburgersingel resteert nog één relatief gaaf bewaard gebleven blok herenhuizen, gelegen tussen de Vredestraat en de Stieltjesstraat. Dit blok, alsmede de Kronenburgersingel en het Kronenburgerpark maken deel uit van het reeds van rijkswege beschermd stadsgezicht Nijmegen.

3.2.3 Centraal Station en omgeving

De belangrijkste ader in dit deelgebied is de Van Schaeck Mathonsingel, met het ca 70 meter brede profiel de breedste singel van de 19de-eeuwse stadsuitleg. De singel vormt het verbindende element tussen het Keizer Karelplein en het Centraal Station. De laatstelijk naar ontwerp van Leonard Springer gewijzigde aanleg (beschreven in paragraaf 2.6) is sindsdien niet of nauwelijks meer veranderd. Het stationsgebied heeft ten gevolge van de noodzakelijke wederopbouw na de oorlogsverwoestingen en verdere latere wijzingen haar oorspronkelijke karakter geheel verloren. Ter plekke van de eveneens bij het bombardement van 1944 verwoeste villa's aan de zuidzijde van de Van Schaeck Mathonsingel staan nu twee langere en drie kortere woningblokken van drie en vier bouwlagen. De Vondelstraat, die vroeger ter hoogte van de fontein op de singel uitkwam, is sinds de bouw van deze woningblokken afgesloten. De

bebouwing aan de Vondelstraat en de Van Oldenbarneveltstraat dateert van rond 1900 en bestaat vooral uit herenhuizen van twee of drie bouwlagen, merendeels opgesplitst in beneden- en bovenwoningen. Ook hier kregen de hoekpanden extra accenten. Aan laatstgenoemde straat, nabij de Graafseweg, staat het in 1900-1901 gebouwde klooster van de Zusters Franciscanessen van de Heilige Familie.

Aan de noordzijde van de Van Schaeck Mathonsingel bleven wél enkele villa's gespaard. Ter plekke van de vroegere Spoorstraat ligt nu de Tunnelweg, geflankeerd door de Burg. Hustinxstraat en de huidige Spoorstraat met de daaraan gelegen grootschalige kantoor- en woonbebouwing uit de zestiger en zeventiger jaren. Aan de Vredestraat en de Stieltjesstraat staan nog blokken herenhuizen, gebouwd omstreeks 1900. Op de hoek van de Vredestraat en de Stieltjesstraat staat de in 1903 gebouwde woning van de directeur van de voormalige gasfabriek.

3.2.4 De uitvalswegen

Vanaf het Keizer Karelplein zijn de Graafseweg en de St. Annastraat-Groesbeekseweg de uitvalswegen in zuidelijke richting. Hiervan heeft de **Graafseweg** met 43 meter het breedste profiel. De Graafseweg is ongeveer tot aan de Burghardt van den Berghstraat bebouwd met herenhuizen. Ter hoogte van deze straat begint de oprit naar de brug over de spoorkuil. Aan de zuidzijde heeft de bebouwing tussen de Stijn Buysstraat en de Burghardt van den Berghstraat een minder regelmatig karakter ten gevolge van het feit dat bij stadsuitleg reeds bestaande woningen en structuren ingepast moesten worden.

Na de Graafseweg heeft de **St. Annastraat** met 38 meter het breedste profiel. De **Groesbeekseweg**, die even zuidelijker aftakt van de St. Annastraat, heeft een wat smaller profiel, namelijk 30 meter. De St. Annastraat is tot aan het spoor aan weerszijden bebouwd met lange rijen herenhuizen en enkele villa's. De villa op de spits toelopende kavel tussen de St.

Annastraat en de Groesbeekseweg is overhoeks geplaatst, met de voorgevel naar het op enige afstand gelegen Keizer Karelplein. Ook de Groesbeekseweg is bebouwd met herenhuizen; mede als gevolg van het wat grotere aantal zijstraten zijn de rijen korter. Op grotere afstand van het Keizer Karelplein neemt in het algemeen de ouderdom en de allure van de bebouwing enigszins af. Tegenover de Fort Kijk in de Potstraat staat de St. Antonius van Paduakerk. De kerk is achter de rooilijn gebouwd zodat voor de kerk een klein plein is ontstaan. Het beeld van de Groesbeekseweg wordt op de hoek met de Heyendaalseweg in belangrijke mate bepaald door de gevelwanden van het daar in de jaren twintig gebouwde klooster- en scholencomplex.

De **Berg en Dalseweg** loopt vanaf de St. Canisiussingel in oostelijke richting naar het Mariaplein en vanaf daar in meer zuidoostelijke richting verder naar Berg en Dal. De weg heeft vanaf de Oranjesingel tot aan het Mariaplein een breed profiel, maar wordt daarna aanzienlijk smaller. Het stervormige Mariaplein is in feite niet veel meer dan een tot een pleinvormige ruimte verbreed deel van de Berg en Dalseweg. Behalve de Berg en Dalseweg komen nog eens vier wegen op het plein samen. Vanaf de St. Canisiussingel loopt de Mr. Franckenstraat in de richting van het plein; vanuit het noordoosten de Dr. Dr. Claas Noorduijnstraat, vanuit het oosten de Ten Hoetstraat en vanuit het zuiden de Dominicanenstraat. Centraal op het plein ligt een langgerekt ovaal plantsoen, waarvan de huidige inrichting vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bijzondere waarde heeft. Enkele panden aan de noordzijde van het plein hebben een duidelijk naar het plein gericht geveldeel. De zuidzijde van het plein wordt vooral gedomineerd door de Maria Geboortekerk (1901/1922). Meer zuidwaarts staat aan de noordoostzijde van de Berg en Dalseweg nog het aan deze weg grenzende deel van het voormalige Canisiuscollege (1898/1901), met haar imposante front. Aan de zuidwestzijde sluit de naoorlogse bebouwing op beide hoeken met de Van

Nispenstraat qua schaal, maatvoering en situering slecht aan op het oorspronkelijke straatbeeld. Dit geldt evenzeer voor de bebouwing op de hoeken met de Jacob Canisstraat.

Genoemde uitvalswegen zijn belangrijke verkeersaders en men heeft in het verleden de profielaankleding ten behoeve van het toenemende verkeer en de groeiende behoefte aan parkeerplaatsen meerdere malen aangepast, waarbij vooral door de verbreding van de rijbanen, het verdwijnen of wijzigen van de laanbeplanting en de aanleg van parkeerplaatsen het straatbeeld wijzigde. Omstreeks 1990 werd de St. Annastraat heringericht, waarbij getracht is de oorspronkelijke sfeer enigszins te herstellen.

3.2.5 Zone tussen de hoofdstructuur en de oude binnenstad

De zone tussen de singels en de oude binnenstad omvat een bijna complete gordel van twee smalle, evenwijdig aan elkaar lopende straten. Deze gordel loopt van de St. Jorisstraat aan de noordoostzijde tot de Smetiusstraataat aan de zuidwestzijde en was oorspronkelijk voornamelijk bebouwd met eenvoudige herenhuisachtige woon-, winkel- en bedrijfspanden uit de periode 1880-1890. De bebouwing aan de Eerste, Tweede en Derde Walstraat is in het algemeen van weinig allure en voor een groot deel vervangen. De buitenste 'ring' (Gerard Noodtstraat - Van Broeckhuijsenstraat - Van Welderenstraat - In de Betouwstraat) heeft een wat ruimer profiel; de oorspronkelijke bebouwing was er wat meer aanzienlijk en is gaver bewaard gebleven dan die aan de Walstraten. De Bisschop Hamerstraat - de verbinding tussen het Keizer Karelplein - van de oude stad heeft haar oorspronkelijke inrichting verloren. De karakteristieke versmalling ter hoogte van de kruising met de Van Welderenstraat-In de Betouwstraat bleef wèl bewaard en herinnert nog aan de lokatie van de oude stadspoort.

De kruising met de Hertogstraat is verbreed tot een pleinvormige ruimte, namelijk het Hertogplein. Van de oorspronkelijke bebouwing aan het plein bleef alleen de

zuidelijke wand met herenhuizen over en het uit 1894 daterende café met bovenwoningen tussen de Hertogstraat en de Derde Walstraat. Op het plein staat ter plekke van de Wilhelminaboom uit 1898 nog altijd een boom, met daaromheen een deel van het oorspronkelijke hekwerk. Van de waardevolle oorspronkelijke bebouwing met bijzondere functies resteren de voormalige synagoge - thans natuurhistorisch museum - aan de Gerard Noodtstraat, het postkantoor op de hoek van de Van Broeckhuijsenstraat en de Van Schevichavenstraat en het Kolpinghuis tussen de Smetiusstraataat en de Van Berchenstraat

3.2.6 Invullingen tussen de uitvalswegen

De vanaf ca 1885-1900 in de gebieden tussen de uitvalswegen gebouwde aaneengesloten rijen (heren)huizen zijn vrijwel volledig intact gebleven. De woonblokken in deze straten zijn weliswaar veelal iets bescheidener van opzet dan die aan de singels en uitvalswegen, maar vaak even rijk geornamenteerd en voorzien van beeldhouwwerk, smeedijzeren toevoegingen en glas-in-lood ramen. Doordat in de gebieden tussen de uitvalswegen veel korte straten voorkomen, is het aantal hoekpanden groot. Deze hoekpanden zijn veelal voorzien van extra accenten - bijvoorbeeld in de vorm van hoektorentjes. In het gebied tussen de Graafseweg en de St. Annastraat is met name de fraai gebogen Burghardt van den Berghstraat een opvallend element. Vooral aan de panden op de hoeken met de Stijn Buysstraat, Jan de Wittstraat en de Van Dulckenstraat werd extra aandacht besteed; delen van de gevels werden naar de straathoek gericht of zelfs erkervormig uitgebouwd en met torenachtige bouwsels bekroond. Ook het gebied tussen de St. Annastraat en de Groesbeekseweg is opvallend gaaf bewaard gebleven. Vanaf de Fransestraat zijn vooral de openingen naar de Pontanusstraat en Van Spaenstraat opmerkelijk. De min of meer driehoekige bouwblokken tussen de Pontanusstraat en Van Spaenstraat en tussen de Van Spaenstraat en Fransestraat hebben op de zeer spits toelopende hoekpunten

aan de Fransestraat krachtige accenten in de bebouwing. Vooral de torenachtige uitbouw in drie forse bouwlagen met kap op de hoek van de Van Spaenstraat en de Fransestraat is sterk beeldbepalend. In de Pontanusstraat zijn nog zogenaamde molgoten te vinden, net als op een beperkt aantal andere plaatsen in het gebied van de stadsuitleg. Ook de Van Slichtenhorststraat levert met de gave gevelwanden en tot aanzienlijke afmetingen uitgegroeide beplanting een belangrijke bijdrage aan de fraaie uitstraling van dit deel van de stadsuitleg.

Van het gebied ten oosten van de Groesbeekseweg kan vooral de Wilhelminasingel genoemd worden waarvan de westelijke straatwand enkele zeer fraaie panden bevat. Bijzonder zijn ook de drie straten van de semi-filantropische woonkolonie Volksbelang in eenvoudige neorenaissance-stijl, opgericht voor de arbeiderselite.

3.2.7 Wedren en omgeving

Het tegenwoordig als parkeerterrein ingerichte open gebied tussen de Bijleveldsingel en de Waldeck Pyrmontsingel ("De Wedren") herinnert nog aan het bestaan van de Renbaan. De open ruimte wordt aan de noordwestzijde begrensd door de gevelwand van de Bijleveldsingel, aan de zuidwestzijde door het terrein van een scholengemeenschap en de voormalige aula van de universiteit, aan de zuidoostzijde door het Julianapark en aan de noordoostzijde door de Prins Bernhardstraat. Aan de overzijde van deze straat ligt het Julianaplein - grotendeels ingericht als parkeerterrein - met daaraan het imposante gebouw van de voormalige Meisjes-HBS.

NADERE TYPERING VAN TE BESCHERMEN WAARDEN

Essentieel is dat het gebied van de 19de en vroeg 20ste eeuwse stadsuitleg herkenbaar is als een brede, rijk van groen voorziene, aaneengesloten gordel om de oude stad. Een gordel bestaande uit parken, pleinen, singels, uitvalswegen en daartussen gelegen gebieden -

bebouwd met villa's en herenhuizen - bedoeld ter verfraaiing van het aanzicht van de stad en als woongebied voor de beter gesitueerden.

Beschermenswaardig is de stedenbouwkundige opzet van het gehele gebied, waarin de concepten die aan het uitbreidingsplan ten grondslag hebben gelegen duidelijk herkenbaar zijn gebleven en die geleid hebben tot de karakteristieke - in zeer goede onderlinge samenhang ontworpen - stedenbouw en architectuur van hoog niveau. Met betrekking tot de **stedenbouwkundige opzet** zijn van belang:

- de ligging en de profielen van de tot de hoofdstructuur behorende pleinen, singels en uitvalswegen (Keizer Karelplein, St. Canisiussingel, Oranjesingel, Nassausingel (reeds beschermde Kronenburgersingel); Van Schaeck Mathonsingel; Berg en Dalseweg, St. Annastraat, Groesbeekseweg, Graafseweg);
- de ligging en de profielen van de overige straten;
- de hiërarchische opbouw in het wegenpatroon met de (oorspronkelijk) zorgvuldig op de breedte van de straat afgestemde profielen, inclusief de groenstroken en de beplanting.

Met betrekking tot het **bebouwingsbeeld** zijn van belang:

- het type bebouwing : overwegend villa's en (in korte of langere rijen aaneengebouwde) herenhuizen van twee en soms drie forse bouwlagen;
- de hiërarchie in de bebouwing, zoals die in het merendeel van het gebied is terug te vinden: de grootste villa's en herenhuizen aan de tot de hoofdstructuur behorende pleinen, singels en uitvalswegen, bebouwing van bescheidener maatvoering aan de overige straten;
- de waardevolle straatwanden, met als aandachtspunten : de rooilijnen, de overwegend aaneengesloten bebouwing, de bouwhoogte (nok- en goothoogte), de bouwmasse, de sterk verticale geleding van de panden (voor wat betreft de hoofdmasse's en de gevelopeningen) al dan niet gecombineerd met horizontale accenten (kroonlijsten,

speklagen, plinten en cordonlijsten), het materiaalgebruik, de toepassing van meer of minder rijk gedecoreerde dakkapellen, hoektorentjes, balkons en trappen etc., de bijzondere situering en vormgeving van de hoekpanden.

Met betrekking tot de **groenvoorziening** en de **erfafscheiding** zijn beschermenswaardig:

- de ligging en de inrichting van parken, plantsoenen en groenstroken (in het bijzonder het Kronenburgerpark, het Hunnerpark, het Keizer Karelplein, Van Schaeck Mathonsingel)
- de beplanting van singels, uitvalswegen en verdere straten; de bomenrijen benadrukken in samenhang met parken de overheersende singelstructuur.
- het groene, voornamelijk onverharde karakter van de voortuinen en het grotendeels vrije zicht op de voorgevel.
- de eenheid in de wijze van erfafscheiding, veelal door middel van ijzeren hekwerken (of combinaties van gemetselde muren en ijzeren hekwerk).

BEGRENZING

De 19de- en vroeg 20ste-eeuwse stadsuitleg vormt één groot, aaneengesloten en sterk samenhangend gebied met veel ruimtelijke kwaliteit rondom de oude binnenstad. Na de aanleg en het bebouwen van de hoofdstructuren werden de daartussen gelegen gebieden, alsmede de randzones aangelegd en bebouwd, waarbij veelal op dezelfde concepten werd voort geborduurd. Het totaal karakter van het gebied, alsmede het waardevolle bebouwingsbeeld bleef grotendeels behouden, hoewel op kleiner schaalniveau bekeken op meerdere plekken veranderingen zijn opgetreden. Enkele deelgebieden - met name het Keizer Keizer Traianusplein, het gebied ten noorden van de Graadt van Roggenstraat en het Stationsplein en omgeving - hebben echter als gevolg van de oorlogshandelingen en verdere latere wijzigingen hun oorspronkelijke karakter vrijwel geheel verloren. Bij de

aanwijzing van het reeds van rijkswege beschermd stadsgezicht Nijmegen zijn al enkele delen die in feite behoren tot de 19de- en vroeg 20ste-eeuwse uitleg meegenomen.

Bij het vaststellen van de begrenzing van het te beschermen gezicht werden de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De tot het oorspronkelijke plan van uitleg behorende delen dienen zoveel mogelijk binnen de begrenzing te liggen, dat wil zeggen St. Canisiussingel, Oranjesingel, Keizer Karelplein, Nassausingel (inclusief het tussen deze singels en de oude binnenstad gelegen gebied), voorts de Van Schaeck Mathonsingel, de aansluiting van de oude uitvalswegen (Graafseweg, St. Annastraat-Groesbeekseweg en Berg en Dalseweg) op de nieuw ontworpen structuren, alsmede de oudste invullingen tussen en in de directe omgeving van de uitvalswegen (Van Oldenbarneveltstraat-Stijn Buysstraat en omgeving, Van Slichtenhorststraat en omgeving, Mariaplein en omgeving).
- De Bijleveldsingel en de Wilhelminasingel met de directe omgeving (ter plekke van de voormalige Wielerbaan en Renbaan, binnen het oorspronkelijke plan van uitleg) werden aangelegd en bebouwd in de sfeer van het oorspronkelijke plan en zijn daarom binnen de grenzen getrokken.
- De voormalige vestinggronden van het Fort Kijk-in-de-Pot met de voormalige algemene begraafplaats aan de Stenenkruisstraat en het gebied direct ten noordoosten van het fort met de woonkolonie Volksbelang en de arbeiderswoningen aan Waldeck Pymontsingel en Daalseweg. De arbeiderswoningen zijn gebouwd in een eenvoudige uitvoering van de neorenaissancestijl en sluiten stilistisch gezien aan bij de overige bebouwing van de uitleg. Architect en mede-initiatiefnemer J.W. Maurits van Volksbelang is tevens een van de belangrijkste bouwers in het te beschermen gezicht. Typologisch completeren de arbeiderswoningen het hiërarchisch

bebouwingsbeeld van de laat-negentiende-eeuwse uitleg.

- Het noordwestelijke deel van de oorspronkelijke stadsuitleg (Nieuwe Markt e.o., Kronenburgersingel, Parkweg, Van Berghenstraat, Kronenburgerpark), alsmede het Hunnerpark aan de noordoostzijde van de oude binnenstad vallen binnen de grenzen van het reeds van rijksweg beschermde stadsgezicht Nijmegen en zijn daarom - hoewel feitelijk behorend tot de 19de- en vroeg 20ste-eeuwse stadsuitleg - niet binnen de begrenzing getrokken. Waar nodig en mogelijk is getracht de grenzen te laten aansluiten op de begrenzing van het reeds beschermde gezicht.
 - Het Keizer Keizer Traianusplein en het gebied ten noorden van de Graadt van Roggenstraat hebben als gevolg van de oorlogshandelingen en verdere latere wijzigingen hun oorspronkelijke karakter vrijwel geheel verloren en zijn daarom buiten de begrenzing gehouden.
 - Aan de zijde van het oude stadscentrum is getracht de grens zoveel mogelijk aan de noordzijde van de Walstraten te leggen; de Eerste, Tweede en Derde Walstraat vallen zelf dus binnen de begrenzing. Daar waar mogelijk zouden de van oorsprong meer gesloten straatwanden aan de binnenstadzijde hersteld kunnen worden door aanvullende en vervangende nieuwbouw weer in de oorspronkelijke rooilijn - dus direct aan de Walstraten - te plaatsen.
- De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/16/08.

WAARDERING

De 19de- en vroeg 20ste-eeuwse stadsuitleg van Nijmegen is een gebied waarvan de grote waarde eerst en vooral wordt bepaald door het totale concept dat heeft geleid tot een grote samenhang in de opbouw en ruimtelijke verschijningsvorm van het gehele gebied.

Stedenbouwkundige waarden

De 19de- en vroeg 20ste-eeuwse schil is van zeer grote stedenbouwkundige waarde

- op grond van hoogwaardige esthetische kwaliteiten, ontstaan op basis van een herkenbaar en zorgvuldig uitgewerkt stedenbouwkundig concept, waarbij vooral de grote samenhang in de opbouw van het gebied genoemd moet worden als gevolg waarvan het zich als een duidelijke eenheid presenteert;
- als zorgvuldig vormgegeven overgangszone tussen de oude binnenstad en de daarbuiten gelegen stadswijken van recenter datum;
- als gebied waarin het merendeel van de bebouwing van hoogwaardige (esthetische) kwaliteit is, waaronder grote aantallen (potentiële) monumenten, waarvan de waarde belangrijk versterkt wordt dank zij de situering in elkaars (directe) nabijheid en de situering ten opzichte van de openbare ruimte.

Cultuurhistorische waarden

De 19de- en vroeg 20ste-eeuwse schil is van grote cultuurhistorische waarde

- als voorbeeld van een stadsuitleg, mogelijk geworden na de ontmanteling van de vesting;
- als voorbeeld van een stedenbouwkundige ingreep, mede bedoeld als verfraaiing van het aanzicht van de stad;
- als voorbeeld van een stadsdeel ontworpen als woongebied voor de meer welgestelden (die in de vorige eeuw woonruimte zochten buiten de benauwde binnensteden).

Gaafheid

De 19de- en vroeg 20ste-eeuwse schil is van belang

- vanwege de grotendeels gaaf bewaard gebleven stedenbouwkundige opzet;
- vanwege de architectonische gaafheid van een groot deel van de panden en straatwanden.

RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING

Ter effectueering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld.

De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een

basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspreekt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

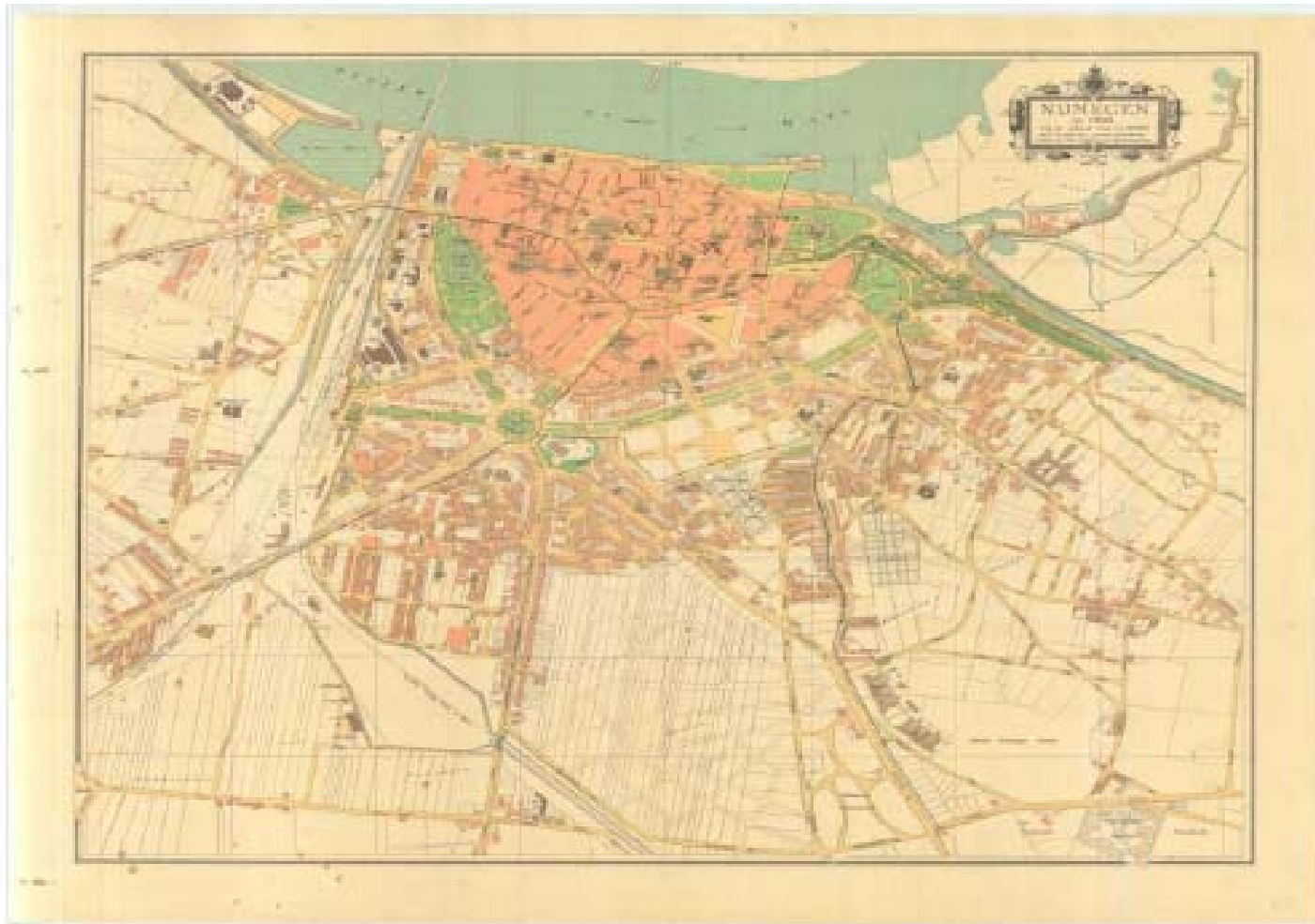
In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.



Kaart I Vesting Nijmegen voor de ontmanteling



Koart 2 Stedenbouwkundig plan Brouwer 1878

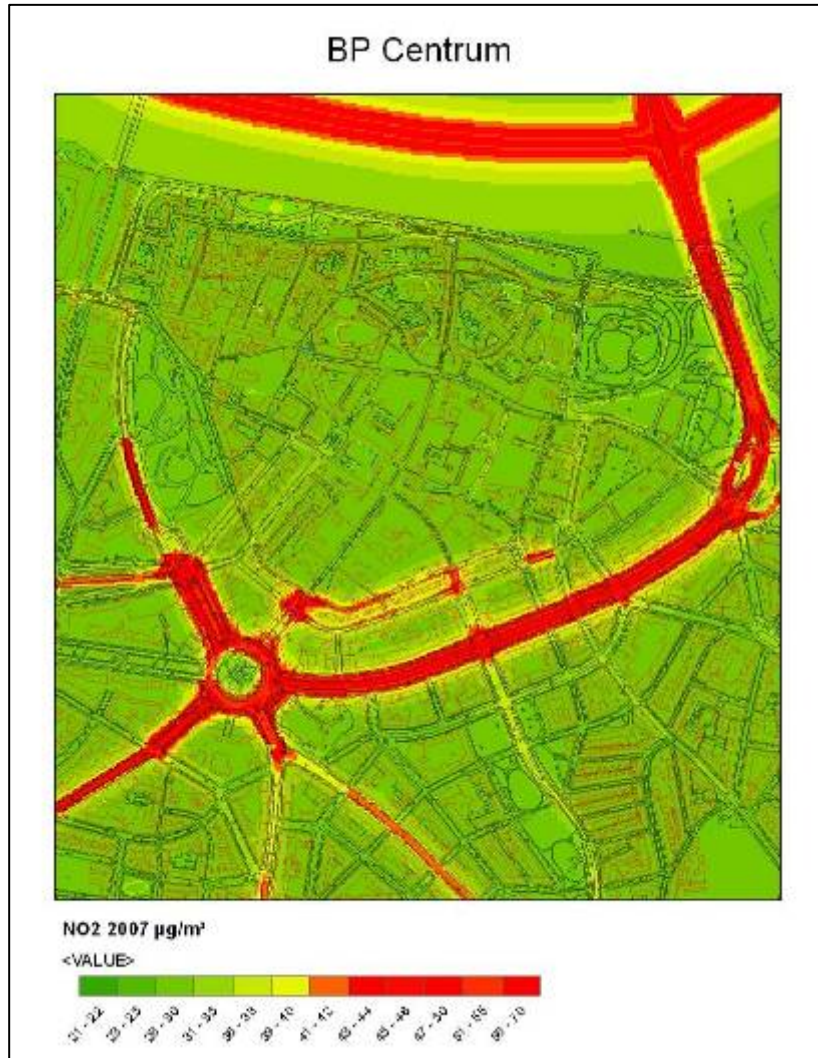


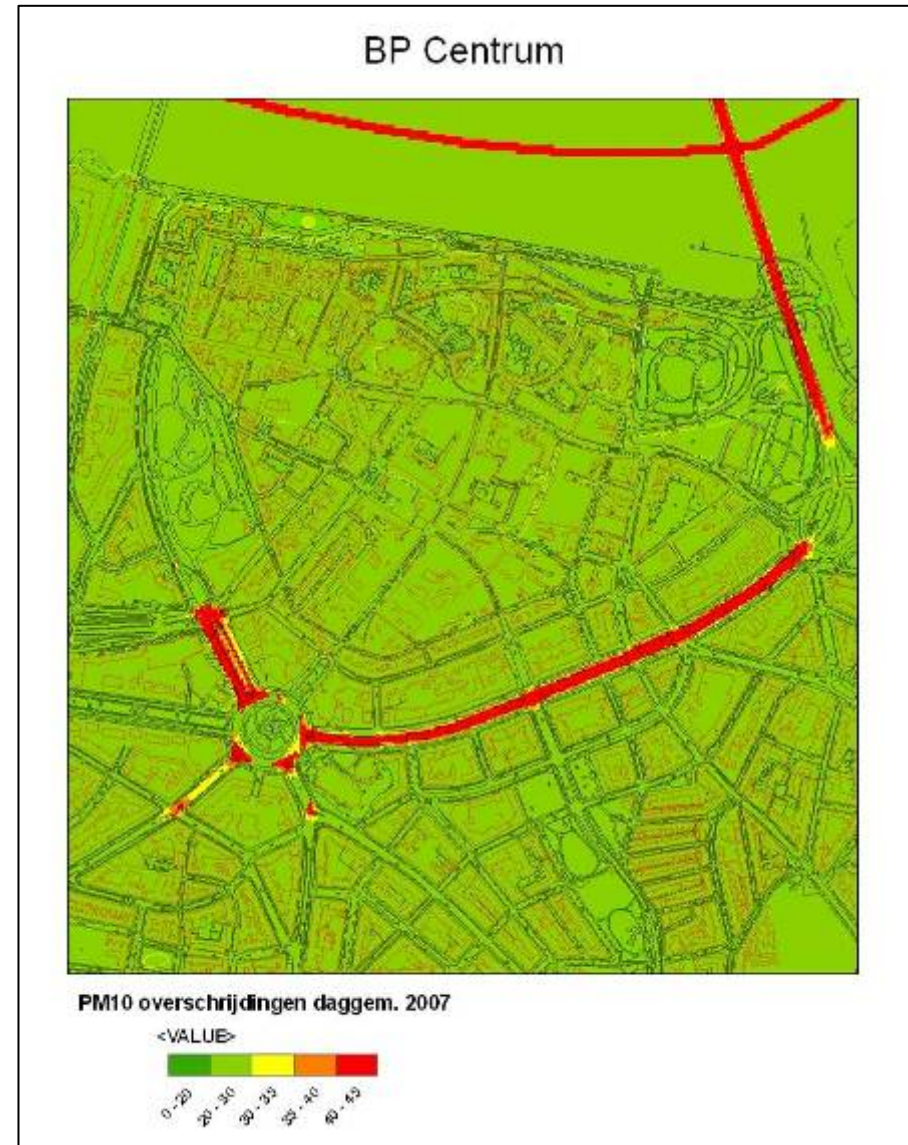
Kaart 3 Stadsplattegrond met uitleg 1908

Bijlage 5 Bedrijvigheid

<i>Bedrijvigheid</i>						
Straat	Huis nr.	Naam	SBI	SBI Omschrijving	Cat.	Milieu-aspect
Burchtstraat	130	Halfords B.V.	5249.9	Verkoop en opslag vuurwerk	2	G30
Derde Walstraat	7	Termaat Motoren BV	5040	Handel/reparatie motorfietsen	2	G30
Derde Walstraat	61	Opslagruimte Termaat Motoren BV	5040	Handel/reparatie motorfietsen	2	G30
Gerard Noodtstraat	2	Kwik-Fit	5010.4	Handel/reparatie personenauto's	2	G30
Gerard Noodtstraat	8	Garage de Lisboa	5010.4	Handel-/reparatie personenauto's	2	G30
Gerard Noodtstraat	44	Kopp Vers, Food en Services B.V.	5132	Groothandel in vlees/vleeswaren	3.1	GV50
Grotestraat	13	Nijmeegse Jopie	5249.9	Verkoop en opslag vuurwerk	1	G-GEV10
Hertogstraat	74	Termaat Motoren BV	50402	Handel/reparatie motorfietsen	2	G30
In de Betouwstraat	17	Habbekrats	5249.9	Verkoop en opslag vuurwerk	1	G-GEV10
In de Betouwstraat	29	Quick Service Dienst Nijmegen	9301.2	Chemische wasserij	2	G30
Klein Mariënburg	20	Van Mameren Repro BV	2225	Overige activiteiten drukkerij	2	G-GE30
Kelfkensbos	34	Berns Nijmegen BV	51715	Overige groothandel n.e.g	2	G30
Lange Hezelstraat	129	Discusfarm de Regenboog	5123	Groothandel vlees/vleeswaren	3.1	GV50
Mariënburgsestraat	59	Autobedrijf P. de Vos	5010.4	Handel/reparatie personenauto's	2	G30
Nieuwe Marktstraat	52	Vitens	4100	Winning/distributie water	3.1	G-GV50
Stationsplein	1	Prorail	6010	Station/emplacement	4.2	G300
Tweede Walstraat	39	Drukkerij Nijmegen	2222.6	Drukkerij	2	G30
Waalkade	Ong.	Quirini's		Opslag Propaan	3.1	GEV50

Bijlage 6 Luchtkwaliteitskaarten

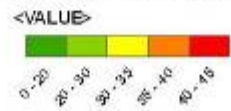




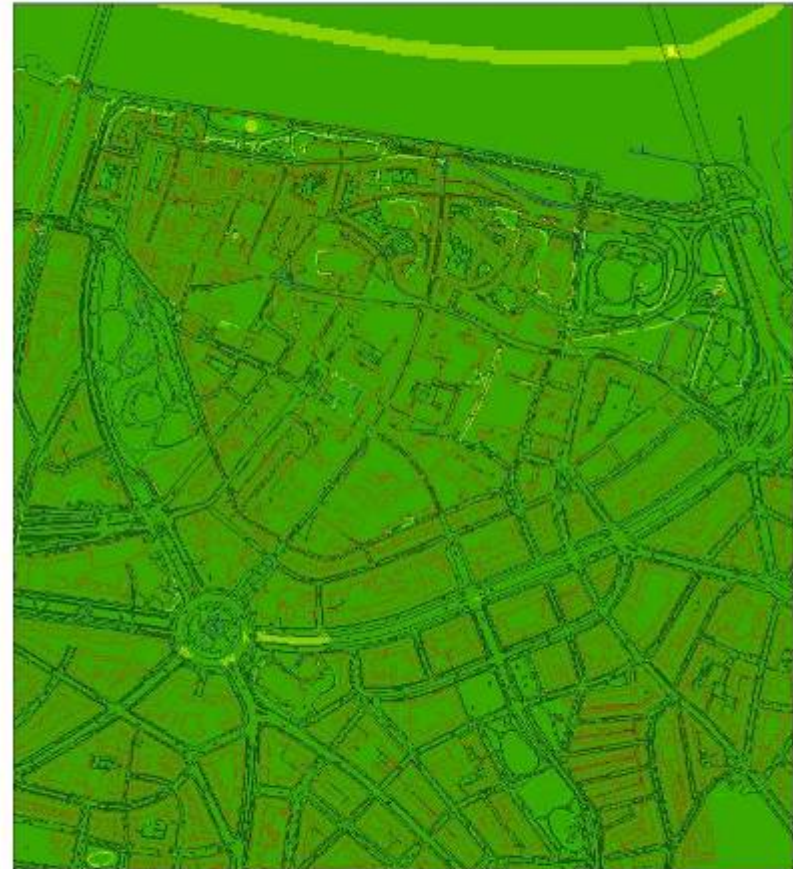
BP Centrum



PM10 overschrijdingen daggem. 2010



BP Centrum



PM10 overschrijdingen daggem. 2015

