

Nijmegen Waalfront

Toelichting

1. Inleiding

In 2003 is door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) en de gemeenteraad van Nijmegen het document "Koers West, samen bouwen aan een sterke stad" behandeld en vastgesteld. Met dit document presenteert het gemeentebestuur haar visie op de ontwikkeling van Nijmegen-West.

Onderdeel van "Koers West" is het transformeren van het gebied Waalfront tot een gebied met woningbouw en voorzieningen. Momenteel is het Waalfrontgebied industriegebied. De meeste van de bestaande functies zullen daarom plaats moeten maken voor de nieuwe ontwikkelingen.

Voor het Waalfront is de basisdoelstelling de ontwikkeling van een inspirerend woon- en werkgebied langs de Waal. Het gebied wordt een hoogwaardige centrumstedelijke locatie, met nationale allure, met bijbehorende architectuur en openbare ruimte. De vertaling van de ligging aan de Waal en de brede cultuurhistorische betekenis van het gebied naar de inrichting en architectuur zijn daarbij van belang. Wonen aan het water staat centraal, met verschillende combinatiemogelijkheden voor werken.

Om een optimaal leefklimaat te creëren is het nodig om, naast voorzieningen in de openbare ruimte, ook een goede sociale en maatschappelijke infrastructuur neer te zetten. Hieronder verstaan we het geheel van organisaties, diensten, voorzieningen en betrekkingen die het mogelijk maken dat mensen in redelijkheid in sociale verbanden (buurten, groepen, netwerken, huishoudens) kunnen leven en kunnen participeren in de samenleving. Bij het Waalfront wordt voor het realiseren van deze infrastructuur uitgegaan van de "samenwijk". Dit houdt in dat het Waalfront en het Waterkwartier in z'n geheel tot één wijk worden gemaakt met benutting van elkaars verschillen. Dit geldt niet alleen voor de fysieke voorzieningen, maar ook voor het leggen van onderlinge sociale structuren.

Voor het Waalfront is middels een zeer breed opgezette communicatie het Masterplan Waalfront opgesteld waarin de visie op en de inrichting van dit deel van Nijmegen verder is vormgegeven. Het plangebied is opgedeeld in diverse deelgebieden die ieder hun eigen karakter hebben. Deze deelgebieden zijn:

- De Handelskade
- De Waalhaven
- Het Eiland
- De Dijkhoven
- Het Quartier Romain
- Het Park
- Het Fort
- Het Fortlandschap
- De Bakens

Het voorliggende bestemmingsplan is de planologisch, juridische vertaalslag van dit Masterplan. Het Masterplan gaat uit van een totale looptijd voor de ontwikkeling van ±15 jaar. De huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt in artikel 33 dat een bestemmingsplan tenminste eenmaal in de tien jaren wordt herzien. Dit betekent dat binnen de looptijd van de ontwikkeling het bestemmingsplan geactualiseerd moet worden. In het onderhavige plangebied is echter sprake van een aantal onbekende factoren die het onmogelijk maken een van te voren geplande fasering op te stellen, zoals aankooponderhandelingen, bedrijfsverplaatsingen en onteigeningen en alle daarbij behorende procedures, waarvan het verloop ten tijde van de vaststelling niet bekend is.

Het plangebied Waalfront kent de volgende grenzen:

In het noorden de Waal, waarbij de grens wordt gevormd door de (nieuwe) kade voor het normale waterpeil.

In het oosten de onderkant van het talud van de spoordijk aan de centrumzijde (inclusief spoordijk, tunnels en landhoofd).

In het zuiden de plangrens van de bestemmingsplannen Nijmegen Oud-West en Nijmegen West III-86 (Hezelpoort).

In het westen de plangrens van het bestemmingsplan Stadsbrug.

Het gebied is ruim tweeëndertig hectare groot en is op dit moment vooral in gebruik als industrieterrein.

In het kader van het Masterplan is uitgebreid onderzoek gedaan naar diverse relevante zaken. Ook is voor het Masterplan een vrijwillige MER opgesteld. Beide documenten maken integraal deel uit van deze Toelichting. Hiermee is voldaan aan artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

Het Masterplan is in februari 2007 door de Raad vastgesteld.

Bestaande situatie

In deze paragraaf wordt de bestaande situatie in het kort beschreven. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in het Hoofdrapport en de Bijlagenrapporten van de MER.

Cultuurhistorie

Historisch (steden)bouwkundig en landschappelijk erfgoed

Landschap

Het Waalfront ligt landschappelijk gezien op een bijzondere plaats ten opzichte van andere delen van de stad Nijmegen. De locatie ligt in de overgangszone van de stuwwal naar de rivier, laag gelegen en op de overgang van zand naar klei. Het gebied is altijd een waterrijk, moerassig gebied geweest met een hoge kans op overstromingen. Dit was medebepalend voor de occupatiegeschiedenis. De plek was aantrekkelijk voor gebruik door de ligging aan de rivier, maar leende zich tegelijkertijd lang niet altijd even goed voor bewoning gezien het natte karakter. Als het dan toch in gebruik werd genomen, kon dat alleen maar met behulp van bijzondere voorzieningen. Aan het begin van de jaartelling was de waterproblematiek lang niet zo groot, omdat de rivier toen breder was, minder snel en krachtig stroomde.

Achter de waterkering is nu nauwelijks meer sprake van oppervlaktewater, omdat moerassen, kolken en overige watergangen zijn gedempt. Het terrein is in de loop van de geschiedenis herhaaldelijk opgehoogd en ligt aan de rivierzijde meters hoger dan het oorspronkelijke maaiveldniveau.

Enkele overgebleven relictten van de waterrijke geschiedenis liggen net buiten het plangebied, maar hebben wel een duidelijke relatie met het gebied. Het gaat hier onder andere om een voormalig wiel (kolk) rond het VASIM-gebouw (buiten het plangebied).

Binnen het plangebied zijn de diverse restanten van verschillende dijktracés, de ophogingen en de waterkering verwijzingen naar de relatie met de rivier en het water. Eén van de oude dijktracés is op verschillende momenten in de geschiedenis benut; begin 20^e eeuw als infrastructurele lijn en later als ontwerprichting voor de industriële bebouwing.

Romeinen

Als onderdeel van de stad Nijmegen, heeft het Waalfront op verschillende momenten in de geschiedenis een belangrijke rol gespeeld. Tijdens de Romeinse tijd werd een deel van het gebied in beslag genomen door de stad Ulpia Noviomagus.

Op de locatie van het Waalfront ontbreken bovengrondse sporen van de Romeinse stad. De parallel aan het gebied liggende Weurtseweg kan wel beschouwd worden als opvolger van een oorspronkelijk Romeins tracé. Deze verliep via de Hezelstraat, Stikke Hezelstraat, Kelfkensbos, St. Jorisstraat en Ubbergseveldweg en verbond de legerplaatsen van Nijmegen-Oost met de Romeinse stad in het Waterkwartier. Ook de Winselingseweg kan beschouwd worden als een nieuwe infrastructurele lijn in het spoor van een oude Romeinse weg. Deze ligt haaks op het gebied en begrenst dit aan westelijke kant. Daarnaast is het zo dat de verkavelingsrichting van een deel van het Waterkwartier overeenkomt met de vermoedelijke verkavelingsrichting van de Romeinse stad, maar dit kan ook op toeval berusten.

Fort Krayenhoff

Na het vertrek van de Romeinen is de locatie van het toekomstige Waalfront lange tijd spaarzaam gebruikt. Op de omliggende oeverwallen hebben kleine bewoningskernen gelegen, maar het plangebied zelf was nauwelijks in trek. Puinresten werden stukje bij beetje opgeruimd en gebruikt in de middeleeuwse stad, het huidige centrum. Na verloop van tijd zal het gebied vooral een agrarische functie hebben gehad. Hier is nu weinig tot niets meer van te zien. De Weurtseweg zal in die periode wel een belangrijke rol hebben gespeeld als iets verhoogd liggende infrastructurele lijn in het gebied. Hij heeft die positie met een korte onderbreking tot op de dag van vandaag behouden.

Vanaf het midden van de achtste eeuw heeft Nijmegen opnieuw deel uit gemaakt van een groot rijk, het Frankische rijk. De stad ontwikkelde zich tot belangrijke handelsnederzetting en profiteerde van de ligging aan de rivier. In 1230 kreeg Nijmegen stadsrechten. In de daarop volgende eeuwen veranderde Nijmegen van een omwalde nederzetting in een serieuze vestingstad met fortificaties tot ver in het omliggende landschap. Eén van de mannen die een belangrijke rol in deze geschiedenis heeft gespeeld, is de Nijmegenaar baron Krayenhoff. Onder zijn leiding is begin negentiende eeuw fort Batavia gebouwd, dat later is omgedoopt tot fort Krayenhoff.

Het strategisch belang van het fort kan niet los worden gezien van de specifieke plek in het landschap. Het uiterste puntje van een flauwe bocht, met overzicht over de rivier, het achterland en oogcontact met het centrum van de stad en de huidige Waalkade. De plek heeft zijn waarde behouden, ook al is hij nu aan het oog onttrokken. Van het fort zelf is nog een aanzienlijk deel over in de vorm van een muur aan de Waalzijde. Het is bovendien aannemelijk dat fundamenteën van het fort nog in tact zijn. Zij bevinden zich onder de industriële gebouwen. Voor de aanleg van het fort is het verloop van de Waalbandijk aangepast waardoor een nieuwe verbinding tussen de stad en het fort is ontstaan. Deze ingreep is tot op de dag van vandaag herkenbaar als toonaangevende verkavelingsrichting van de huidige industriële bebouwing.

Industrie

Halverwege de negentiende eeuw is de locatie van het Waalfront opnieuw in de belangstelling gekomen. De Nieuwe Haven kan achteraf gezien worden als eerste industriële bouwwerk buiten de muur. Vervolgens waren het de kleine industriële die zich buiten de stadsmuren

van Nijmegen waagden om zich te vestigen in de omgeving van haven en rivier. De industrie heeft zich vanaf dat moment gestaag uitgebreid in westelijke richting en aan het begin van de twintigste eeuw zijn in het verlengde daarvan de eerste woningwoningen gebouwd aan de Dijkstraat en directe omgeving.

In de huidige situatie wordt het plangebied voor het overgrote deel gedomineerd door de industrie. In feite is het hele gebied als een door mensenhanden opgehoogd complex in die zin al een industrieel relict.

Tegelijkertijd zijn de cultuurhistorische elementen niet overal even gemakkelijk te herkennen. De kenmerkende gegroeide variëteit is vaak verborgen achter damwanden en hekken. De typerende diagonaalopbouw is nog wel aanwezig, maar eveneens aan het oog onttrokken.

Direct herkenbare elementen zijn de elektriciteitscentrale, de haven, het spoor, de bloemsilo van Honig en het VASIM-Nyma-complex met de bijzondere Nyma watertoren en woningwoningen aan de Dijkstraat, Pater van Hooffstraat en Weurtseweg. De elektriciteitscentrale en het VASIM-Nyma-complex liggen overigens net buiten het plangebied. Aangenomen wordt dat zich binnen het gebied nog één of meer waardevolle panden bevinden die nu aan het oog onttrokken zijn. Het gaat hierbij onder andere om een bakstenen gebouw van de architect Oscar Leeuw dat het meest recent door de firma's Latenstein en Honig is gebruikt.

Aanvullend onderzoek moet uitwijzen of het hier inderdaad gaat om potentieel waardevol industrieel erfgoed en of er nog meer panden zijn waar dit voor geldt. Ook is de kans groot dat bij onderzoek meer industriële relictten van een kleinere schaal worden aangetroffen.

Archeologisch erfgoed

Het archeologisch onderzoek in Nijmegen-West

Al in de 19^e eeuw vond er archeologisch onderzoek plaats op het grondgebied van de Romeinse stad Ulpia Noviomagus in Nijmegen-West. C. Reuvers en C. Leemans, in dienst van het Rijksmuseum voor Oudheden in Leiden, voerden tijdens de aanleg van fort Kravenhoff in 1834 de eerste opgraving uit, waarbij ze de funderingsresten van een heiligdom bloot legden. Bij bouw- en rioleringswerkzaamheden in de jaren 1920-1921 wist M.P.M. Daniels, de toenmalige Nijmeegse stadsarchivaris, op het Maasplein de funderingsresten van twee Gallo-Romeinse tempels in kaart te brengen. Op andere plaatsen in Nijmegen-West werden door hem waarnemingen verricht, zoals bij bouwwerkzaamheden op het terrein van het slachthuis en de toenmalige stijfselfabriek Hollandia aan de Waalbandijk. In diezelfde tijd kon Daniels ook vaststellen dat de stad aan de zuid- en oostzijde begrensd werd door een uitgestrekt grafveld. Dankzij Daniels' werk kon het nederzettingsgebied globaal worden vastgesteld.

In de dertiger en veertiger jaren verrichtte H. Brunsting enkele waarnemingen en kleine opgravingen in Nijmegen-West. Op basis van de geschatte omvang van het grafveld (ca. 12.500 begravingen) en het bebouwde oppervlakte van Ulpia Noviomagus van ca. 35-40 hectare schatte hij het inwonertal van de stad op ongeveer 5000 personen.

Eerst in de jaren zeventig werd in het Waterkwartier weer gericht archeologisch onderzoek uitgevoerd door de Nijmeegse Radboud Universiteit. Zij ontdekten in 1985-1986 op de hoek van de Weurtseweg en de Bronsgeeststraat de oostelijke begrenzing van de Romeinse stad: een brede gracht met aan de binnenzijde de sporen van een stadsmuur. Tijdens dit onderzoek kwamen ook de resten van twee pottenbakkersovens aan het licht. Ook in 1985 werd voorafgaand aan nieuwbouw in de Dijkstraat een deel van een Romeinse straat met een verharding van grind en verschillende oventjes aangetroffen.

In het kader van de stadsvernieuwing van de jaren negentig voerde Bureau Archeologie van de gemeente Nijmegen verschillende opgravingen uit in de zuidelijke randzone van de Romeinse stad (Biezenstraat, Maasplein, Rivierstraat, Waalbandijk, Weurtseweg). Door dit onderzoek

dat overigens nog wacht op verdere uitwerking, kon de traditionele kijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Ulpia Noviomagus worden bijgesteld en genuanceerd.

Ulpia Noviomagus

In 69-70 na Chr. staken de Bataven hun hoofdplaats Oppidum Batavorum, gelegen in het centrum van Nijmegen, in brand. Nadat de opstand was neergeslagen veranderde er veel in Romeins Nijmegen. Er zijn geen aanwijzingen dat Oppidum Batavorum is herbouwd. Het zwaartepunt van de civiele bewoning werd zo'n anderhalve kilometer naar het westen verschoven. Verschillende onderzoeken in Nijmegen-West hebben aannemelijk gemaakt dat hier de nieuwe hoofdplaats van de Bataven, Ulpia Noviomagus, werd gesticht. Deze plek werd niet zo maar uitgekozen. Het is aannemelijk dat in het stadsgebied van de stad al in de eerste helft van de eerste eeuw na Chr. (en mogelijk al eerder) een nederzetting is ontstaan in de nabijheid van een cultusplaats, gelegen bij een doorwaadbare plaats in de rivier de Waal.

Een groot deel van het Waalfront werd vanaf het jaar 70 na Chr. in beslag genomen door de Romeinse stad die rond het jaar 100 van keizer Marcus Ulpius Traianus (98-117) stads-en marktrechten én haar naam Ulpia Noviomagus kreeg. De vroegste fase van de stad wordt vooral gekenmerkt door het gebruik van hout en leem in de bouw. Door de inzet van het Tiende Legioen, gelegerd in de legerplaats op de Hunnerberg, bij de bouw van het badhuis (thermen) en tempels veranderde het karakter van de stad ten tijde van de stadsrechtverlening. Deze volledig in steen uitgevoerde openbare gebouwen waren bepalend voor het monumentale karakter en het gezicht van de stad aan de Waal.

Met de aanleg van de verdedigingsgordel (gracht en muur) met toegangspoorten onder het bewind van keizer Marcus Aurelius (161-180) werd dat beeld versterkt. Desondanks viel de stad kort daarop ten prooi aan geweldadigheden. Het was het begin van het einde, want in de derde eeuw konden de inwoners de grandeur van de stad uit de eeuw daarvoor niet meer herstellen. Hieraan waren vooral de economische malaise als gevolg van een voortdurende interne onrust en aanhoudende invallen van Germaanse (Frankische) bendes debet. Als reactie op deze dreigingen bouwden de Romeinen rond 300 op het Valkhof een versterking (castellum) die de kiem vormde voor de latere ontwikkeling van Nijmegen. In de onmiddellijke nabijheid van deze versterking vonden zowel burgers als immigranten beschutting, hoewel ook de ruïnes van de voormalige stad Ulpia Noviomagus aantrekkelijk bleven voor huisvesting en de winning van natuursteen.

Ruimtelijke situatie

Het plangebied bestaat voor een groot deel uit bedrijventerrein waarvan de ontwikkeling in de 19^e eeuw is gestart. De bedrijvigheid in het plangebied bestaat voornamelijk uit industrie, transport, distributie en kantoren. Voorbeelden van aanwezige bedrijven zijn De Gelderlander (kantoor en drukkerij), Heinz (levensmiddelen), Hilckman (slachthuis), Latenstein (levensmiddelen).

Ongeveer anderhalve eeuw nadat de eerste bedrijven zich in het plangebied vestigden, is het industriegebied aan de Waal onsamenhangend, sterk gedateerd en in sommige gevallen ook sterk verwaarloosd.

Binnen het plangebied ligt verder wat kleinschalige industrie, een kleine woonwijk ten zuiden van de Lijnbaanstraat en de Waalhaven. Ten zuiden van het Waalfront ligt een omvangrijk woongebied: Het Waterkwartier, De Biezen, Wolfskuil etc. Ten oosten, voorbij de Hezelpoort ligt het centrum van Nijmegen. In het westen loopt het bedrijventerrein langs de Waal door tot aan het Maas-Waal kanaal en vandaar langs het kanaal verder naar het zuiden. Het gebied is voor het verkeer ontsloten via de Weurtseweg en de Winselingseweg. Ook is het bereikbaar via de Waal en via het in onbruik geraakte goederenspoorlijntje (NS stamlijn). De Weurtseweg heeft ook een belangrijke functie als doorgaande weg.

Verkeer en vervoer

Het plangebied wordt ontsloten voor het auto- en vrachtverkeer vanaf de Weurtseweg. De Weurtseweg is een onderdeel van de stedelijke ontsluitingsstructuur en vormt de verbinding tussen WKS en Beuningen aan de westzijde en het stadscentrum aan de oostzijde. De Hezelpoort onder het spoor vormt de toegang tot de binnenstad en maakt via de Kronenburgsingel verbinding met de singels.

Regionaal verkeer kan op meerdere manieren het plangebied bereiken:

vanuit het westen via de rotonde Industrieweg-Energieweg-Kanaalstraat, vanuit het noorden (A325) via de Oranjesingel en Kronenburgsingel en vanuit westelijke en zuidelijke richting via de Energieweg vanaf de A73.

Het fietsverkeer maakt vooral gebruik van de huidige Weurtseweg die deels met vrij liggende fietspaden is toegerust. Deze fietspaden zijn onderdeel van de regionale fietsroute Beuningen/Weurt - Nijmegen.

Er is een openbaar vervoerverbinding met het oostelijk deel van het Waalfrontgebied. Ter hoogte van het westelijk deel liggen de busverbindingen op enige afstand van het plangebied.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid blijkt dat de Weurtseweg niet duurzaam veilig is. Het hoge aandeel vrachtverkeer is zorgwekkend en de fietsstroken liggen niet gescheiden van de rijbaan. Verder liggen in het profiel van de Weurtseweg geen vluchtheuvels of andere vergelijkbare ruststroken. Dit, gecombineerd met de oversteeklengte, betekent dat de oversteekbaarheid niet goed is.

Het plangebied is voorts niet goed ontsloten voor langzaam verkeer. De aanwezige bedrijven verhinderen dat fietsers en voetgangers bij de oever van de Waal kunnen komen, met uitzondering van het havengebied. De Waalbandijk is niet beschikbaar als doorgaande fietsroute.

Natuur en landschap

In het Waalfront liggen geen gebieden waarvoor de beschermingsformule van de Natuurbeschermingswet van toepassing is en/of die aangewezen zijn als Natura 2000-gebieden. Dit geldt wel voor het uiterwaardengebied aan de overkant van de rivier.

Quick-scan natuurwaarden (Bureau Waardenburg)

In het plangebied zijn geen sporen van dieren waargenomen, noch zijn (resten van) bijzondere planten tegengekomen. Er zijn wel enkele vogels waargenomen. Dit betreft algemene soorten van stedelijk gebied en enkele watervogels. Ongetwijfeld broeden (enkele van) deze soorten ook in het plangebied. Dit is echter niet vastgesteld. Zeldzame vogelsoorten of soorten waarvan het nest geldt als vaste rust- en verblijfplaats worden niet in het plangebied verwacht.

Strikt beschermde soorten die waarschijnlijk voorkomen in het gebied:

- Rivierrombout
- Rivierprik
- Laatvlieger;
- Gewone dwergvleermuis
- Ruige dwergvleermuis

De werkzaamheden in het kader van de ingreep kunnen leiden tot overtredingen van verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet. Een vervolg onderzoek op de Quick scan naar de strikt beschermde soorten geeft hierover duidelijkheid. Verwezen wordt naar het rapport van Bureau Waardenburg van 20 september 2007. Dit onderzoek bevestigt de resultaten van de Quick scan. Voor de andere beschermde soorten hoeft geen ontheffing worden aangevraagd. Wel dient altijd en voor alle beschermde soorten de zorgplicht in acht te worden genomen. Wanneer de hieronder vermelde aanbevelingen worden opgevolgd, zal aan de zorgplicht voldoende invulling worden gegeven.

Broedvogels:

Bij het verwijderen van gebouwen en/of beplanting dient verstoring van broedvogels te worden voorkomen. Aanbevolen wordt om gebouwen en/of beplanting te verwijderen buiten het broedseizoen. Het broedseizoen loopt van half maart tot en met augustus. In gebruik zijnde nesten zijn ook buiten deze periode beschermd. Voorafgaand aan de werkzaamheden dienen bomen en beplanting dus op nesten te worden gecontroleerd.

Vleermuizen:

Vooraf aan de sloop van gebouwen zal onderzocht moeten worden of er vleermuizen in de betreffende gebouwen verblijven.

Egels:

Voordat ruige vegetaties en struweel worden verwijderd, wordt aanbevolen deze eerst op de aanwezigheid van egels te controleren. Bij aanwezigheid van egels wordt aanbevolen deze te verplaatsen naar in de nabijheid gelegen geschikte habitats die niet worden aangetast.

Conclusie

Deze inventarisatie geeft aanwijzingen voor het voorkomen van schade aan populaties en mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen en pro-actief plannen. In voorkomende gevallen vormen deze gegevens de basis voor een eventueel aan te vragen ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet.

Omdat de ontwikkeling van het Waalfront een langjarig traject is, zullen de inventarisatiegegevens in de toekomst niet meer actueel zijn (over het algemeen wordt 5 jaar als maximum aangehouden). Bij de verdere realisering van de ontwikkelingslocatie dient dan ook een zorgvuldige afweging gemaakt te worden of een natuurwaardenonderzoek, een inventarisatie naar beschermde flora en fauna, op basis van de Flora- en Faunawet noodzakelijk is. Bij de start van iedere ontwikkeling dient een afweging gemaakt te worden in hoeverre een inventarisatie in het kader van de natuurwetgeving noodzakelijk is.

Waardevolle bomen

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, structuurbepalend, herkenningspunt;

cultuurhistorische betekenis

ecologische betekenis, genetische waarde

uitzonderlijk formaat, snoeiwijze e.d.

De groeicondities van deze monumentale bomen en boomgroepen zijn, voor zover de bomen handhaafbaar zijn, in het bestemmingsplan veilig gesteld.

Water en bodem

Uit een uit 1996 daterend onderzoek blijkt dat de bodem van het plangebied is verontreinigd. Een deel van de verontreinigde grond is beschikt als een "niet urgent geval van ernstige bodemverontreiniging". De begrenzing hiervan is nog niet volledig in beeld gebracht. Uit de

uitgevoerde verkenning blijkt wel dat deze vorm van verontreiniging in het gehele plangebied voorkomt.

Binnen het plangebied is sprake van een hemelwaterscheiding. Het hemelwater aan de Waalzijde van de oude Waalbandijk wordt daarop afgewaterd en aan de stadszijde naar de RWZI.

Het oostelijk deel van het plangebied is gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Nieuwe Markt.

Woon- en leefklimaat

Sociale en maatschappelijke voorzieningen

Er is nauwelijks sprake van sociale cohesie tussen het bedrijventerrein en het Waterkwartier en er is geen sociale infrastructuur in het gebied aanwezig.

Over het algemeen is het woon- en leefmilieu redelijk tot goed. Op enkele punten worden de voorgeschreven maximale waarden van de luchtkwaliteit overschreden. Geluid is de meest belastende factor in het plangebied. Dit betreft met name het industrielawaai dat de normen overschrijdt. Externe veiligheid is ondanks de functie en de ligging van het plangebied geen probleem.

Beleidskaders

Europees beleid

Verdrag van Malta

Op 16 april 1992 ondertekenden twintig Europese staten, waaronder Nederland, het Verdrag van Malta, of zoals het officieel heet "het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed (herzien)". Het verdrag is in 1998 middels een goedkeuringswet bekrachtigd en zal in 2007 en is 1 september 2007 geïmplementeerd in nieuwe wetgeving.

Het in Valletta ondertekende verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

De archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren;

Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie;

Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek.

Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. In het geval van het Waalfront gaat het vooral om de resten van de Romeinse stad "Ulpia Noviomagus" en aanpalende grafvelden en infrastructurele werken uit dezelfde tijd.

Luchtkwaliteit

Op Europees niveau is wetgeving gemaakt over luchtkwaliteit. Dit om onwenselijke luchtverontreiniging tegen te gaan. Deze wetgeving, die in de afzonderlijke lidstaten is geïmplementeerd, bevat grenswaarden voor verschillende stoffen. Nederland overschrijdt de Europese luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof en

stikstofdioxide. Het overschrijden van de normen heeft gevolgen voor de volksgezondheid.

Bij het faciliteren van ruimtelijke plannen moet volgens de Nederlandse wetgeving de luchtkwaliteit worden getoetst. In principe zijn ontwikkelingen niet mogelijk, indien deze een overschrijding teweeg brengen of in een overschrijdingsgebied zijn gepland, tenzij onder strenge voorwaarden.

Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn maken deel uit van de Europese regelgeving en zijn van kracht in alle Europese lidstaten. Beiden kennen een gebiedsbeschermings- en een soortenbeschermingscomponent. Het aspect soortenbescherming van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn is in de Nederlandse Flora- en Faunawet opgenomen. De uiterwaarden van de Waal zijn aangemeld als Speciale beschermingszone voor de Vogelrichtlijn en het gebied van de Gelderse Poort is tevens aangemeld als Speciale Beschermingszone voor de Habitatrichtlijn. Vanuit de Europese regelgeving dienen ingrepen in of nabij deze gebieden getoetst te worden op hun effecten ten aanzien van de beschermde status.

In de nabije omgeving van het Waalfront liggen de volgende beschermde gebieden:

de Waal inclusief uiterwaarden (Vogelrichtlijn);

de Gelderse Poort (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn).

Nationaal beleid

Nota Ruimte

Nationale stedelijke netwerken

Nijmegen vormt samen met Arnhem 1 van de 6 nationale stedelijke netwerken. Ter versterking van de kracht van de steden en ter verbetering van de internationale economische concurrentiepositie en de daarbij behorende ruimtelijk-economische structuur van Nederland, geeft het rijk prioriteit aan de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en van veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Nationale stedelijke netwerken vormen niet alleen een ruimtelijk concept, maar hebben ook een organisatorische betekenis.

De problematiek van de (middel)grote steden in relatie met hun ommeland wordt langs twee, elkaar aanvullende, benaderingen aangepakt. De eerste benadering richt zich via het grote-stedenbeleid en de vorming van WGR-plusregio's primair op de oplossing van de stedelijke problemen. Daarbij vormt het schaalniveau van stad, stadsgewest, of WGR-plusregio, het aangrijpingspunt. De tweede benadering richt zich via het hogere schaalniveau van de nationale stedelijke netwerken op de benutting van kansen ("samen sta je sterk"). Dit past bij de ontwikkeling van de netwerksamenleving en de netwerkeconomie en de als gevolg daarvan optredende schaalvergroting in ruimtelijke relaties.

Arnhem-Nijmegen wordt gezien als een nationaal stedelijk netwerk en deels als een economisch kerngebied.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) is centraal gelegen tussen de Randstad Holland en het Duitse Rijn/Ruhrgebied. Binnen een brede economische structuur zijn in dit gebied met name de industrie en daaraan gelieerde logistiek relatief sterk vertegenwoordigd. Het wordt gekenmerkt door een brede economische structuur, gebaseerd op kernkwaliteiten als: een groot aanbod aan internationale vervoersmodaliteiten (weg, spoor, water en de nabijheid van het Duitse vliegveld Niederrhein), aanwezigheid van kenniscentra met een breed scala aan onderwijs- en culturele voorzieningen en een gevarieerd aanbod aan woon-, werk- en landschappelijke milieus. Logistiek, informatietechnologie en biomedische toepassingen zijn ook belangrijk in het internationaal economisch veld. De totstandkoming van transferhal en kantoren van het nieuw sleutelproject Arnhem-Centraal is van groot belang voor de verdere doorgroei van de zakelijke dienstverlening. Voor de versterking van de economische structuur is het van belang het kennis- en gezondheidszorgcluster (Health Valley) verder te benutten.

Het stedelijk netwerk strekt zich in feite uit over de grens: internationale afstemming met Emmerik en Kleef is voor verschillende onderwerpen relevant. De ontwikkeling van het nieuwe sleutelproject Arnhem versterkt de regionaal economische structuur in de dienstensector. WERV kent een soortgelijke brede economisch structuur als het nationaal stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen, met een relatief sterke vertegenwoordiging van industrie en daaraan gelieerde logistiek. Het is bovendien een kenniscentrum van betekenis (Food Valley). De HST-Oost is belangrijk voor de internationale positionering van het KAN-gebied. Het gebied kent verder een aantal majeure opgaven op het gebied van waterberging, stedelijke herstructurering en infrastructuur, die binnen de kansrijke internationale concurrentiepositie om een oplossing vragen.

Voor Nijmegen worden belangrijke ruimtelijke kwaliteiten gesignaleerd als stad aan het water. De 'stad aan de Waal' is typisch voor Nederland in de Europese Delta. De kansen voor stedelijk gebruik aan het water en waterfront kunnen nog verder worden versterkt.

Budgetprojecten

In het dossier Nota Ruimte staat het volgende vermeld.

Over de inzet van het Nota Ruimte budget en de argumentatie daarachter heeft het kabinet een brief met bijlage aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin staat dat onderstaande projecten de komende tijd nader uitgewerkt worden in overleg met medeoverheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Bij de uitwerking gaat het onder meer om het aantonen van het maatschappelijke nut en noodzaak van het project en het verkrijgen van financiële dekking.

2. Keuze van projecten

Bij de selectie van projecten heeft het kabinet er voor gekozen de rijksinzet te richten op gebieden die onderdeel uitmaken van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waar de ruimtedruk het grootste is en een aantal belangrijke ruimtelijke uitdagingen bij elkaar komen. Binnen deze algemene randvoorwaarden zijn projecten geïdentificeerd op grond van vier criteria:

Het betreft een project dat bijdraagt aan de uitvoering van de Nota Ruimte (o.a. internationale concurrentiepositie) en de prioriteiten uit het beleidsprogramma op het gebied van ruimte. Dat wil zeggen:

Realisatie substantiële woningbouw of bedrijventerrein zoveel mogelijk via binnenstedelijke herstructurering

Substantiële bijdrage aan de ontwikkeling van groen en recreatie op plekken met het grootste tekort

Substantiële bijdrage aan het vergroten van de klimaatbestendigheid van Nederland.

Een nationaal belang. Het betreft een project van zodanige omvang, problematiek (thematiek en complexiteit) en uitstraling dat rijksbetrokkenheid nodig is.

Integraliteit. Het betreft een project dat een samenhangende en integrale benadering noodzaakt waarbij de opgave is diverse ruimtelijk relevante opgaven te combineren.

Synergie in de rijksinzet. Het betreft een project waarin vanwege de problematiek en doelstelling een gecombineerde inzet van financiële middelen nodig is mede met inbreng van andere overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen.

Dit heeft geleid tot de volgende selectie van gebieden en projecten:

(Ondertaand plan is als één van de projecten in het dossier Nota Ruimte opgenomen voor subsidie met de volgende omschrijving.)

Nijmegen omarmt de Waal

Herstructurering en transformatie westelijk stadsdeel tot nieuw front aan de Waal met functies voor wonen en bedrijvigheid, inclusief nieuwe stadsbrug (herstructurering van 250 ha. bedrijventerrein tot een gebied met 2600 woningen en 30.000 m² schone bedrijvigheid).

Het bestemmingsplan Nijmegen Waalfront is een onderdeel van het plan "Nijmegen omarmt de Waal" en dan met name het tussen haakjes vermelde onderdeel.

Natuur

De Waal maakt onderdeel uit van de begrensde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De uiterwaarden aan de noordoever en de Gelderse Poort zijn tevens aangewezen als Vogelrichtlijngebied. Effecten van het plan op de natuurwaarden in deze gebieden dienen onderzocht te worden.

Water

De Waal is aangewezen als verbindingswater voor de vrachtscheepvaart en heeft daarmee een belangrijke economische functie.

Naar aanleiding van de hoge waterstanden in 1993 en 1995 is in 1996 door de ministers van VROM en Verkeer & Waterstaat de PKB Ruimte voor de Rivier opgesteld en in de Staatscourant gepubliceerd (1997). De heeft als doel bestaande ruimte voor de rivier te handhaven, mens en dier duurzaam tegen overstromingen te beschermen en materiële schade bij hoogwater te beperken. De beleidslijn biedt een toetsingskader voor de beoordeling van activiteiten in het winterbed. Activiteiten die onlosmakelijk gebonden zijn aan de rivier worden (onder voorwaarden) toegelaten (hiervoor geldt een 'ja, mits' principe). Overige nieuwe activiteiten in het winterbed worden in principe niet toegestaan, tenzij er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, de activiteit redelijkerwijs niet buiten het winterbed gerealiseerd kan worden én de activiteit geen feitelijke belemmering vormt voor de rivierafvoer. De activiteiten en voorwaarden en het toepassingsgebied (het winterbed van de Rijn en de Maas en enige grotere zijrivieren) zijn in de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier nader omschreven.

Inmiddels is de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier vervangen door de Beleidslijn grote Rivieren.

Luchtkwaliteit

Rijksbeleid

Het kabinet heeft in 2005 het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 van kracht laten gaan. In november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote projecten. Kleine projecten die geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit, worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Dit geldt ook voor kleine projecten in gebieden waar de luchtkwaliteitsnormen overschreden worden.

Grote projecten die de luchtkwaliteit wel in bepaalde mate verslechteren, worden waar mogelijk opgenomen in de gebiedsgerichte programma's van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de programma's staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit worden opgelost. Het programma houdt rekening met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in het programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de Europese normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Het NSL vormt de kern van het wetsvoorstel.

De regering heeft daarnaast een omvangrijk pakket aan extra maatregelen afgekondigd. Het gaat om algemene maatregelen om de luchtvervuiling door verkeer, landbouw, woningbouw en industrie verder te verminderen. Voor het maatregelenpakket trekt de regering tot 2015 ongeveer 900 miljoen euro uit. Ook wil zij samenwerken met alle betrokken overheden om de problemen rond luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening in kaart te brengen en effectieve oplossingen te zoeken (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Tot slot pleit de regering voor een internationale aanpak van de luchtproblematiek door bijvoorbeeld het stellen van strengere Europese normen voor de uitstoot van auto's en vaartuigen.

Nota Belvedere

De Nota Belvedere (1999) heeft de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en het behoud van het culturele erfgoed als doel. De nota biedt voor dit streven een visie op de wijze waarop de cultuurhistorie als onderlegger of als inspiratiebron kan dienen bij nieuwe ontwikkelingen. De centrale thema's zijn: de historische processen (ontstaansgeschiedenis), patronen en elementen.

Historische processen zijn de geleidelijke processen die de vorm van de stad tot op heden bepalen, processen van groei en verandering.

Historische patronen zijn de kenmerkende combinaties (structuren) en vormen in de stad. Voorbeelden zijn de samenhang in het ontstaan van de vestingwerken en de ligging van wegen en oude kernen.

Tenslotte zijn historische elementen gedefinieerd als afzonderlijke relictkenmerkend voor de geschiedenis van het landschap.

Het voorliggende Waalfrontproject is als Belvedereproject ("Cultuurhistorie in zicht!") ontwikkeld. In het kader van dit project is een Cultuurhistorisch Profiel van de locatie opgesteld en is ontwerpend onderzoek gedaan door een multidisciplinair ontwerpteam. De uitkomsten zijn als belangrijke input gebruikt bij het opstellen van het Masterplan Waalfront.

Flora- en Faunawet

De bescherming van plant- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Het doel van deze wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. Deze wet hanteert daarbij het "nee, tenzij principe". Dat betekent dat alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten in principe verboden zijn. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe zal een ontheffing ex artikel 75 moeten worden aangevraagd. De ontheffingsaanvraag moet onderbouwd zijn door een goed onderzoek naar het voorkomen van en de effecten op beschermde soorten. Ook moet aangetoond worden dat er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang.

In de Flora- en Faunawet is daarnaast een zogenaamde 'algemene zorgplicht' opgenomen. De zorgplicht is van toepassing op alle planten en dieren, ongeacht of ze wettelijk beschermd zijn. De zorgplicht houdt in dat er bij ingrepen zoals bouwactiviteiten altijd zorgvuldig moet

worden omgegaan met de aanwezige planten en dieren. Schadelijke activiteiten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Een voorbeeld hiervan is de regel dat het kappen van bomen alleen mag plaatsvinden buiten het broedseizoen.

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet heeft als doel het beschermen en in stand houden van bijzondere gebieden in Nederland. In de vigerende wet zijn twee categorieën beschermde gebieden: beschermde natuurmonumenten (particulier eigendom) en staatsnatuurmonumenten (staatseigendom). Handelingen binnen beschermde gebieden die de wezenlijke kenmerken van het gebied aantasten zijn in principe verboden en worden slechts onder strikte voorwaarden toegestaan. Bij ruimtelijke ingrepen dient er altijd te worden nagegaan of er een vergunning nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet. In het vergunningentraject speelt het voorzorgsbeginsel een belangrijke rol. Het voorzorgsbeginsel houdt in dat alle aspecten die met een project samenhangen (zowel op zichzelf als in combinatie met andere projecten) en de instandhoudingsdoelstellingen (de natuurwaarden die in het gebied worden nagestreefd) in gevaar kunnen brengen, moeten worden onderzocht.

De bescherming van Speciale Beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn is verankerd in de Natuurbeschermingswet.

WB21

Het nieuwe waterbeleid vastgelegd in de visie 'Waterbeheer voor de 21e eeuw' (WB21) houdt in dat voor het oplossen van de diverse wateropgaven naast technische ook ruimtelijke oplossingen en benaderingen nodig zijn. De aanpak richt zich op stroomgebieden rekening houdend met het bestaande en toekomstige gebruik. Op basis van (beleids)urgentie is in de visie onderscheid gemaakt in de ruimtelijke betekenis van wateropgaven: sturende wateropgaven en meeoordenende wateropgaven. Daar waar sturende wateropgaven samenvallen met ruimtelijke ontwikkelingen kan sprake zijn van strijdigheid die om nadrukkelijke keuzen vraagt.

Water zal, meer dan nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en grondgebruik in Nederland. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Deze Watertoets heeft in de Wet op de Ruimtelijke Ordening per 1 november 2003 een plek gekregen en moet worden toegepast bij het opstellen van structuurplannen, bestemmingsplannen en Artikel 19 procedures.

Een tweede aspect uit dit beleidsdocument is het hanteren van de trits "vasthouden, bergen en afvoeren" als strategie voor het tegengaan van wateroverlast. Hoger gelegen en/of bovenstrooms gelegen gebieden mogen niet langer hun waterproblemen afwentelen op lager gelegen, respectievelijk benedenstrooms gelegen gebieden.

Van de meeoordenende wateropgaven mag worden verwacht dat ze door middel van onderlinge afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd. Een voorbeeld van sturende wateropgaven zijn de zoekgebieden voor waterberging om bij uitzonderlijk veel neerslag ongecontroleerde overstrooming van gebieden en daarmee schade zoveel mogelijk te voorkomen.

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,

de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed behouden; en

ontwikkelingen tegen gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging

nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken.

De beleidslijn verenigt twee sporen van beleid. Voor elke activiteit in het rivierbed is een vergunning in het kader van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken nodig. Daarnaast is een goede afweging in het ruimtelijk spoor (streekplannen en bestemmingsplannen) noodzakelijk om te voorkomen dat er bestemmingsplancapaciteit ontstaat voor activiteiten die niet, of slechts onder bepaalde voorwaarden, zijn toegestaan. Doorwerking in het spoor van de ruimtelijke ordening voorkomt het afgeven van bouwvergunningen voor activiteiten waarvoor de vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken moet worden geweigerd. Een goede doorwerking van het beleid vereist een adequate coördinatie tussen de ruimtelijke ordening en de toepassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. De beleidslijn is het instrument dat hierin voorziet.

Het afwegingskader in kort bestek

De beleidslijn biedt een systematische aanpak om stap voor stap de afwegingsgronden en de rivierkundige voorwaarden voor ruimtelijke initiatieven in het rivierbed te kunnen bepalen ten behoeve van de beoordeling van initiatieven voor activiteiten.

Middels een afwegingsschema is een aantal activiteiten mogelijk. Voor deze activiteiten geldt dat toestemming alleen mogelijk is indien (zie paragraaf 3.6 en artikel 7 van het Besluit tot vaststelling van de Beleidslijn grote rivieren):

er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft,

er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit;

er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit, dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is.

Regimes en riviersystemen

Regimes

Bij maatgevende hoogwatersituaties treden er in het rivierbed verschillen op in de rivierkundige omstandigheden. Ook verschilt de rivierkundige opgave van plek tot plek. Deze verschillen rechtvaardigen - binnen de doelstellingen van deze beleidslijn - een meer gedifferentieerde afweging van het toelaten van activiteiten. Deze beleidslijn maakt een onderscheid tussen twee afwegingsregimes:

Het stroomvoerend regime

Dit geldt voor delen van het rivierbed waar, op grond van rivierkundige overwegingen, in principe alleen specifiek omschreven "riviergebonden"; activiteiten zijn toegestaan ("Ja, mits;"). Deze activiteiten dienen te voldoen aan rivierkundige voorwaarden. Niet-riviergebonden activiteiten zijn niet toegestaan; alleen onder specifieke criteria zijn uitzonderingen mogelijk. ("Nee, tenzij")

Het bergend regime

Dit geldt voor delen van het rivierbed waar - in principe - alle activiteiten kunnen worden toegestaan, mits deze voldoen aan de gestelde rivierkundige voorwaarden ("Ja, mits;").

Riviersystemen

Er zijn meerdere riviersystemen aanwezig.

Onbedijkte Maas

Benedenrivieren / Overgangsgebieden

Overige (bedijkte) rivieren

Voor de Waal is het laatste systeem van toepassing.

Overige (bedijkte) rivieren

Voor de bedijkte rivieren (Bovenrijn, Waal, Boven Merwede, Pannerdens Kanaal, Nederrijn, Lek, IJssel, bedijkte Maas) geldt dat de dijk een harde grens vormt waardoor de ruimte die de rivier beschikbaar heeft voor de maatgevende afvoer is ingesnoerd. Het gebied achter deze dijken loopt grote risico's bij overstroming of dijkdoorbraak. Bij hoogwater - het rivierwater stroomt dan in vrijwel het gehele rivierbed - is het van groot belang voor het waarborgen van de veiligheid van de gebieden achter de dijken dat een vlotte afstroming gegarandeerd is.

Obstakels in het rivierbed - die leveren in dit deel van het rivierengebied zeker onder maatgevende condities altijd een significant waterstandverhogend effect en belemmeren de afvoer - dienen te worden voorkomen. De verwachte, toenemende rivierafvoeren vragen - zeker op de lange termijn - meer (buitendijkse) ruimte, waar deze nu al schaars is in dit gebied. Dit vraagt om terughoudendheid bij het toestaan van nieuwe ontwikkelingen in het rivierbed. Ook om "riviergebonden activiteiten"; te kunnen toestaan en om de ruimte voor compensatie van de effecten van die activiteiten te kunnen realiseren.

Vanuit deze gebiedskarakteristieken is voor de betreffende rivieren het gehele rivierbed, inclusief alle hoogwatervrije terreinen die niet vallen onder artikel 2a van de Wbr, het stroomvoerend regime van kracht.

Niet riviergebonden activiteiten

Voor niet-riviergebonden activiteiten in het deel van het rivierbed waar het stroomvoerend regime van toepassing is, geldt een "nee, tenzij"-toetsingsregime. Dat wil zeggen dat uitbreiding of vestiging van nieuwe, niet-riviergebonden activiteiten in principe niet mogelijk is, tenzij op basis van voorafgaand onderzoek kan worden aangetoond dat specifieke omstandigheden van toepassing zijn. Het kan daarbij gaan om één van de volgende situaties:

een groot openbaar belang en de activiteit kan redelijkerwijs niet buiten het rivierbed worden gerealiseerd;

een zwaarwegend bedrijfseconomisch belang voor bestaande grondgebonden agrarische bedrijven en de activiteit redelijkerwijs niet buiten het rivierbed kan worden gerealiseerd;

een functieverandering binnen de bestaande bebouwing; of

een activiteit die per saldo meer ruimte voor de rivier oplevert op een rivierkundig gezien aanvaardbare locatie.

Hieronder is situatie a. nader omschreven.

(a) Groot openbaar belang

De initiatiefnemer dient te motiveren dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het begrip groot openbaar belang is het begrip dat gehanteerd wordt in de Natuurbeschermingswet- en regelgeving en is vergelijkbaar met het begrip zwaarwegend maatschappelijk belang zoals dat voorheen in de Beleidslijn ruimte voor de rivier werd

gehanteerd. De invulling van het begrip groot openbaar belang heeft de afgelopen jaren in hoofdzaak plaatsgevonden op basis van jurisprudentie over de toepassing van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Beleidslijn ruimte voor de rivier.

Bij redenen van groot openbaar belang kan onder andere gedacht worden aan openbare gezondheid, veiligheid, milieuaspecten en ingrijpende maatschappelijke gevolgen. Ook bij uitbreiding van bestaande bedrijvigheid is een motivering "van groot openbaar belang"; vereist. Zwaarwegende bedrijfseconomische argumenten alleen geven hier geen invulling aan maar kunnen wel deel uit maken van de verlangde motivering. Hierbij valt te denken aan aspecten zoals bedrijfseconomische noodzaak en het ontbreken van een alternatieve locatie als onderdeel van de onderbouwing.

Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Stedelijke ontwikkeling

In het rijksbeleid, zoals verwoord in de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Nota Pieken in de Delta en in de Agenda Vitaal Platteland, is de bijdrage van het nationaal stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen, van het economisch kerngebied WERV en van de Steden driehoek tot de internationale concurrentiepositie van Nederland nadrukkelijk erkend.

Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), één van de samenstellende delen van Gelderland, manifesteert zich als een belangrijke multi-modale schakel voor goederen en personen tussen Randstad en Ruhrgebied en de daarbij horende netwerkrelaties tussen en binnen bedrijven. Naast kennisinstellingen (Radboud Universiteit, Hogeschool Larenstein, KEMA, medisch cluster) zijn in het KAN (Knooppunt Arnhem - Nijmegen) de hoofdkantoren van een aantal internationaal opererende bedrijven gevestigd. Ook is er sprake van een sterke groei van de IT-sector. Er is een geavanceerde datacommunicatie-infrastructuur aanwezig. In samenwerking met Universiteit Wageningen en Twente wordt gewerkt aan het uitbouwen van het concept "Health Valley".

De positie van het KAN in het N.W.-Europese kerngebied wordt met de HSL-Oost, de HST-halte Arnhem en het netwerk van Europese binnenhavens verder uitgebouwd. Op termijn is een opwaardering tot een volwaardige HST-verbinding aansluitend op het Europese Netwerk gewenst. Ook de nabijheid van vliegveld Niederrhein kan hierbij een rol spelen.

Door de strategische positie en de zich ontwikkelende relaties met Zuid-Nederland, is een verdere versterking van de netwerkrelaties ook in zuidelijke en noordelijke richting aan de orde. Dit samen bepaalt de internationale potenties van het nationaal netwerk KAN en maakt het kansrijk als vestigingsplaats voor commerciële dienstverlening. Door de inbedding van het stedelijk netwerk in diverse en gradiëntrijke landschappen en door de aanwezige brede onderwijs- en culturele infrastructuur vormt het KAN een buitengewoon aantrekkelijk woon- en werkgebied.

De inzet voor de regionaal-economische ontwikkeling is dan ook de landschappelijke kwaliteiten te behouden en versterken en uitbreiding van stedelijk gebied te beperken en zorgvuldig vorm te geven.

Het beeld van de verstedelijkings situatie in Gelderland per 1-1-2000 laat zien dat van de bijna 2 miljoen inwoners ruim 30% woonachtig is in het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen. Daarmee is Nijmegen als onderdeel van het KAN een belangrijke woonlocatie voor Gelderland.

Het streekplan ziet Nijmegen als een kwalitatief hoogwaardig stedelijk gebied aan één van de grote rivieren die door Gelderland stromen. Samen met Arnhem ziet de provincie Nijmegen als

poortwachter van het rivierengebied.

Groenblauwe raamwerk

Groen

In het Streekplan Gelderland 2005-2015 wordt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van nationaal niveau vertaald naar het provinciale niveau. De EHS is een netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De EHS is in het Streekplan Gelderland 2005-2015 door de provincie vertaald in de Gebiedsplannen Natuur en Landschap. Nijmegen valt binnen het Gebiedsplan Rivierenland. In de nabije omgeving van het Waalfront vallen de uiterwaarden van de Waal (inclusief Fort Benedenwaal) binnen de EHS.

Blauw (water)

Zoals gesteld in het regioadvies voor de PKB Ruimte voor de Rivier, speelt zowel bij Nijmegen als bij Arnhem de koppeling van rivierverruimende maatregelen met stedelijke ontwikkelingen. Bij Nijmegen op de noordoever van de Waal de dijkverlegging Veur-Lent en op de zuidoever de ontwikkeling Koers West.

Rood raamwerk

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 o.a. 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. Bij uitbreiding is de inzet niet alleen het creëren van hoogstedelijke milieus, maar ook om de onderscheidende karakters tussen beide steden verder te accentueren. Imago en karakter zijn sleutelbegrippen om zich als stad te profileren en daardoor bepaalde activiteiten en gebruikers te binden. Van belang hierbij is het internationale vestigingsklimaat dat samenhangt met de HSL-halte te Arnhem en de universiteit in Nijmegen;

ontwikkelen stadspoorten als aantrekkelijke toegangen tot de stad. De bestaande stadsentrees hebben niet in alle gevallen de uitstraling die hierbij mag worden verwacht. Versterking en ontwikkeling van stadspoorten rond Arnhem en Nijmegen, in een aantal gevallen wellicht in combinatie met nieuwe woon- en werklocaties, dragen bij aan een positieve uitstraling van de stad. Een goed voorbeeld is de Brabantse Poort in Nijmegen.

Monumenten Inventarisatie Project (MIP)

Binnen het plangebied zijn twee objecten die in het MIP zijn opgenomen. Dit zijn de woningwetwoningen aan de Weurtseweg, Pater van Hooffstraat 1 en Dijkstraat 2 en een toegangspoort aan dezelfde weg. De woningen zijn opgenomen als gemeentelijk "Beschermd stadsgezicht". De poort kent geen bescherming.

Nota Belvoir2

In 2000 heeft de provincie met de nota Belvoir, voor het eerst een cultuurhistorisch beleid geformuleerd. Belvoir 1 was de omslag naar een provinciebreed cultuurhistorisch beleid, waaronder zowel historische stedenbouw, archeologie en historisch landschap vallen.

Voor de uitvoering van het in de nota geformuleerde beleid zijn in Belvoir 1 vijf doelstellingen geformuleerd:

Maak cultuurhistorische waarden inzichtelijk

Integreer cultuurhistorie volwaardig in de planvorming
Versterk de cultuurhistorische bijdrage aan de Gelderse economie
Houd cultuurhistorische waarden duurzaam in stand
Vergroot het cultuurhistorisch besef en draagvlak

Met de nota Belvoir 2 hebben de Provinciale Staten van Gelderland op 25 mei 2005 het cultuurhistorisch beleid voor de periode 2005-2008. Bij de vaststelling van dit beleid blijven de doelstellingen van Belvoir 1 onverminderd van kracht. Daarnaast gaat de provincie nog een stap verder. Om nog meer in te kunnen spelen op de kansen die cultuurhistorie biedt voor de ruimtelijke omgeving, kiest de provincie voor een gebiedsgericht en uitvoeringsgericht beleid. Daartoe zijn de cultuurhistorische kwaliteiten van de provincie in kaart gebracht op de Cultuurhistorische Waardenkaart. Op basis van deze Waardenkaart is een Cultuurhistorische Beleidskaart samengesteld. Daarin definieert de provincie tien gebieden die zich kenmerken door een eigen, specifieke identiteit. Voor de komende beleidsperiode zet de provincie zich in voor behoud, ontwikkeling en versterking van de identiteit van deze tien gebieden.

Waterhuishoudingsplan (WHP-3)

Er is een nieuw provinciaal waterhuishoudingsplan (WHP3) opgesteld. Begin 2004 is de Hoofdlijnennota verschenen. De beleidshoofdlijnen hebben voornamelijk betrekking op het landelijk gebied en zijn minder van belang voor dit plangebied. Wel belangrijk is dat het grondwaterbeheer vanaf 2004 geleid wordt door het draagkrachtprincipe en niet langer door onttrekkingplafonds. Het plangebied ligt in het huidige grondwaterbeschermingsgebied Nieuwe Markt (25-jaarszone). In zo'n gebied zullen de waterbalans en de functies gaan bepalen of grondwateronttrekkingen moeten afnemen of kunnen toenemen. Hiertoe worden wellicht nieuwe beschermingsgrenzen bepaald (100-jaarszone), die veel verder het plangebied in reiken.

Voor het plangebied is een specifiek eigen waterhuishoudingsplan opgesteld (zie Bijlage 5).

In de lijn van de Europese Kaderrichtlijn Water wil de provincie dat alle gemengde overstorten op regionale oppervlaktewateren worden gesaneerd. Daartoe moet elke verandering in de stedelijke waterketen en/of stedelijke herstructurering worden benut. Afkoppelen speelt daarin een belangrijke rol. Op deze wijze wordt de verplichte basisinspanning gehaald.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP 2).

In het nieuwe PVVP 2 (Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan) voor Gelderland is de ambitie voor bereikbaarheid het optimaliseren van het bestaande verkeers- en vervoerssysteem ten dienste van de bereikbaarheid en het waarborgen van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen. Voor de KAN-regio is een regionale uitwerking van de PVVP 2 opgesteld, de RVVP. Uitvoering van de ambities moet geregeld worden via het BB KAN traject.

Gelders Milieuplan

Het Gelders Milieu Plan-3 (GMP-3) richt zich op een gezonde leefomgeving voor mens en natuur. Het plan stelt daartoe behoud en herstel van de basiskwaliteit in Gelderland centraal. Basiskwaliteit betekent dat risico's voor mens en natuur op het vlak van gezondheid en veiligheid binnen een acceptabele grens vallen. Tevens vult het plan het Gelders aandeel in bij de aanpak van mondiale milieuproblemen zoals het klimaatvraagstuk.

De volgende paragrafen zijn voor het plangebied relevant.

2.3.6.1. Wonen en bedrijvigheid

Ondanks de grote vorderingen die het bedrijfsleven de afgelopen jaren op milieugebied wist te

behalen veroorzaken bedrijven op verschillende plaatsen in Gelderland nog geluidsoverlast, geuroverlast of te hoge externe veiligheidsrisico's.

Een betrouwbaar beeld over mogelijke knelpuntsituaties vanwege te hoge luchtverontreiniging ontbreekt nog. Wel is duidelijk dat de bijdrage van individuele bedrijven aan de lokale belasting door luchtverontreiniging in het algemeen klein is. Overlastsituaties worden soms veroorzaakt door individuele bedrijven, soms zijn het bedrijventerreinen die milieuproblemen veroorzaken. Aanpak van problematische bedrijventerreinen in Nijmegen West/Weurt en Zutphen (de Mars) is voorzien via stimuleringsprojecten.

2.3.6.2. De Stimuleringsprojecten

Om de basiskwaliteit uiterlijk in 2010 te bereiken moeten een aantal hardnekkige knelpunten worden aangepakt. Een deel van deze knelpunten is zo complex dat hiervoor stimuleringsprojecten zijn geformuleerd. Deze zullen de komende planperiode worden uitgevoerd.

Nijmegen West/Weurt kenmerkt zich als een gebied waar zware bedrijvigheid en woonwijken elkaar in de weg zitten. Ook verkeersproblemen spelen hier op. In dit stimuleringsproject gaat het om het bepalen van de milieuruimte voor het gehele gebied. Dit om enerzijds een evenwichtige ruimtelijke en economische ontwikkeling mogelijk te maken en anderzijds te voldoen aan de milieueisen die behoren bij het begrip basiskwaliteit. Voor het al bestaande project is ten behoeve van de aansturing behoefte aan een goede organisatiestructuur waarin de betrokken overheden een plaats hebben. Om daarvoor voldoende draagvlak te krijgen zullen allereerst de alternatieven voor de benodigde organisatiestructuur moeten worden uitgewerkt alvorens daarover een besluit kan worden genomen.

2.3.7. Provinciale milieuverordening Gelderland (PmG)

In de PmG worden de waterwingebieden (1 jaarszone) en de grondwaterbeschermingsgebieden (25 jaarszone) aangegeven. De drinkwaterwinning Nieuwe Markt is wel op kaart aangegeven, maar de gemeente Nijmegen is bevoegd gezag. De regels die van toepassing zijn, zijn dezelfde als die in grondwaterbeschermingsgebieden waar de provincie bevoegd gezag is (zoals Heumensoord).

Waterschapsbeleid

Integraal Waterbeheersplan Gelders Rivierengebied (IWGR-2)

De waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheerders binnen het Gelders rivierengebied presenteren in dit plan hun beleid voor de periode 2002-2006. Het belangrijkste streven in dit plan is te komen tot 'ecologisch gezond' water, waar planten en dieren goed kunnen gedijen. Emissies vanuit de waterketen vormen hierbij een bedreiging.

In het IWGR-2 is het volgende beleid gesteld:

De sanering van de gemeentelijke riolering met kracht voortzetten.

Stikstof- en fosfaatreducerende maatregelen bij de RWZI's nemen.

De aanpak van diffuse bronnen voort zetten en zonodig intensiveren.

Voor het overstorten van gemengde stelsels in het stedelijk gebied zijn de volgende beleidsregels vastgesteld:

Sinds 1992 geldt voor het beperken van de vuiluitworp de basisinspanning.

Gemeenten dienen in 2006 de vuiluitstoot uitstoot uit overstorten met 50% gereduceerd te hebben.

Aangezien er in het bereiken van de basisinspanning een achterstand is ontstaan, zal er via rioleringsplannen en handhaving in overleg met gemeenten tot een inhaalslag gekomen moeten worden.

Stroomgebiedsvisie

Eind jaren negentig is het denken over water veranderd door een aantal forse wateroverlastsituaties in onze rivieren en regionale wateren. Na uitgebreid onderzoek heeft het Kabinet in 2000 geconcludeerd dat het geen toeval betreft, maar mede het gevolg is van klimaatverandering en bodemdaling die aan de gang is. Daarnaast zijn rivieren en beken in het verleden ingesnoerd, terwijl het water uit stad en platteland juist versneld op deze wateren wordt afgevoerd. Ook veroorzaken landbouw, wonen, verkeer en industrie nog steeds watervervuiling. Dit maakt dat naast veiligheid en wateroverlast ook de kwaliteit van het water en ons drinkwater in het geding is. Tijdens de hittegolf van 2003 bleek ook watertekort een reëel probleem met zelfs risico's voor regionale waterkeringen. De boodschap van het Kabinet is dan ook om in de toekomst anders om te gaan met water. Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben voorjaar 2001 een start gemaakt in de Startovereenkomst Waterbeheer 21e eeuw. Afsproken is onder meer dat er voor alle stroomgebieden in Nederland een lange termijn visie wordt opgesteld, die inzicht geeft in de - toekomstige - opgaven om de regionale watersystemen op orde te houden en te brengen, alsmede laat zien welke maatregelen en kosten daarmee gemoeid zijn. Met de Stroomgebiedsvisie Rivierengebied geven de Provincie Gelderland, het Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland hun invulling aan die afspraak.

Regionaal beleid

Regionaal plan 2005-2020

Het Regionaal Plan beoogt ruimte te bieden voor ontwikkelingen die kunnen leiden tot een aantrekkelijke, internationale concurrerende regio Arnhem-Nijmegen. Het doel is bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio te binden door het verbeteren van condities voor "het goede leven": Het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi, aantrekkelijk landschap, waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen. Het Regionaal Plan zet hiervoor de hoofdlijnen uit en biedt andere partijen aanknopingspunten om de komende jaren hieraan samen te werken.

Het beleid voor het wonen richt zich op hoogwaardige centrumstedelijke woon-werkmilieus.

In verband met de internationale concurrentiestrijd is er binnen het KAN behoefte aan mooie hoogstedelijke woon-werkmilieus op aantrekkelijke locaties in stad en regio. Deze milieus zijn nog onvoldoende beschikbaar in de regio. Centrumstedelijke milieus zijn nodig om hoog opgeleide arbeidskrachten aan te trekken en om een vestigingsmilieu te bieden voor nieuwe economische en culturele activiteiten. Met Rijnboog Arnhem en Koers West Nijmegen, twee stedelijke herstructureringsprojecten aan de Rijn en Waal, kan hierop worden ingespeeld.

De regio kan zich profileren aan de hand van nieuwe kansrijke economieën die in de regio een sterke groei doormaken. Opmerkelijk is de opkomst van de zogenaamde "creatieve" industrie. Deze sector bestaat uit vaak kleine, creatieve ondernemingen in uiteenlopende branches (uitgeverijen, softwareontwikkeling, reclame, ontwerp, muziek, podiumkunsten) die goed gedijen in een stedelijk klimaat. De Waalhaven wordt gezien als een gebied dat ruimte biedt voor de ontwikkeling van creatieve industrie.

Het Waalfront wordt samen met de Waalkade gezien als gebied met intensief stedelijk gebruik aan het water. Ook zijn er culturele broedplaatsen en toeristische potenties aanwezig die het Regionaal Plan ondersteunen. Vanuit de woningbouwafspraken gaat een aanzienlijk deel van de beoogde bebouwing in het Waalfront plaatsvinden.

Mobiliteit

Het Regionaal Plan heeft beleidsregels ten aanzien van Mobiliteit. Dit betreft voor het Waalfront de onderwerpen Weginfrastructuur, Parkeren en Fiets.

Ten aanzien van de Weginfrastructuur is de beleidsregel voor de reconstructie van bestaande wegen van belang met betrekking tot de Weurtseweg.

De regiobeleidsregels voor Parkeren geven richtlijnen voor het aantal parkeerplaatsen per functie. (Deze zijn minder streng dan de Nijmeegse normen.)

De beleidsregel Fiets voorziet in (het completeren van) een fietsnetwerk voor de stadsregio.

Maatregelen regioadvies "Ruimte voor de Rivier"

De grotere binnendijkgerichte rivierverruimende maatregelen die in het regioadvies voor de korte termijn nodig zijn, zijn onder andere de dijkverlegging Veur-Lent.

De projecten met ruimtelijke impuls, die evenwel geen bijdrage leveren aan de doelstelling veiligheid, zijn de stedelijke zones ter plaatse van Nijmegen, Tiel en Zaltbommel.

Vanuit de lange termijn is het nodig om voor 2015 het proces op te starten voor de grote binnendijkgerichte maatregelen, waarvan de noodzaak voor rivierverruiming na 2015 is voorzien. Op dit moment bestaat hiervoor (enig) maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak en is er sprake van een nu of nooit situatie, gezien de ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse. Het gaat hierbij om de hoogwatergeulen bij Deventer en Zutphen.

Gezien de ruimtelijke stedenbouwkundige ontwikkelingen op lange termijn zijn als zoekzones in het ontwerp Streekplan opgenomen de hoogwatergeulen bij Deventer en Zutphen. Op korte termijn spelen de hoogwatergeul Veessen-Wapenveld en de dijkverleggingen Veur-Lent en Voorsterklei.

Kaarten

De uitwaard aan de overzijde van het plangebied is aangewezen als 'Hydrologisch beïnvloedingsgebied', met als kenmerk 'Uiterwaard', met de basisfunctie 'EHS'.

Het plangebied is op de kaart Maatregelen Regioadvies Ruimte voor de Rivier' (verwijzend naar het plan Waalfront) aangegeven als 'Ruimtelijke impuls'.

Luchtkwaliteit

Grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren, worden waar mogelijk opgenomen in de gebiedsgerichte programma's van het Nationaal Samenwerkingprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Stadsregio Arnhem-Nijmegen is één van de regio's die is opgenomen in het NSL.

Binnen het NSL wordt op dit moment door de betreffende gemeenten, de provincie en het Rijk een gezamenlijk programma van maatregelen gemaakt. Het programma maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk en verbetert de luchtkwaliteit. De negatieve gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit kunnen in het gebiedsprogramma worden gecompenseerd. Het doel is om in 2012 aan de Europese normen te kunnen voldoen. Projecten die passen in het programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de Europese normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP)

Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Het beleid voor de periode 2000 tot en met 2003 vindt voor een groot deel zijn grondslag in de koers die met het RWP van 1995 is ingezet. Inhoudelijk is de doelstelling dan ook nog steeds:

'het tot stand brengen van een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid, gericht op de

instandhouding van een optimale bereikbaarheid, de verhoging van de verkeersveiligheid en de verbetering van het (leef)milieu, onder meer te bereiken door het terugdringen van de groei van de automobiliteit en het stimuleren van de alternatieve vervoerswijzen openbaar vervoer en fiets'.

Ook de kwantitatieve taakstellingen voor het jaar 2010 (ten opzichte van 1986) staan nog steeds overeind. De automobiliteit mag tot 2010 groeien met maximaal 38% en zal verder worden opgevangen door:

een verdubbeling van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer;

een toename van minstens 4% van het aantal autopassagiers (carpoolen);

een toename van het fietsgebruik van tenminste 30%.

Regionale Nota Mobiliteit

Het KAN (Stadsregio Arnhem Nijmegen) kiest in zijn Regionale Nota Mobiliteit voor een focus op de regionale bereikbaarheid en zet maximaal in op de gebundelde regionale vervoersstromen en de verknoping van de verschillende regionale netwerken. Deze focus wordt vertaald naar een meerjarig investeringsprogramma mobiliteit (verdeelsleutel regionale BDU-gelden). Met deze beleidskeuzes zet de stadsregio in op de meer regionale investeringsprojecten die de meeste effectieve bijdrage moeten leveren aan de verbetering van de interne bereikbaarheid. Daarmee verschuift de focus van een breed programma van lokale en bovenlokale projecten naar een beperkter regionaal c.q. bovenregionaal programma.

Centraal in de strategie om de bereikbaarheid van het KAN te verbeteren staat 'benutten'. Benutten van het autonetwerk staat voorop. Het project Beter Bereikbaar KAN geeft hier invulling aan. Waar benutten onvoldoende soelaas biedt, komt bouwen in beeld. In de regio worden voorbereidingen getroffen voor verschillende bouwprojecten:

Verbreding A50;

Stadsbrug Nijmegen;

Doortrekking A15 (Ressen-A12) (in onderzoek)

Gemeentelijk beleid

Kansen voor de Keizerstad

Het Waalfront komt aan bod bij 'Stad aan de Stroom'. Nijmegen gaat haar verloochende relatie met de rivier herstellen. Op sommige plaatsen is de waterkant dichtgegroeid met bedrijven en is de rivier nauwelijks te vinden.

Samen met het ontwikkelen van de VINEX-locatie Waalsprong kan het Waalfront van de Waal een stroom door de stad maken. Het stedelijk waterfront aan de zuidkant van de Waal dient een stedelijke rand te vormen tegenover de meer landelijk gelegen Waalsprong aan de Betuwse zijde. Het Waalfront dient van monofunctioneel gebied te veranderen in een gebied met verschillende functies, waaronder wonen, werken, toerisme, cultuur, groen e.d. Dit alles op loopafstand van het centrum van Nijmegen. Verder gaat het om veel recreatief openbaar gebied, een duidelijke relatie met Park West, vernieuwing van de verkeersstructuur, recreatieve fietsroutes en een tweede stadsbrug.

Onderdeel hiervan is de ruimtelijke insteek "Nijmegen omarmt de Waal". Dit is inmiddels vertaald in een kaartbeeld, waarop compensatiegebieden zijn aangegeven voor de diverse ruimtelijke ingrepen in het stroomgebied van de Waal, zoals onder andere de nevengeul en de dijkverlegging bij Lent.

Cultuurhistorisch profiel Waalfront

In het kader van het Belvedereproject "Cultuurhistorie in zicht!", is in de eerste helft van 2004 door de afdeling stadsontwikkeling het Cultuurhistorisch profiel gemaakt. Het document heeft vervolgens gediend als inspiratiebron voor een multidisciplinair team dat de mogelijkheden voor stedenbouwkundige inpassing heeft bestudeerd. Los van dit Belvedereproject zijn

verschillende workshops en themadagen georganiseerd rond het thema cultuurhistorie Waalfront.

Het Cultuurhistorisch profiel behandelt de landschappelijke onderlegger en de drie historische hoofdcomponenten: de Romeinen, de vestingwerken en de industrie. Hierbij wordt tevens aandacht besteed aan de brede context van deze ontwikkelingen. Behalve dat er rekening gehouden moet worden met afzonderlijke waarden en kwaliteiten, is het ook van groot belang om iets te doen met de zogenaamde kruispunten of koppelstukken. Op deze plekken zijn meerdere historische lagen aanwezig. Dit is een bijzondere eigenschap van het gebied.

De archeologische aandachtsgebiedenkaart

In Nijmegen heeft de gemeenteraad 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 gaat daarbij om gebieden waarvan is "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 andere woorden, niet alleen gekende waarden vormden een aanleiding, maar ook de verwachting dat archeologische sporen zullen voorkomen, geeft onderbouwing aan de aanwijzing van de waardevolle gebieden. De Raad heeft bepaald dat in het archeologisch aandachtsgebied alle werkzaamheden in de bodem moeten worden voorafgegaan door archeologisch onderzoek. Deze voorwaarde wordt in de bestemmingsplannen van de betreffende gebieden opgenomen en moet worden overgenomen in elke vergunning waarbij grondwerkzaamheden te verwachten zijn.

In 2008 zal de aandachtsgebiedenkaart vervangen worden door de archeologische beleidskaart. Voor de aangewezen aandachtsgebieden zal dan het volgende gaan gelden: bij werkzaamheden op deze terreinen is het uitgangspunt behoud in situ via planaanpassing of eventueel inpassing van archeologische resten en moeten alle werkzaamheden in de bodem beneden een bepaald niveau worden voorafgegaan door archeologisch onderzoek. Deze terreinen krijgen in het bestemmingsplan de aanduiding: archeologisch waardevol terrein. Voor de bestemmingen waarover deze aanduiding ligt, gelden specifieke bouw- en aanlegvoorschriften. Elke vergunningaanvraag waarbij grondwerkzaamheden te verwachten zijn, wordt door Bureau Archeologie van de gemeente Nijmegen beoordeeld. Daarbij wordt bepaald of, en zo ja in welke vorm, archeologisch onderzoek moet plaatsvinden, of er voorschriften aan de vrijstelling moeten worden gesteld en of er randvoorwaarden aan de aanlegvergunning moeten worden gesteld.

De Groene Draad, Kansen voor het Nijmeegse groen (2007)

Het nieuwe groenbeleid is vastgelegd in 'De groene draad - kansen voor het Nijmeegse groen' (13 februari 2007 vastgesteld door b&w, 11 april vastgesteld in de raad). Het nieuwe groenplan heeft als doelstelling:

inzicht te geven in het totaal van groene ontwikkelingen in en om de stad en hun onderlinge samenhang;

een sturingsinstrument voor het bestuur te zijn voor groene ontwikkelingen in de stad;

vanuit een groen toekomstperspectief een gids of leidraad te zijn voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen;

de groene ambities te benoemen voor de komende jaren die vertaald worden in een uitvoeringsprogramma.

De nieuwe visie op de Nijmeegse groenstructuur stelt ten aanzien van het plangebied het volgende.

Nijmegen West

Onder Nijmegen West vallen alle woonwijken in het westelijke deel van de stad tussen het centrum, de spoorlijn Nijmegen-'s Hertogenbosch en het Maas-Waalkanaal. Het is ontwikkeld in verschillende periodes en daarom gevarieerd van opzet, zowel wat betreft bebouwing als wat betreft het groen. De wijken Biezen/Waterkwartier en Wolfskuil zijn compact van opzet met weinig openbaar groen terwijl het stadsdeel richting Hees, Heseveld en Neerbosch-Oost langzaam groener wordt. De woonwijken in Oud-West worden omgeven door een rijk scala aan geplande en ongeplande groenvoorzieningen: relicten van oude landgoederen, kloostertuinen, sportvoorzieningen, fraaie lanen, begraafplaatsen, volkstuinten, parken, groenstroken en particuliere groenelementen. Het groen is sterk gefragmenteerd geraakt door claims vanuit woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur. De recreatieve en ecologische mogelijkheden van de groenelementen zijn tot nu toe onvoldoende benut.

Waalfront

In dit project wordt het huidige industriegebied langs de Waal omgevormd in een woon- en werkgebied met een groene parkscheg in het midden. Er wordt een relatie met Park West gelegd zodat dat groene gebied uiteindelijk tot aan de Waal doorloopt. De relatie tussen Waterkwartier en de Waal wordt hersteld door groene opgangen naar de dijk te maken. Zo krijgen bewoners van het Waterkwartier niet alleen de mogelijkheid om naar de Waal te gaan, maar ook om te recreëren in het groen van het Waalfront.

Kansen

De ontwikkeling van het Waalfront biedt kansen voor het ontwikkelen van nieuw groen binnen het nieuwe stedelijke gebied. Een relatie met het Park West en de Waal vormt hierbij een van de uitgangspunten. Het doortrekken van een doorgaande en duurzame bomenstructuur langs de Winselingsweg tot aan de Waal behoort hier tot de kansen.

Richtlijn Natuur Nijmegen (2004)

De wijze waarop in Nijmegen omgegaan wordt met flora en fauna en met de natuurwetgeving is nader uitgewerkt in de Richtlijn Natuur. Deze Richtlijn Natuur is verwerkt in de Checklist Ruimtelijke Projecten. Bij de Richtlijn Natuur horen ook de Natuurwaardenkaart en de Natuurkalender. De Natuurwaardenkaart laat in één oogopslag zien waar in Nijmegen welke beschermde soorten zich bevinden. De Natuurkalender geeft aan wanneer welke werkzaamheden wel of niet mogen worden uitgevoerd. Het gaat hierbij zowel om reguliere beheer- en onderhoudswerkzaamheden als om bouw-, cultuur- en civieltechnische werkzaamheden.

Luchtkwaliteit

De gemeente Nijmegen heeft in 2004 op eigen initiatief een 'uitvoeringsprogramma verbetering Luchtkwaliteit 2004-2007' opgesteld om de luchtkwaliteit op haar grondgebied te verbeteren.

In het plan zijn voor verschillende aandachtsgebieden maatregelen opgenomen. De meeste van deze 33 maatregelen zijn gericht op het terugdringen van de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide door de verontreiniging bij de bron aan te pakken. Het betreft onder meer het realiseren van een gemeentelijk wagenpark op aardgas, het inzetten van schone stadsbussen, het bevorderen van een betere doorstroming en een schonere en efficiëntere bevoorrading voor het centrum, het stimuleren van fietsgebruik en goed stookgedrag. Tevens wordt onderzocht wat het effect van groen en het besproeien van wegen op de concentratie van fijn stof is, en wordt de invloed van de emissies van scheepvaart op de lokale

luchtkwaliteit bepaald. Met het maatregelenpakket kan de helft van alle knelpunten in Nijmegen worden opgelost. In 2005 is het uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Het voorontwerp "uitvoeringsprogramma verbetering Luchtkwaliteit 2005-2010" omvat een uitgebreide analyse van de luchtkwaliteit in Nijmegen, de herkomst van de verontreiniging, een doorrekening van de effecten van bestaande maatregelen en een overzicht van mogelijke aanvullende maatregelen en hun effecten. De aanvullende maatregelen eisen

grote investeringen en zijn veelal drastisch van aard, maar kunnen nodig zijn wanneer aanvullende maatregelen van het Rijk onvoldoende blijken om in Nijmegen op tijd aan de normen te kunnen voldoen.

Waterplan

Het in juni 2001 vastgestelde Waterplan Nijmegen vormt voor de Nijmeegse waterpartners 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. 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 plangebied staan de volgende concrete beleidswensen beschreven. Wijken worden vriendelijker ingericht met veel groenvoorzieningen en water heeft een volwaardige plaats gekregen in de leefomgeving. Om dit te bereiken wordt er actief gewerkt aan het afkoppelen van dak- en wegverharding in de straten. Regenwater wordt of ter plaatse geïnfiltreerd of naar centrale opvangvoorzieningen geleid. Doel is om regenwater te infiltreren en daardoor de grondwatervoorraad aan te vullen.

Nota Mobiliteit in Balans

Nijmegen moet in de toekomst lokaal en regionaal goed bereikbaar zijn en blijven, binnen de kaders van leefbaarheid en duurzaamheid. Dit staat aangegeven in de nota Mobiliteit in Balans, waarin de gemeente Nijmegen haar visie geeft op het verbeteren van de infrastructuur voor duurzame vervoerswijzen.

Nijmegen kiest voor een goede regionale en lokale bereikbaarheid door een betere regulering van het autoverkeer en door het stimuleren van selectief autogebruik. Onnodig autoverkeer in de stad wordt teruggedrongen onder andere door het aanleggen van overstappunten aan de rand van de stad, waar automobilisten hun auto veilig kunnen achterlaten en waar zij kunnen overstappen op het openbaar vervoer of de fiets. Recentelijk (februari 2006) heeft de gemeenteraad besloten tot de uitwerking van een hoogwaardig openbaar vervoer. Dit omvat een systeemsprong ten opzichte van het busvervoer (geleide bus zonder emissie). Een van de lijnen loopt vanaf Plein 44 (in het centrum van Nijmegen) via het Waalfront naar Beuningen.

De verkeersafwikkeling via de stedelijke wegnetten verloopt de verkeersafwikkeling steeds moeizamer. Met name de Oranjesingel en het Keizer Karelplein (beide liggen in het verlengde van de Waalbrug) vormen knelpunten. Verder zijn in Nijmegen alle overgangen van het Maas-Waalkanaal problematisch. Via het programma Beter Bereikbaar KAN wordt nu al gewerkt aan het maximaal benutten van het wegnnet. Omdat, ondanks alle maatregelen, de huidige infrastructuur niet toereikend is om het verkeer te verwerken, wordt tevens extra infrastructuur aangelegd om de groeiende lokale verkeersstroom te kunnen faciliteren. In dit kader wordt onder andere de tweede stadsbrug gerealiseerd.

In "Kansen voor de Keizerstad, ruimtelijke verkenningen 2030" staat dat Nijmegen als netwerkstad een volwaardige rol wil spelen. Een extra oeververbinding tussen de bestaande stad en de Waalsprong is hierbij noodzakelijk. Deze verbinding is volgens de gemeente Nijmegen ook van evident belang voor de revitalisering van het gehele westelijke stadsdeel en de ontwikkeling van de Waaloever.

In maart 2005 heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met 'Achter de Hezelpoort' als nieuwe locatie voor een parkeergarage ten behoeve van het stadscentrum. De garage komt langs het spoortalud te staan. De garage ligt grotendeels bovengronds en verrijst, vanaf de Tunnelweg gezien, als een hellend 'park'. Deze garage zal deels gevoed worden met verkeer afkomstig van de stadsbrug met als bestemming het centrum van Nijmegen.

Koers West

Koers West is de gemeentelijke visie op de ontwikkeling van Nijmegen-West en formuleert maatregelen op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid die de stad opnieuw in balans moeten brengen. Koers West heeft drie pijlers: het Waalfront (wonen en werken), de nieuwe Stadsbrug en de revitalisering van het bedrijventerrein Noord-Oostkanaalhavens, NOK. De drie pijlers staan niet op zichzelf, maar grijpen in elkaar. De knelpunten en kansen die dat oplevert zijn in het Koersdocument uitgewerkt in zeven thema's: cultuurhistorie en archeologie, milieu, verkeer, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is de huidige situatie en het toekomstperspectief in beeld gebracht. Zo blijft de samenhang tussen de drie plandelen gewaarborgd en wordt de kwaliteit zeker gesteld.

Kadernota beeldkwaliteit "Nijmegen over de brug"

'Nijmegen over de brug' is de kadernota beeldkwaliteit. Deze heeft een vervolg gekregen in de Uitwerkingsnota. Deze stelt in het hoofdstuk 'C Dynamiek - de levenscyclus van een gebied' in paragraaf " 1 Ontwikkelings- en transformatiegebieden" het volgende:

Ontwikkelings- en transformatiegebieden zijn gebieden waar ontwikkelingen worden verwacht en waarbij de functies en de stedenbouwkundige structuur sterk gaan veranderen, zodat ook de beeldkwaliteit sterk verandert. Een voorbeeld van een ontwikkelingsgebied is de Waalsprong. Een voorbeeld van een transformatiegebied is Koers West. In ontwikkelings- en transformatiegebieden is de bestaande situatie niet het enige referentiekader, maar zal ook de ambitie voor de toekomst het aanknopingspunt zijn voor de toetsingscriteria voor beeldkwaliteit. De gemeente streeft ernaar die ambities vast te leggen in stedenbouwkundige visies, ontwerpen en beeldkwaliteitplannen. De stedenbouwkundige visie is voor het onderhavige plangebied het Masterplan Waalfront. De Beeldkwaliteitplannen zullen in een later stadium voor de realisering opgesteld worden.

Beschermd stadsbeeld

De woningen aan de Weurtseweg die genoemd zijn bij het MIP zijn opgenomen als gemeentelijk Beschermd stadsbeeld. De woningen zijn opgenomen in het plan. Het betreft het lange blok met de woningen:

Pater van Hooffstraat 1;

Weurtseweg 182 t/m 222;

Dijkstraat 2, en een kort blok van 5 met de woningen:

Weurtseweg 224 t/m 230.

Doelstelling is deze eerste Nijmeegse woningwetwoningen in het straatbeeld en in relatie met de overzijde van de weg te bewaren.

Waterplan Nijmegen

Het in juni 2001 vastgestelde Waterplan Nijmegen vormt voor de Nijmeegse waterpartners 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 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. 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.

De doelstellingen uit het Waterplan zijn overgenomen in het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP). Met name het eerste punt is voor het Waalfront van belang.

Sociale en maatschappelijke voorzieningen

Voor het ontwikkelen van sociale en maatschappelijke voorzieningen wordt voor het Waalfront uitgegaan van de "Samenwijk". Het creëren van sociale cohesie tussen beide wijken (Waalfront en Waterkwartier) is gebaseerd op de wijkvisie Waterkwartier. De te realiseren voorzieningen moeten aansluiten op de behoeften van de bewoners en moeten pro-actief bijdragen aan het realiseren van de gemeentelijke doelstellingen rondom sociale infrastructuur. De voorzieningen moeten het resultaat zijn van een goede afweging tussen spreiding en clustering, bereikbaarheid en toegankelijkheid, functionaliteit en flexibiliteit, schaalgrootte en effectiviteit. Zo is het voorzieningenhart (hardware) in het Waterkwartier bedoeld om een belangrijke sociale rol te spelen als ontmoetingsplek en bij te dragen aan de basisbehoeften van bewoners op het gebied van ontwikkeling, ontspanning, ontmoeting, opvang en gezondheid. Het productenaanbod in de voorzieningen (software) zal dan ook integraal en vraaggericht moeten zijn en aansluiten bij de wensen van de inwoners van Waterkwartier en Waalfront.

Randvoorwaarden/onderzoek/verantwoording

Beleidslijn grote rivieren

Delen van het plangebied vallen onder de werking van deze beleidslijn. Dit betreft de haven, de aansluitende kade, de Handelskade en een klein deel van Quartier Romain.

Beleidsonderzoek

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar het beleid. Hiervoor wordt verwezen naar de paragrafen 2.2.1. Nota Ruimte en 2.2.7. Beleidslijn grote rivieren van de Toelichting. Daaruit blijkt dat de rijksoverheid heeft besloten het project 'Nijmegen omarmt de Waal' aan te merken als Nota Ruimte Budgetproject. Dit project is in het kader van de inspraakprocedure op de PKB Ruimte voor de rivier op 25 augustus 2005 aan het Inspraakpunt Verkeer en waterstaat PKB/MER Ruimte voor de rivier aangeboden.

Op basis van deze rijkskeuze mag geconcludeerd worden dat het onderhavige bestemmingsplan in beginsel door de overheid is geaccordeerd voor wat betreft de toepassing van artikel 2a van de beleidsregels. De detaillering van het project "Nijmegen omarmt de Waal" voor wat betreft de (compensatie van de) waterbergingscapaciteit wordt in overleg met Rijkswaterstaat uitgewerkt.

Ambtelijk overleg

In het kader van het project "Nijmegen omarmt de Waal" is uitgebreid overleg geweest met Rijkswaterstaat en andere organisaties over het verleggen van de dijk bij Lent, de aanleg van de nevengeul en alle andere ruimtelijke ontwikkelingen in het projectgebied.

Technische onderzoek

Op de tekentafel zijn samen met alle partijen alle ontwikkelingen van het project "Nijmegen omarmt de Waal" in beeld gebracht, dus ook de nieuwe Stadsbrug en de ontwikkeling van het Waalfront. De effecten van de laatste twee ontwikkelingen bleken bij de simulatieberekening ten opzichte van de voordelen van de dijkverlegging bij Lent van uiterst beperkte negatieve invloed op de waterhoogte te zijn (millimeters). De technische conclusie was dan ook dat de combinatie van alle plannen aanvaardbaar en zelfs zeer positief was. Het één en ander is besproken in diverse bijeenkomsten waarvan verslaglegging is gemaakt.

Vooroverleg

In het kader van het formele vooroverleg ex artikel 10 Bro is door Verkeer en Waterstaat opgemerkt dat er ten onrechte wordt uitgegaan dat ontheffing op basis van artikel 6d is verkregen. Er wordt in het kader van dit plan echter uitgegaan dat het plangebied danwel komt te vallen onder een nog te nemen Algemene maatregel van Bestuur waarbij het plan onder de werking van artikel 2a van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken komt te vallen, danwel dat, gebaseerd op eerder overleg, er een gecombineerde ontheffing van artikel 6a en 6d van de Beleidslijn Grote Rivieren kan worden verkregen.

Verantwoording

Er is naar aanleiding van de vooroverlegreactie van Verkeer en Waterstaat op dit bestemmingsplan overleg geweest over de te volgen procedure voor de ontheffing. Er blijkt echter nog geen vastgestelde procedure voor te zijn. Daardoor is het niet mogelijk te bepalen op welk moment van de planologische en/of de realiseringsprocedure de ontheffing moet zijn verleend.

Op basis van het technisch onderzoek en de erkenning van het nationale belang van het project heeft de gemeente in het onderhavige bestemmingsplan de bepaling opgenomen dat niet eerder in de deelgebieden Handelskade en Eiland mag worden gebouwd, dan nadat ontheffing is verkregen van de waterbeheerders (RWS voor de Beleidslijn en het waterschap voor de Keur).

Recente bestemmingsplannen

De gemeente Nijmegen actualiseert haar bestemmingsplannen. Uitgangspunt daarbij is vlakdekkend tot 20 plannen voor de bestaande stad te komen.

Binnen het plangebied is een deelplan van het bestemmingsplan Nijmegen West III opgenomen, dat buiten de actualisering van het aansluitende bestemmingsplan Nijmegen Oud-West valt. Het betreft de bestemmingsplanherziening voor het project Waalhaeve (West III - 80 45). Het plan dateert uit 2000.

Binnen het kader van dit bestemmingsplan worden de geheel en/of gedeeltelijk binnen het plangebied liggende vigerende bestemmingsplannen "Haven en industriegebied Nijmegen West – Weurt" en "Nijmegen West III" met alle daarop gevolgde partiële herzieningen vervangen.

Een lijst met alle bedoelde bestemmingsplannen en partiële herzieningen is als Bijlage 6 opgenomen.

Retrospectieve toets

Bij de herziening van bestemmingsplannen geldt als provinciaal beleid dat de gemeente een retrospectieve toets moeten uitvoeren. Dit houdt in dat de gemeente in het plangebied moet inventariseren welke strijdige situaties er zijn ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

In het kader van het onderhavige bestemmingsplan is een uitgebreide inventarisatie achterwege gelaten omdat, zoals in het aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende Masterplan en de MER-rapportage er vanuit wordt gegaan dat nagenoeg de gehele bestaande situatie wordt gesaneerd. Alleen een aantal woningwetwoningen langs de Weurtseweg blijft bestaan.

Het vigerende bestemmingsplan kent zeer summiere voorschriften voor bouwen, waardoor op dat vlak geen strijdige situaties kunnen ontstaan. Op basis van de handavingsdossiers zijn daar geen strijdige situaties bekend.

Cultuurhistorie

Historisch (steden)bouwkundig en landschappelijk erfgoed

Om te kunnen garanderen dat de cultuurhistorische hoofdstructuur en cultuurhistorische elementen van het plangebied gehandhaafd c.q. versterkt worden bij de ontwikkeling van het Waalfront is het zaak om de volgende zaken te onderscheiden en bijbehorende randvoorwaarden aan te houden. Het gaat om minimale eisen die bijdragen de herkenbaarheid van de cultuurhistorie. In een beeldkwaliteitplan kunnen deze uitgangspunten verder worden uitgewerkt.

Cultuurhistorische hoofdstructuur

Bij de stedenbouwkundige invulling dient behoud van de cultuurhistorische hoofdstructuur uitgangspunt te zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan de Nota Belvédère en de op basis daarvan opgestelde nota "Cultuurhistorie in zicht".

De hoofdstructuur bestaat uit de volgende componenten:

De oude Waalbandijk.

Deze tekent zich af als diagonale structuur in het industriegebied, te beginnen bij de westkant van de haven richting Waal en daar weer naar het zuiden terugbuigend als industriestraat tussen het VASIM-gebouw en de Nyma. In het Masterplan loopt deze lijn op de scheiding Park en Quartier Romain om te vervolgen als langzaam verkeer route over het middelpunt van het Fort en door het deelgebied de Bakens. De Waalbandijk kan als structuurlijn in de nieuwe situatie herkenbaar blijven door:

de Oude Waalbandijk van het begin tot het einde een functie te geven in het gebied (met een onderbreking bij het fort);

één of meer parallel aan deze lijn gelegen bestaande gebouwen te handhaven (al dan niet gerestaureerd of anders);

nieuwe bebouwing in de deelgebieden Park en de Bakens parallel aan deze lijn te ontwikkelen.

De nieuwe Waalbandijk

Deze loopt vanaf de zuidoostpunt van de haven tot voorbij de westgrens van het plangebied. In het Masterplan volgt deze lijn globaal het huidige tracé. Langs de dijk wordt de nieuwe stadsweg aangelegd.

De nieuwe Waalbandijk kan als structuurlijn in de nieuwe situatie herkenbaar blijven als: het dijklichaam als dijk herkenbaar blijft (reliëf, talud);

het dijklichaam bij een eventuele verlegging evenwijdig aan de rivier blijft lopen;
het dijklichaam op regelmatig terugkerende plaatsen een opgang krijgt.

De belijning van fort Krayenhoff

Deze is met uitzondering van de muur aan de Waalzijde momenteel onzichtbaar, maar heeft een heel specifiek grachtenstructuur die nauwkeurig is te reconstrueren aan de hand van historisch kaartmateriaal. In het Masterplan liggen de grachten van het fort in de deelgebieden Fort, Fortenlandschap en de Bakens.

De grachten van het fort kunnen als structuur in de nieuwe situatie herkenbaar blijven als:

ze als zodanig herkenbaar zijn als reliëf;

als het verloop van de grachten in z'n geheel zichtbaar is en zoveel mogelijk aan één zijde de oorspronkelijke taludlijn wordt aangehouden (binnenzijde of buitenzijde). Uiteraard zal de buitenste gracht door de nieuwe stadsweg worden doorsneden;

als de relatie met de oude Waalbandijk zichtbaar wordt gemaakt;

als de relatie met het bovengrondse muurwerk van het fort zichtbaar wordt gemaakt.

De Weurtseweg

Deze vormt al zo'n tweeduizend jaar de belangrijkste centrale as die Oost en West Nijmegen verbindt. Na de ontmanteling van de vestingwerken heeft deze weg zijn van oorsprong belangrijke functie teruggekregen en het is tot op de dag van vandaag een weg met de nodige allure. In het Masterplan verandert er niets aan het tracé van deze weg. Wel zal het uiterlijk aan de noordzijde enigszins veranderen omdat bestaande bebouwing op verschillende plaatsen vervangen wordt.

Deze lijn blijft als structurelement in de nieuwe situatie alleen herkenbaar als de nieuwe bebouwing op vergelijkbare wijze als in de oorspronkelijke situatie georiënteerd wordt en met een dusdanige afstand dat het wegprofiel als een doorgaande lijn blijft functioneren.

De Winselingseweg

Deze noordzuidlijn met zijn typische schuinte in westelijke richting waar hij de Waal bereikt, bestaat naar alle waarschijnlijkheid al vanaf het begin van onze jaartelling of is wellicht nog ouder. Er wordt aangenomen dat hij niet voor niets bij de Waal eindigt. In de Romeinse tijd zou hier een oversteekplaats zijn geweest. De Winselingseweg zal oorspronkelijk een iets verhoogd zandlichaam zijn geweest en in de Middeleeuwen zijn opgewerkt tot dwarskade. De nadrukkelijk ontworpen schuinte ter hoogte van de Waalbandijk stamt uit de 20^e eeuw en heeft een relatie met de industriële bebouwing in het gebied. De laatste eeuw is het heel nadrukkelijk een landschappelijke scheidslijn tussen het bebouwde Nijmegen en het open buitengebied ten westen van Nijmegen. Ruimtelijk bestaat dit beeld nog steeds omdat het open en laag gelegen Park West aan de Winselingseweg grenst. In het Masterplan Waalfront is de Winselingseweg een belangrijke begrenzing van het plangebied.

De Winselingseweg lijn kan als structuurlijn in de nieuwe situatie herkenbaar blijven door:

handhaving als lijnvormig element, bijvoorbeeld door middel van wegbeplanting;

de verbinding met de Waal via deze lijn inzichtelijk te houden.

Het Romeinse grid

Dit is een patroon waarvan verondersteld wordt dat het de basis was van de Romeinse stad. In het Masterplan is de richting ingetekend zoals die wordt verondersteld op basis van eerdere

opgravingen. De afmeting van het grid in het Quartier Romain en de parkscheg is een eigentijdse invulling.

De oriëntatie van het Waterkwartier

In de huidige situatie is de bebouwing ten zuiden van het dijklichaam haaks op de dijk gesitueerd en daarmee enerzijds georiënteerd op de Waal, anderzijds georiënteerd op de Weurtseweg. Dit is eveneens het geval in het Masterplan, waarbij aangetekend moet worden dat de bouwblokken in het Fortlandschap gegroepeerd staan rond de buitengracht van het fort.

Het is van belang dat deze oriëntatie in de uitvoering van het Masterplan gehandhaafd wordt zodat de historische relatie met Weurtseweg en Waal onaangetast blijft. Bij ruimtelijke invulling van het Fortlandschap is het van belang dat de nieuwe bebouwing een relatie aangaat met het te reconstrueren Fortlandschap.

De relatie tussen Handelskade, Waalhaven en Quartier Romain.

Activiteiten rond de Waalhaven hebben zich van oudsher gericht op de transportfunctie van de Waal. De bebouwing is dan ook altijd georiënteerd geweest op de haven. Naarmate de watergebonden industrieën uitbreiding kregen in westelijke richting werd het oriëntatiepunt bij die bebouwing verlegd naar de rivier. In het Masterplan wordt de centrale rol van de Waalhaven versterkt en wordt de haven letterlijk omarmd door de bebouwing.

Het is van belang dat er zowel een wisselwerking blijft bestaan tussen haven en omliggende bebouwing en dat de relatie met het voormalig industriegebied ook duidelijk blijft.

Cultuurhistorische elementen

Naast de cultuurhistorische hoofdstructuur kent het plangebied ook een aantal waardevolle cultuurhistorische elementen. Deels gaat het om monumenten, deels om objecten die (nog) niet als monument zijn gekwalificeerd. We hebben het dan over industriële bouwwerken, over de eerste woningwoningen in het gebied, over het zogenaamde landhoofd, over het spoorwegviaduct (de Hezelpoort), de toegangspoort aan de Weurtseweg en over de restanten van fort Krakenhoff.

Industrieel erfgoed

Binnen het plangebied bevindt zich een uitgebreide verzameling aan industriële gebouwen. Het totale complex heeft een "gegroeid karakter". Om functionele redenen zijn er stukken afgebroken, bijgebouwd en soms zijn gebouwen volledig vernieuwd. In veel gevallen gebeurde dat dan wel weer met behoud van de oude fundamenteën. Globaal onderzoek heeft opgeleverd dat er mogelijk nog waardevolle relictten in het gebied aanwezig zijn van het oude slachthuis. Ook hebben eerste verkenningen uitgewezen dat het tarwestijfgebouw van Latenstein en de rijstkelder van Latenstein bepaalde cultuurhistorische waarden bevatten.

Om verschillende redenen is het tot nog toe niet mogelijk geweest alle bebouwing op cultuurhistorische waarden te onderzoeken. Dit is één van de redenen dat in het Masterplan een "principe-gebouw" is aangewezen voor herbestemming. Aanvullend onderzoek kan er toe leiden dat toch voor een ander gebouw wordt gekozen of dat meerdere gebouwen of kleinere elementen in aanmerking zullen komen voor behoud en/of herbestemming.

Om die reden moet historisch gezien de industriële bebouwing van het plangebied ten noorden van de oude Waalbandijk als één potentieel waardevol complex worden beschouwd totdat nader onderzoek uitwijst welke onderdelen wel en welke niet waardevol zijn.

In de eerste verkenningen naar de bouwhistorische waarden in het plangebied is de toegangspoort van het voormalig expeditiebedrijf J. Schraven op de hoek van de Weurtseweg

en de Lijnbaanstraat gekwalificeerd als behoudenswaardig. Alhoewel de poort op zijn huidige plaats niet handhaafbaar is volgens het Masterplan, zou deze elders ingepast kunnen worden. Bijvoorbeeld bij de entree van één van de bouwblokken in de Dijkhoven.

Spoordijk

Na opheffing van de vestingstatus is vanaf 1874 over het terrein van de voormalige vestingwerken de spoorlijn Arnhem - 's-Hertogenbosch aangelegd. In het spoordijklichaam liggen een tweetal bouwwerken die daarmee samenhangen. Dat zijn het viaduct (Hezelpoort), dat de verbinding vormt tussen de Lange Hezelstraat en de Voorstadslaan, en het landhoofd met wachttorens van de spoorbrug.

De spoorbrug zelf is in het laatst van de 20^e eeuw vernieuwd. Ten behoeve van de drukke scheepvaart is gekozen voor een nieuwe boog met een grotere overspanning zodat de middenpijler in de rivier kon vervallen. Ten behoeve van deze nieuwe boog is aan de stadszijde een nieuw landhoofd vóór het oude aangelegd. Aan de Lentse zijde sluiten de nieuwe bruggdelen aan op het oorspronkelijke landhoofd.

Het viaduct (Hezelpoort)

In de verbinding van de Lange Hezelstraat en de Voorstadslaan werd tussen 1876 en 1879 het spoorweg viaduct gebouwd. Het is van cultuurhistorische waarde als stadium in de typologische ontwikkeling van spoorbruggen, als voorbeeld van een in baksteen opgemetseld spoorwegviaduct uit het laatste kwart van de negentiende eeuw. Ten behoeve van langzaamverkeer is aan de zuidzijde een nieuwe tunnel aangebracht.

Enkele jaren geleden zijn de borstweringen in oorspronkelijke staat vernieuwd. Met de aanleg van de fietsbrug is de oostzijde van de poort gedeeltelijk aan het oog onttrokken. Aan de westzijde is de sfeer van een middeleeuwse poort echter nog steeds beleefbaar. In 2000 is het viaduct aangewezen als Rijksmonument.

Het zuidelijk landhoofd

Dit is onderdeel van de spoorbrug die tussen 1875 en 1879 gebouwd is. Daarin had het landhoofd ook een militaire functie. Het was daarom aanmerkelijk breder dan de brug en had ter weerszijden van de spoorbaan twee wachthuizen. Op de begane grond zijn ze verbonden door een overwelfde gang. Oorspronkelijk waren de wachthuizen bekroond met een gekanteelde, gemetselde borstwering. Deze dakterrassen en de tweede verdieping waren via een traptorentje met wenteltrap vanuit de eerste verdieping toegankelijk. Het traptorentje aan de stadszijde werd bekroond door een mansfiguur met vaandel.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de borstweringen gesloopt, de traptorens ingekort en het geheel werd afgedekt met een betonplaat. De beide wachthuizen werden bewoond. Recent is met de aanleg van de fietsbrug het oostelijke wachthuis op de tweede verdieping doorsneden.

Bij de plannen voor aanleg van de nieuwe spoorbrug dreigde dit landhoofd te verdwijnen. Acties voor behoud hebben er toe geleid dat het in 1986 is aangewezen als Rijksmonument. Voor de oplegging van de nieuwe brug is toen op enige afstand een nieuwe pijler gebouwd.

Momenteel bestaan plannen om de oorspronkelijke situatie van de gekanteelde dakterrassen en de traptorentjes te herstellen. Het nieuwe bestemmingsplan zal deze bebouwingshoogte mogelijk moeten maken. Ook zal in de bestemming een gedifferentieerder gebruik dan het huidige (wonen) mogelijk moeten zijn.

Monumenten

In de navolgende paragrafen wordt ingegaan op diverse waardevolle objecten die op verschillende niveaus bescherming genieten. Deze objecten dienen in het bestemmingsplan een planologische bescherming te krijgen, tenzij anders (gemotiveerd) is aangegeven.

Beschermd stadsgezicht

Het talud van de spoordijk ligt in het beschermd stadsgezicht. Tot op heden is er nog geen planologische bescherming uit voortgevloeid. Door de naastgelegen nieuwbouw uit de eindjaren 80 is er ook geen relatie meer met de stad anders dan de kade en de Lange Hezelstraat. De aanwijzing voor dit gebied is daarom niet adequaat meer en er wordt er in het kader van dit plan verder geen aandacht aan geschonken anders dan in relatie tot de status van Rijksmonument waarop in de volgende paragraaf wordt ingegaan. Dit betekent overigens niet dat de status voor dit gebied wordt ingetrokken, maar dat de status geen aanleiding geeft er in de ruimtelijke zin gevolg aan te geven.

Rijksmonumenten

Het landhoofd van de spoorbrug alsmede de Hezelpoort zijn aangewezen als Rijksmonument. Deze genieten vanuit dien hoofde de noodzakelijke bescherming. Vanuit planologische oogpunt is bescherming gewenst om ingrepen in de omgeving af te stemmen op de kwaliteit en instandhouding van het Rijksmonument.

MIP-objecten

Het plangebied omvat diverse MIP-objecten. MIP staat voor Monumenten Inventarisatie Project en omvat een inventarisatie van alle objecten, bouwwerken en gebouwen opgericht tussen 1850 en 1940. De gemeente heeft alle objecten beoordeeld en al dan niet beschermd middels een gemeentelijke beschermingsmaatregel.

Eén object dat geen bescherming geniet, maar wel behoudenswaardig is, is de toegangspoort op de hoek van de Weurtseweg en de Lijnbaanstraat. Alhoewel de poort op zijn huidige plaats niet handhaafbaar is zou deze elders ingepast kunnen worden.

Beschermd Stadsbeeld

Een deel van de bebouwing aan de Weurtseweg geniet bescherming als onderdeel van het Beschermd Stadsbeeld Waterkwartier. Daarvan liggen de woningen Weurtseweg 182 t/m 230, Pater van Hooffstraat 1 en Dijkstraat 2 binnen het plangebied.

Gemeentelijke monumenten

Op basis van de MIP-inventarisatie staat een aantal woningen langs de Weurtseweg op de nominatie te worden voorgedragen als Gemeentelijk Monument. Daarvan liggen de woningen Weurtseweg 182 t/m 230, Pater van Hooffstraat 1 en Dijkstraat 2 binnen het plangebied. De aanwijzingsprocedure is nog niet opgestart. Op de kop van het landhoofd van de Waalhaven staat een havenkraan die aangewezen is als gemeentelijk monument. Voor de gerestaureerde kraan is een plek aan de kade gereserveerd in de lijn van de Hezelpoort waardoor hij gaat functioneren als blikvanger bij het verlaten van de binnenstad. Andere plaatsen aan de haven zijn ook denkbaar.

Archeologisch erfgoed

In een groot deel van het Waalfront liggen de resten van de grootste Romeinse stad in Nederland, Ulpia Noviomagus, in de bodem. Uitgangspunt is dat in de toekomstige sloop-, bouw- en inrichtingsplannen zo min mogelijk van deze resten vernietigd worden. Dit is een van de belangrijkste thema's in het door Nederland ondertekende Verdrag van Valletta. In september 2007 is het verdrag in de Nederlandse Wetgeving geïmplementeerd. Voor de omgang met het archeologisch erfgoed in het plangebied is de bescherming van het

bodemarchief en het behoud in situ een randvoorwaarde bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van de plannen in het Waalfront. Er is de verplichting om maximaal behoud te realiseren. In het kader van dit bestemmingsplan voor gekozen voor zover mogelijk een beschermende maatregel in het bestemmingsplan op te nemen om die bescherming te waarborgen. Overige voorwaarden worden op basis van een exploitatieovereenkomst vastgelegd.

Voor het gebied geldt dat voorafgaand aan de grondwerkzaamheden een non-destructief onderzoek plaats dient te vinden (grondradar/tracer) waarbij een inventarisatie wordt gemaakt van de archeologische resten in de bodem. Op basis van dit onderzoek kan beoordeeld worden of eventuele verstoringen van het archeologische bodemarchief een bedreiging vormen voor belangrijke constructieve resten uit de Romeinse tijd. De uit dit onderzoek verkregen informatie kan gebruikt bij het visualiseren van het Romeinse verleden in het Waalfront. Het zichtbaar en beleefbaar maken van het verleden in de nieuwe situatie is een uitgangspunt.

Tot op 11.50 +NAP gelden geen beperkingen. Daaronder is per bebouwde oppervlakte een beperkte verstoring van het bodemarchief door funderingspalen acceptabel. Het palenplan en de constructieve data moeten per deelproject/gebouw/parkeergarage worden voorgelegd aan het archeologisch bevoegd gezag (gemeente Nijmegen) ter toetsing.

Innovatieve manieren van funderen kunnen de aantasting van het bodemarchief zo klein mogelijk (kleiner dan maximaal toegelaten percentage) maken, zeker wanneer ze ook in technisch, organisatorisch en financieel opzicht een goed en betaalbaar alternatief bieden.

Door deze randvoorwaarden wordt invulling gegeven aan het Verdrag van Valetta.

Milieueffectrapportage (MER)

De MER, met de bijlagen en de Aanvulling op de MER zijn als Bijlage 2 opgenomen in dit bestemmingsplan. De daarin opgenomen beoordelingen van het Masterplan en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) zijn leidend geweest voor het opstellen van het bestemmingsplan. In de MER wordt ingegaan op de beleidskaders die in het voorgaande hoofdstuk zijn opgenomen en wordt aangegeven hoe het plan zich met deze beleidskaders verhoudt.

Milieubeleidsplan 2007-2010 "Gezonde groene en schone stad"

In dit document staat het lokale milieubeleid van Nijmegen beschreven.

Nijmegen heeft samen met andere partijen in de bouw het KAN-convenant duurzaam bouwen ondertekend. Dit convenant beschrijft het basisniveau van duurzaam bouwen waarvan de deelnemers uitgaan.

Voor het Waalfrontgebied geldt tevens het met de Provincie Gelderland en de buurgemeente Beuningen opgestelde Milieuprogramma 2007-2010 Nijmegen-West en Weurt, "Milieukwaliteit nu en morgen".

Het milieuprogramma moet ervoor zorgen dat de milieukwaliteit van Nijmegen-West Weurt verbeterd en gewaarborgd blijft, ook bij nieuwe ontwikkelingen in Nijmegen-West Weurt.

Doelen voor de aankomende vier jaar zijn:

In 2010 voldoen alle plekken in Nijmegen-West Weurt voor fijn stof en NO₂ aan de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit.

Er komt ten opzichte van 2006 geen procentuele toename van bestaande woningen, schoolgebouwen of gezondheidsinstellingen waar de voorkeurswaarden door verkeer of door industrie worden overschreden (standstill-principe).

De geuroverlast in alle wijken van Nijmegen-West Weurt is in 2009 teruggebracht tot minder

dan 3% ernstig gehinderden. Het noordelijk deel van De Biezen/Waterkwartier bereikt dit doel enkele jaren later, vanwege de ontwikkeling van het Waalfront.

Milieu

Nijmegen heeft gezondheid en natuur hoog in het vaandel. Het milieu in Nijmegen moet natuurlijk voldoen aan de landelijke normen. Belangrijke speerpunten in het milieubeleid zijn duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. Er is veel aandacht voor luchtkwaliteit en het verminderen van de fijnstof uitstoot door het verkeer. Daarom realiseert de stad uitgebreide en afwisselende fiets- en wandelroutes in de stad en onderzoekt de mogelijkheden van schone bussen en het om de stad leiden van vrachtverkeer.

Duurzaamheid betekent aandacht voor de eindigheid van grondstoffen, zorgvuldig omgaan met ruimte en groen, een zo breed mogelijk scala aan planten- en diersoorten behouden, en voorkomen dat milieuproblemen afgewenteld worden naar andere gebieden en volgende generaties. Inwoners, bedrijven en de gemeente kunnen er samen voor zorgen dat Nijmegen een leefbare stad blijft. De kwaliteit van de leefomgeving willen we bewaken door het voorkomen of oplossen van hinderlijke, gevaarlijke of ongezonde situaties. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn het behoud van groen, schoon en zuinig gebruik van water, duurzame energie, materialen en grondstoffen, bevorderen van luchtkwaliteit, een schone bodem, en beperken van geluids- en geuroverlast en, vanzelfsprekend, bewust omgaan met afval.

Het Waalfront leidt tot herschikking van de industrie, waardoor geluid- en stankoverlast afnemen en ook het vrachtverkeer door Nijmegen-West (met name de Weurtseweg) sterk afneemt. Het vergroot de binding van Nijmegen met de Waal en daarmee de aantrekkelijkheid van de stad.

Flora en fauna

De uitgevoerde quick-scan geeft aanwijzingen voor het voorkomen van schade aan populaties en mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen en pro-actief plannen. In voorkomende gevallen vormen deze gegevens aanleiding tot het uitvoeren van een onderzoek, wat de basis zal zijn voor een eventueel aan te vragen ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet.

Omdat de ontwikkeling van het Waalfront een langjarig traject is, zullen de inventarisatiegegevens in de toekomst niet meer actueel zijn (over het algemeen wordt 5 jaar als maximum aangehouden). Bij de realisering van de ontwikkelingslocatie dient dan ook een op basis van de quick-scan zorgvuldige afweging gemaakt te worden of een natuurwaardenonderzoek, een inventarisatie naar beschermde flora en fauna op basis van de Flora- en faunawet, noodzakelijk is. Bij de start van iedere ontwikkeling dient een afweging gemaakt te worden in hoeverre een inventarisatie in het kader van de natuurwetgeving noodzakelijk is. Op basis van de quick-scan wordt geoordeeld dat er geen soorten voorkomen waarvoor geen ontheffing kan worden verkregen.

Voor deze paragraaf wordt verwezen naar het MER-rapport, Bijlage 6 Natuur (Bijlage 2).

Omdat bij de vaststelling van het bestemmingsplan flora- en fauna-aspecten moeten worden meegewogen is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd, hetgeen als de Bijlage 4 is opgenomen. Zie verder paragraaf 3.8.

Bedrijvigheid

Bestaande bedrijvigheid

Het Masterplan Waalfront en de daarbij behorende exploitatie gaat er vanuit dat alle bestaande bedrijvigheid en de daarbij behorende bebouwing zal verdwijnen, met uitzondering van één of enkele nog nader te inventariseren cultuurhistorisch waardevolle bedrijfspanden. Deze cultuurhistorisch waardevolle bedrijfspanden zullen worden omgebouwd naar nieuwe

functies bijvoorbeeld wonen en lichte bedrijvigheid.

In de exploitatie (zie paragraaf 6. Economische uitvoerbaarheid) is met de aankoop rekening gehouden. Enkele percelen zijn al verworven en voor anderen zijn al vergevorderde onderhandelingen gaande. Milieucirkels van bedrijven buiten het plangebied lopen niet over het Waalfront met uitzondering van de geluidszone van het industrieterrein Nijmegen West/Weurt. De nieuwe geluidszone zal voor een gedeelte over het gedeelte bij de Bakens liggen. Hiervoor is een Hogere Waarde aangevraagd en verleend.

Nieuwe bedrijvigheid

In het plangebied is het mogelijk om 'lichtere bedrijvigheid' toe te laten zoals horeca, kantoren, detailhandel en culturele voorzieningen. Zodra deze bedrijven zich willen gaan vestigen zullen deze een melding moeten indienen of een vergunning moeten aanvragen op grond van de milieuregelgeving. Daarbij zal getoetst worden of ze kunnen voldoen aan de geldende milieuwet- en regelgeving en welke voorzieningen eventueel noodzakelijk zijn.

Bodem

Voor deze paragraaf wordt verwezen naar het MER-rapport, Bijlage 5 Bodem en Water (Bijlage 2).

Water

Voor deze paragraaf wordt verwezen naar het MER-rapport, Bijlage 5 Bodem en Water (Bijlage 2).

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) is voor grondwaterbeschermingsgebieden het beleid "Standstill/step forward" voor stedenbouwkundige ontwikkelingen opgenomen. Daarmee wordt bedoeld dat er geen verslechtering mag plaatsvinden van de huidige grond-waterkwaliteit/kwantiteit rondom het waterwingebied door bouwplannen. Liefst moet er verbetering optreden door bij het bouwen te voorkomen dat er bronnen ontstaan, die een vervuiling kunnen geven. Dit kan door geen gebruik te maken van uitlogende materialen en door zorgvuldig om te gaan met hemelwater en oppervlaktewater, dat in de grond infiltreert. Ook het saneren van bestaande vervuiling van oppervlakkig grondwater en bodem kan een positieve bijdrage leveren. In het Waalfront zal zeker een goede stap vooruit worden gemaakt, omdat de huidige industrie zal verdwijnen en vervangen wordt door woningbouw. Ook wordt er een behoorlijke leeflaag aangelegd op de bestaande (vervuilde) bodem, die een filterende werking zal hebben, zodra hemelwater infiltreert bij de niet aangekoppelde huizen en wegen.

Voor het plangebied is een eigen waterhuishoudkundig plan opgesteld, waarin wordt aangegeven hoe met de waterhuishouding wordt omgegaan (zie Bijlage 5). Het grondwaterbeschermingsgebied dient planologisch beschermd te worden.

Geluid

Actualisatieslag

Door voortschrijdend inzicht is het verkeersmodel, t.o.v. het verkeersmodel dat gebruikt is voor het akoestisch onderzoek dat hoort bij het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarde, aangepast. Het akoestisch onderzoek baseert zich op verkeersgegevens voor het jaar 2020. In het geactualiseerde verkeersmodel dat voor de situatie in het jaar 2020 is gebruikt is geen rekening meer gehouden met prijsbeleid voor verkeer, wel rekening gehouden met doortrekken van de A15 en ook is rekening gehouden met de HOV-lijn. In het rapport "Verkeersmodellen Bestemmingsplan Waalfront" van 18 december 2007 is e.e.a. uitgelegd. In verband met bovenstaande is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. Op de meeste locaties (ook bij de bestaande woningen in het Waalhaevecomplex) zijn de geluidsbelastingen gelijk gebleven of maximaal 1 dB minder t.o.v. het vorige akoestisch onderzoek. Ten opzichte van het ontwerpbesluit hogere waarde is voor 4 bestaande woningen in het Waalhaevecomplex (Waalbandijk 47, 53, 75 en 77) nu geen hogere waarde meer vastgesteld omdat de voorkeurswaarde van 48 dB niet meer wordt overschreden. Bij 2 deelgebieden

(Bakens en Fortlandschap), waar alleen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zullen worden gerealiseerd, zijn de geluidsbelastingen, als gevolg van wegverkeer op de 2^e Stadsbrug, met 1 dB toegenomen. Het definitieve besluit hogere waarde is, t.o.v. het ontwerpbesluit hogere waarde, naar aanleiding van het geactualiseerde akoestisch onderzoek aangepast.

Algemeen

Het bestemmingsplan Waalfront Nijmegen maakt het mogelijk dat er activiteiten worden verricht die geluidhinder kunnen veroorzaken, zoals woon- en werkverkeer. Maar het bestemmingsplan bevat ook geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Daarnaast hebben de huidige spoorlijn aan de oostzijde van het plangebied, het emplacement aan de zuidoostzijde van het plangebied en het gezoneerde industrieterrein ten zuidwesten van het plangebied invloed op het nieuwe plan. In het MER Waalfront en in de aanvulling MER Waalfront zijn de diverse bronnen in beeld gebracht en is in ontwikkelingsvarianten afgewogen welke opties er voor het gebied zijn en wat de meest milieuvriendelijke ontwikkeling van het Waalfront is. Voor het bestemmingsplan Waalfront is gekozen voor de variant Stadsweg 100%. Het akoestisch onderzoek richt zich dan ook alleen op deze variant. Bij deze variant gaat de hoofdverkeersstroom via de Stadsweg en wordt de Weurtseweg ingericht als erftoegangsweg.

De intentie van dit bestemmingsplan is dat bij alle geluidsgevoelige bestemmingen wordt voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh). Daar waar dit aantoonbaar onmogelijk is kan onder voorwaarden een hogere geluidsbelasting worden toegestaan. Hierbij moet voldaan worden aan de Wgh, Bgh en de "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder". Een hogere waarde mag echter nooit hoger zijn dan de maximum toegestane geluidsbelasting uit de Wgh en Bgh. In deze paragraaf wordt een korte beschrijving gegeven van de Wgh, vervolgens per geluidsbron uiteengezet wat de gevolgen zijn van én voor Waalfront en tenslotte aangegeven hoe hiermee omgegaan moet worden.

Wet- en regelgeving en beleid

Wet geluidhinder

In de Wgh staan de geluidzones rond of langs een geluidsbron centraal. Daarbinnen moet een akoestisch optimale situatie worden nagestreefd, waarbij de aandacht is gericht op geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Met het stelsel van zonering is een koppeling gelegd tussen beperking van geluidhinder en ruimtelijke ordening. Geluidzones zijn voor verschillende geluidsbronnen voorgeschreven, waaronder industrie, wegverkeer en railverkeer.

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. In deze gewijzigde wet zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste wijziging is dat de geluidsbelasting door weg- en railverkeerslawaai niet meer wordt uitgedrukt in een etmaalwaarde, maar in een Europese L_{den} -waarde (de afkorting 'den' staat voor day-evening-night). De etmaalwaarde is de hoogste waarde van de gewogen dag-, avond- en nachtwaaarden, en de L_{den} -waarde is het gemiddelde van deze waarden.

Hieronder worden de belangrijkste juridische kaders uit de Wet geluidhinder per bron

opgesomd. Daarbij beperken we ons alleen tot woningbouw. Hierbij wordt uitgegaan van de toekomstige situatie zoals beschreven in het bestemmingsplan Waalfront. Voor andere geluidsgevoelige bestemmingen kunnen afwijkende normen gelden.

reconstructie Waalbandijk (opgenomen in de toekomstige Stadsweg) en Voorstadslaan i.c.m. realiseren nieuwe woningen:

>>> maximum toegestane geluidsbelasting is 63 dB, daarboven bouwverbod;

aanleg nieuwe weg (Stadsweg en Stadsbrug) i.c.m. realiseren nieuwe woningen:

>>> maximum toegestane geluidsbelasting is 58 dB, daarboven bouwverbod;

aanleg nieuwe weg (Stadsweg) i.c.m. bestaande woningen:

>>> maximum toegestane geluidsbelasting is 63 dB, daarboven bouwverbod;

bestaande spoorlijn (Arnhem-Nijmegen, traject 245) i.c.m. nieuwe woningen:

>>> maximum toegestane geluidsbelasting is 68 dB, daarboven bouwverbod;

bestaand gezoned industrie terrein (Nijmegen-West/Weurt) i.c.m. nieuwe woningen: >>> maximum toegestane geluidsbelasting is 55 dB(A), daarboven bouwverbod;

bestaand emplacement (t.h.v. het station en huidige Gelderlanderlocatie) i.c.m. nieuwe woningen:

>>> maximum toegestane geluidsbelasting is 55 dB(A) (hier wordt niet de piekbelasting bedoeld), daarboven bouwverbod.

Beleid hogere waarden

De Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) bepalen de voorkeurswaarde en maximum toegestane geluidsbelasting voor wegen, spoorwegen of industrieterreinen op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen). De hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt de 'voorkeurswaarde' genoemd. Als in bijzondere omstandigheden niet aan deze voorkeurswaarde kan worden voldaan moet er een maatregelenafweging plaats vinden. Daarnaast moet getoetst worden aan de maximum toegestane geluidsbelasting volgens de Wgh, het Bgh en ook aan de "Beleidsregels Hogere Waarde(n) Wet geluidhinder" van de gemeente Nijmegen. Het beleid is er op gericht om zo min mogelijk hogere waarden toe te staan, en daar waar het mogelijk is maatregelen te treffen zodat in elk geval de geluidsbelasting daalt en bij voorkeur de voorkeurswaarde niet wordt overschreden. Als na bovenstaande afweging en toetsing de voorkeurswaarde wordt overschreden kan onder voorwaarden voor de geluidsgevoelige bestemmingen een hogere waarde worden vastgesteld. Deze hogere waarde mag echter nooit hoger zijn dan het in de Wgh respectievelijk Bgh vastgelegde maximum (de maximum toegestane geluidsbelasting).

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek, ook wel hogere grenswaarden onderzoek, is in Bijlage 3 te vinden. In dit onderzoek is de toekomstige situatie, zoals beschreven in het bestemmingsplan Waalfront, het uitgangspunt. Omdat de stedenbouwkundige invulling van het plangebied Waalfront nog onbekend is, is uitgegaan van een worst-case scenario. Dit is gebaseerd op het Masterplan. Het Masterplan is globaal van opzet. Uit het onderzoek blijkt dat bij een worst-case scenario voor meerdere woningen (2.594 nieuw te bouwen woningen en 78 bestaande woningen) de voorkeurswaarde voor weg-, railverkeers- en industrielawaai wordt overschreden. Ook wordt voor meerdere woningen de maximum toegestane geluidsbelasting overschreden. Als de nu berekende geluidsbelasting de maximum toegestane geluidsbelasting overschrijdt wordt de maximum toegestane geluidsbelasting als hogere waarde vastgesteld.

Industrielawaai

In deze paragraaf is aandacht besteed aan de consequenties van Industrielawaai voor de ontwikkeling van Waalfront. Ten zuidwesten van Waalfront ligt het gezoneerde industrieterrein Nijmegen-West/Weurt en ten zuidoosten van Waalfront ligt het emplacement. De woningen aan de westzijde van Waalfront kunnen mogelijk hinder ondervinden van het gezoneerde industrieterrein en die aan de oostzijde van het emplacement.

Gezoneerd industrieterrein Nijmegen-West/Weurt

Het industrieterrein Nijmegen-West/Weurt is een gezoneerd industrieterrein. In dit bestemmingsplan wordt een deel van de geluidzone vastgelegd. De zonegrens geeft de 50 dB(A) contour van het industrieterrein aan. De voorkeurswaarde van Industrielawaai is 50 dB(A). Een deel van het woongebied ligt binnen de geluidzone. Bij de deelgebieden Bakens en Fortlandschap wordt de maximum toegestane geluidsbelasting overschreden als gevolg van het gezoneerde industrieterrein. In paragraaf 3.7.5.2. Akoestisch onderzoek, staat in welke gevallen de nu berekende maximum toegestane geluidsbelasting mag worden overschreden.

Voor meerdere nieuw te bouwen woningen in de deelgebieden Bakens en Fortlandschap zijn hogere waarden vastgesteld t.g.v. Industrielawaai vanwege het gezoneerde industrieterrein Nijmegen-West/Weurt.

Emplacement

Voor het emplacement geldt geen zone in de zin van de Wet Geluidhinder, maar gelden vergunde rekenpunten conform de Wet Milieubeheer. Voor de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen is onderzoek verricht naar de geluidsbelastingen t.g.v. het emplacement. Vervolgens is er getoetst aan de geluidvoorschriften in de milieuvergunning.

De geluidsbelasting op de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen is lager dan 55 dB(A)-etmaalwaarde.

Wegverkeerslawaa

Wegen met een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur (Weurtseweg) en wegen die in een als woonerf aangeduid gebied liggen hebben geen onderzoekzone en hoeven daardoor niet te worden onderzocht. Voor wegen met een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur gelden verschillende onderzoekszones. Bij binnenstedelijke wegen met maximaal 2 rijstroken geldt een onderzoekzone van 200 meter en bij wegen met 3 of meer rijstroken geldt een onderzoekzone van 350 meter.

De Weurtseweg zal met de aanleg van de Stadsweg (hoofdverkeersstroom) worden ingericht als een erftoegangsweg. De Weurtseweg krijgt hierdoor een snelheidslimiet van 30 km/uur.

Het onderzoek gaat in op de reconstructie van de Waalbandijk (opgenomen in de toekomstige Stadsweg) en Voorstadslaan. Daarnaast gaat het onderzoek in op de aanleg van nieuwe wegen zoals de Stadsweg en 2^e Stadsbrug. Voor de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen is onderzoek verricht naar de geluidsbelastingen. Voor de bestaande woningen, binnen het toekomstige bestemmingsplan Waalfront, langs de Weurtseweg en in het Waalhaevecomplex is eveneens onderzoek verricht naar de geluidsbelastingen.

Bij zo goed als alle deelgebieden wordt de voorkeurswaarde voor wegverkeer overschreden. Op enkele deelgebieden wordt de maximum toegestane geluidsbelasting overschreden als gevolg van wegverkeer op de Stadsweg. In paragraaf 3.7.5.2. Akoestisch onderzoek, staat in welke gevallen de nu berekende maximum toegestane geluidsbelasting mag worden overschreden.

Voor meerdere nieuw te bouwen woningen zijn er hogere waarden vastgesteld t.g.v. wegverkeer op de Stadsweg, 2^e Stadsbrug en Voorstadslaan. Dit geldt vanwege wegverkeer op de Stadsweg voor meerdere nieuw te bouwen woningen binnen de deelgebieden Bakens, Fortlandschap, Dijkhoven, Park en Quartier Romain. Vanwege wegverkeer op de 2^e Stadsbrug geldt dit voor meerdere nieuw te bouwen woningen binnen de deelgebieden Bakens en Fortlandschap en vanwege wegverkeer op de Voorstadslaan voor nieuw te bouwen woningen binnen het deelgebied Handelskade.

Voor meerdere bestaande woningen in het Waalhaevecomplex, op de hoek toekomstige Stadsweg-Voorstadslaan-Weurtseweg, zijn hogere waarden vastgesteld t.g.v. wegverkeer op de Stadsweg. Volgens het oude akoestisch onderzoek moesten er 82 hogere waarden worden vastgesteld en volgens het geactualiseerde akoestisch onderzoek moet dat nog voor 78 woningen worden gedaan. Dat is voor 4 woningen (Waalbandijk 47, 53, 75 en 77) minder omdat de geluidsbelasting op de gevel maximaal 48 dB bedraagt en daarmee voldoet aan de voorkeurswaarde.

Voor de circa 28 bestaande woningen aan de Weurtseweg, gelegen binnen het toekomstige bestemmingsplan Waalfront en op de bestemmingsplankaart weergegeven als "Wonen", wordt de voorkeurswaarde niet overschreden en hoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld.

Railverkeerslawaaï

Aan de oostzijde van Waalfront bevindt zich de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. De spoorlijn heeft een onderzoekszone van 300 meter. De woningen en voorzieningen die in het oosten van het plan gebouwd worden liggen naast het spoor en zullen hier geluidhinder van ondervinden.

Bij deelgebied Handelskade wordt de voorkeurswaarde voor railverkeer overschreden. Eveneens wordt in dit deelgebied t.g.v. het railverkeer de maximum toegestane geluidsbelasting overschreden. In paragraaf 3.7.5.2. Akoestisch onderzoek, staat in welke gevallen de nu berekende maximum toegestane geluidsbelasting mag worden overschreden.

Voor meerdere nieuw te bouwen woningen in deelgebied Handelskade zijn er hogere waarden vastgesteld t.g.v. railverkeer op de spoorlijn Arnhem-Nijmegen.

Maatregelenafweging

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor woningen op diverse plaatsen de voorkeurswaarde van 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor railverkeer en 50 dB(A)-etmaalwaarde voor industrie wordt overschreden. Een maatregelenafweging is verplicht. Bij een maatregelenafweging worden de volgende zaken nader bekeken:

bronmaatregelen (bijvoorbeeld stil wegdek);

overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld schermen);

afstand tussen bron en ontvanger vergroten.

Binnen dit bestemmingsplan, danwel gelijktijdig daarmee worden de volgende maatregelen getroffen:

toepassen stil wegdek in de vorm van dunne deklagen 1 op de Stadsweg, Waalbandijk (opgenomen in de toekomstige Stadsweg), 2^e Stadsbrug en Voorstadslaan;

geluidsschermen aan weerszijden langs de Stadsbrugweg, inclusief brug, plaatsen met een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van de weg;

verdiept aanleggen van de Stadsweg ter plaatse van het Waalhavecomplex, ten opzichte van bovenkant kademuur ligt de weg 2,5 meter lager;

aanpassen functie van de Weurtseweg in een erftoegangsweg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur;

aanpassen zonegrens, opschuiven in westelijke richting, gezoneerd industrieterrein Nijmegen-West/Weurt.

Uitgaande van de situatie dat het met deze maatregelen niet lukt om de geluidsbelastingen terug te brengen tot de voorkeurswaarde of lager, of als het treffen van maatregelen bezwaren ontmoet vanuit stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard is er een hogere waarde besluit genomen.

Aanvullende eisen

Een hogere waarde besluit voor woningen kan alleen worden genomen als er sprake is van een toepasselijk ontheffingscriterium uit de "Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder". Bij dit plan zijn de volgende ontheffingscriteria van toepassing:

vervanging van bestaande bebouwing;

een doelmatig akoestisch afschermdende functie;

voor het aanleggen van nieuwe wegen geldt dat deze een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie moet vervullen.

In de "Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder" staan nog meer eisen omschreven, die bij het vaststellen van hogere waarden voor woningen gelden. Alle nieuw te bouwen woningen moeten minimaal één geluidsluwe zijde hebben en ook moeten de buitenruimte(n) die als verblijfsruimten worden gebruikt aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd. Hieronder wordt ondermeer verstaan een tuin en een balkon. Als de geluidsbelasting bij nieuw te bouwen woningen groter is dan 53 dB vanwege wegverkeer, 58 dB vanwege railverkeer en 55 dB(A)-etmaalwaarde vanwege industrielawaai dan gelden nog de volgende indelingseisen:

er moet minimaal één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd;

verblijfsruimten moeten zo veel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen.

Cumulatie geluid

Als voor geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege meerdere gezoneerde bronnen, dan wordt de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege gezoneerde bronnen bepaald. De cumulatie wordt berekend voor industrielawaai, railverkeer en wegverkeer. Verder geeft het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 de eisen die worden gesteld aan een cumulatieberekening. De cumulatie van geluid is berekend conform de eisen van de Wgh i.c.m. het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Een kwalificatie van de cumulatie van geluid is niet opgenomen in de vigerende regelgeving, "Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder" en het akoestisch onderzoek. De gemeente Nijmegen acht de binnen dit bestemmingsplan voorkomende gecumuleerde geluidsbelastingen acceptabel.

Binnenwaarde

Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen moet voor de vereiste gevelisolatie worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit. Als er voor geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege meerdere gezoneerde bronnen, dan wordt het gecumuleerde geluidsniveau vanwege gezoneerde bronnen bepaald. Als er sprake is van cumulatie bij nieuw te bouwen woningen wordt de vereiste gevelisolatie (= karakteristieke geluidwering volgens Bouwbesluit) berekend met gecumuleerde geluidsniveaus. Dit is opgenomen in de "Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder".

Op het moment dat de definitieve inrichting en ligging, inclusief hoogteligging, van de Stadsweg bekend zijn moet door de wegaanlegger middels een akoestisch onderzoek worden aangetoond dat voor de bestaande woningen in het Waalhaevecomplex aan het hogere waarde besluit wordt voldaan. Daarnaast moet, als de voorkeurswaarde van 48 dB t.g.v. wegverkeer op de Stadsweg wordt overschreden, middels een bouwakoestisch onderzoek worden aangetoond dat aan de norm van 33 dB voor de akoestische binnenwaarde wordt voldaan. Deze norm is in de Wgh weergegeven. Bij het onderzoek voor de akoestische binnenwaarde gaan we uit van gecumuleerde geluidsniveaus (weg en rail). Dit onderzoek moet door de wegaanlegger worden uitgevoerd voordat de Stadsweg wordt aangelegd, maar de eventuele aan te brengen gevelisolerende- of andere maatregelen hoeven pas gerealiseerd te zijn op het moment dat de weg wordt opgeleverd.

Uitzonderingen

In de toekomst wordt de Voorstadslaan gereconstrueerd. In het akoestisch onderzoek is geen reconstructieberekening uitgevoerd voor de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen, liggend binnen de zone van het te reconstrueren gedeelte van de Voorstadslaan. Dit onderzoek vindt in een later stadium plaats omdat het nog jaren kan duren voordat de Voorstadslaan wordt gereconstrueerd. Bij dat onderzoek zal worden uitgegaan van de meest voor handen zijnde recente verkeersgegevens.

Woonschepen

Woonschepen zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen volgens de Wet geluidhinder. In dat kader gezien hoeft er geen akoestisch onderzoek te worden verricht. Omdat de woonschepen permanent bewoond worden is het vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gezien wenselijk om een ligplaats aan te wijzen, die niet in de directe nabijheid van geluidbronnen volgens de Wet geluidhinder zal zijn. Gezien de huidige ligging van de woonschepen zijn de Stadsweg, Voorstadslaan en de spoorlijn Arnhem-Nijmegen in de toekomst de relevante geluidbronnen volgens de Wet geluidhinder. De huidige ligging/situatie in de haven is het verst van deze geluidbronnen verwijderd en zal naar alle waarschijnlijkheid niet structureel veranderen vanwege het gebruik van de haven door de beroepsvaart.

Luchtkwaliteit

Algemeen

Inleiding

Diverse bronnen veroorzaken luchtverontreiniging. Ten aanzien hiervan zijn in het op 19 juli 2001 van kracht geworden Besluit Luchtkwaliteit ingevolge de Wet milieubeheer (Wm) nadere uitwerkingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden opgenomen. Het betreft hier de grenswaarden voor: Stikstofdioxide (NO₂); Fijn stof (PM₁₀); Benzeen (C₆H₆); Zwaveldioxide (SO₂); Koolmonoxide (CO) en Benzo(a)pyreen (BaP). In Nederland worden in het algemeen alleen voor NO₂ en PM₁₀ mogelijk overschrijdingen verwacht.

De grenswaarden betreffen bestuurlijke normen, ook beneden de grenswaarden zijn in studies gezondheidseffecten waargenomen. Het Besluit Luchtkwaliteit laat gemeenten vrij om beneden de grenswaarden andere normen te hanteren, bijvoorbeeld ten aanzien van bepaalde gebieden of bestemmingen (bijvoorbeeld scholen etc.). Een dergelijk beleid is in Nijmegen (nog) niet voorhanden. Op 6 januari 2004 is het "Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2004-2007" door het college vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma wordt vooralsnog geen strenger beleid vastgesteld voor extra gevoelige bestemmingen dan al in de normering van het Besluit Luchtkwaliteit is vastgelegd. Wel wordt samen met de provincie Gelderland de noodzaak van een dergelijk beleid beoordeeld en zo nodig alsnog vastgesteld.

De eerste kamer heeft onlangs de wetswijziging goedgekeurd, waarbij de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit in de Wet Milieubeheer wordt opgenomen. Deze wijziging is op 15 november 2007 in werking getreden. Er geldt echter een overgangsregeling voor plannen die voor deze datum ter visie gegaan zijn (Artikel V van de wet). Deze plannen worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

(1) Het besluit geeft ruimte voor een aftrek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen, t.w. **zeezoutcorrectie**. Dit is nader uitgewerkt in de "Meetregeling luchtkwaliteit 2005".

(2) Daarnaast biedt het besluit ruimte voor plannen die de heersende concentratie niet of slechts in beperkte mate verslechteren. Als plannen de luchtkwaliteit op een bepaalde plek verslechteren, bestaat de **mogelijkheid tot salderen**. De salderingsregeling is terug te vinden in artikel 7 lid 3 van het BLK2005. Saldering betekent dat ruimtelijke plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets verslechteren (boven de grenswaarde) kunnen doorgaan, mits de luchtkwaliteit in een groter gebied rondom het project per saldo verbetert. De saldobenadering is wel aan drie beperkingen onderhevig:

Beperking naar inhoud: de uitvoering van het compenserende deel van het project, dan wel de afzonderlijke compenserende maatregel, dient gegarandeerd te zijn in de vorm van een maatregel of besluit, waarbij gelet moet worden op de financiering, uitvoerbaarheid en haalbaarheid van genoemde maatregel of besluit. Ook dient de saldering binnen dezelfde stof plaats te vinden (dus PM₁₀ niet compenseren met NO₂);

Beperking naar plaats: de compensatie dient in de directe nabijheid van het project gezocht te worden. Pas als dat redelijkerwijs niet mogelijk is, kan naar compensatie in een ruimer gebied worden gekeken. Daarbij dient het voorts te gaan om een beperkte verslechtering die wordt gecompenseerd door een verbetering in een groter gebied, opdat het aantal blootgestelden per saldo zal verminderen;

Beperking in de tijd: de verslechtering en de compensatie dienen in principe tegelijkertijd te worden gerealiseerd.

In de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005, die op 17 maart 2006 van kracht is geworden, zijn de salderingsregels nader uitgewerkt.

In de tekst van deze rapportage wordt alleen ingegaan op de rekenresultaten voor PM₁₀ en NO₂. Voor de overige stoffen zoals bovengenoemd, worden geen overschrijdingen geconstateerd.

Getalsmatig kan de normering voor NO₂ en PM₁₀ als volgt weergegeven worden:

	norm	ingangsdatum
plandrempel NO ₂	46 ug/m ³	1-1-2007
grenswaarde NO ₂	40 ug/m ³	1-1-2010
jaargemiddelde grenswaarde PM ₁₀	40 ug/m ³	1-1-2005
daggemiddelde grenswaarde PM ₁₀	max. 35 dagen/jaar > 50 ug/m ³	1-1-2005

Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu, binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt. Grenswaarden zijn harde normen.

Plandrempels zijn uit de grenswaarden afgeleid. Deze worden elk jaar strenger totdat de grenswaarde is bereikt in het jaar waarop deze van kracht wordt. Wanneer de plandrempel overschreden wordt geeft dat aanleiding tot het opstellen van een plan met maatregelen om aan de waarde te kunnen voldoen.

Met ingang van 27 november 2006 is het nieuwe Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) van kracht geworden. Twee belangrijke wijzigingen betreffen de manier van afronding en de bepaling van de toetsingsafstand.

In het onderhavige onderzoek zijn de rekenregels uit het Mrv in acht genomen en is de zeezoutcorrectie toegepast voor zowel de jaargemiddelde als de etmaalgemiddelde grenswaarde van PM₁₀. Eveneens is in het onderzoek gekeken naar een mogelijke toepassing van de saldobenadering.

Wegverkeer en luchtkwaliteit

Gegevens die gebruikt zijn voor de berekening van de concentratiebijdrage van het wegverkeer zijn afkomstig uit de verkeersmodellen Waalfront, die weer afgeleid zijn van de verkeersmodellen die ten behoeve van de Waalsprong in 2007 zijn gemaakt. Het betreft gegevens van de jaren 2007, 2010, 2012, 2015 en 2020.

De bijdrage aan de concentratie NO₂ en PM₁₀ van scheepvaart en treinverkeer zijn afkomstig uit eerdere onderzoeken"

" die de gemeente Nijmegen heeft laten uitvoeren. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in het milieumodel van de gemeente Nijmegen. De concentratiebijdrage van de industrie is door de Provincie Gelderland middels modellering in STACKS in kaart gebracht (Nijmegen-West, situatie 2005).

Rekenmethode luchtkwaliteit

Om de bijdrage van de woningbouw in dit project aan de luchtkwaliteit te berekenen zijn vijf situaties berekend:

De situatie bij het vaststellen van het bestemmingsplan;

De situatie in 2010;

De situatie na het realiseren van de tweede stadsbrug (2012);

De situatie na het begin van de realisatie (2015);

De situatie na het realiseren van het gehele plan (2020).

Studiegebied Waalfront

Op dit moment wordt verwacht dat de realisatie pas zal starten in 2015. De concentraties fijn stof en stikstofdioxide zijn voor de jaren 2007, 2010 en 2012 berekend op alle relevante wegen in het studiegebied (zie kaartje). Uit de berekeningen is gebleken dat op de wegen nabij de rand van dit studiegebied het verkeer vanwege het plan geen meetbare invloed meer heeft (zie tabellen). Vanaf 2015 is zowel de autonome als de plansituatie berekend. Het onderzoek is uitgevoerd door Witteveen en Bos en is vastgelegd in het rapport Luchtkwaliteit Waalfront van 22 januari 2008.

Resultaten

Door middel van CAR II berekeningen zijn de concentraties langs alle relevante wegen in het studiegebied in beeld gebracht, voor de jaren 2007, 2010, 2012, 2015 en 2020. Voor alle berekeningsjaren zijn de concentraties berekend op de relevante toetsafstanden op wegvakken die blijkens de contourenkaarten overschrijdingen te zien gaven. Voor de jaren 2015 en 2020 is ook nog het verschil tussen autonoom en plan berekend om vast te stellen of het bestemmingsplan iets bijdraagt aan een verslechtering.

De contourenkaarten zijn bijgevoegd bij het Rapport Luchtkwaliteit Waalfront van 22 januari 2008. Hieronder een voorbeeld voor stikstofdioxide 2015.

Rekenresultaten op toetsafstand

In onderstaande tabellen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op de toetsafstand gegeven, plus het aantal overschrijdingsdagen op de toetsafstand.

Tabel: Jaargemiddelde NO₂ concentratie op toetsingsafstand (µg/m³)

wegvak	zijde	afstand (m)	2007	2010	2012	2015	2020	
						autonoom	plan	autonoom
Nassausingel	NO	10	49,3	47,3	44,1	37,1	37,7	30,5
	ZW	10,5	51,9	49,8	47,6	40,0	40,8	32,5
Waalfrontweg	NO	8	25,9	27,7	25,3	24,7	25,6	20,8
	ZW	8	25,9	28,1	25,5	25,1	26,0	21,1

p
l
a
n
3
0
,
5
3
2
,
5
2
1
,
2
2
1
,
4

Energieweg noord	NW	13,5	37,9	34,2	36,2	31,2	31,2	26,4	26,4
	ZO	13,5	37,4	33,9	35,8	30,9	30,9	26,0	26,0
Neerbosscheweg (Energieweg-Gr aafseweg)	NO	14	55,2	51,6	55,6	47,5	47,5	39,3	39,3
	ZW	14	55,1	51,4	54,5	46,4	46,4	38,5	38,5
Energieweg zuid	NW	15	38,3	34,2	35,5	30,5	30,3	25,4	25,4
	ZO	15	38,6	34,6	35,4	30,5	30,2	25,4	25,4
Neerbosscheweg nabij rotonde	N	16	48,3	45,2	48,1	40,8	40,8	33,6	33,6
	Z	16	48,8	45,9	49,9	42,5	42,5	34,9	34,9
Neerbosscheweg snelweg	N	13	35,1	31,3	31,9	26,7	26,7	21,5	21,5
	Z	13	42,1	37,9	38,9	32,3	32,3	27,1	27,1
Scheepvaart Waal	ZW	140	31,3	29,7	31,5	28,8	28,8	27,1	27,1

Langs de Nassausingel en de Neerbosscheweg komen overschrijdingen voor van de jaargemiddelde NO₂ grenswaarden. Deze overschrijdingen nemen langs de Nassausingel toe als gevolg van de planrealisatie.

**Tabel: Jaargemiddelde PM₁₀ concentratie op toetsingsafstand (µg/m³)
- na zeezoutcorrectie**

wegvak	zijde	afstand (m)	2007	2010	2012	2015	2020
--------	-------	----------------	------	------	------	------	------

						autonoom	plan	autonoom	p l a n
Nassausingel	NO	15	28,7	25,7	25,3	26,2	26,2	21,3	21,3
	ZW	15,5	29,5	26,5	25,3	27,0	27,0	21,3	21,3
Waalfrontweg	NO	13	24,4	22,4	22,0	21,0	21,4	20,0	20,0
	ZW	13	24,4	22,4	22,0	21,0	21,4	20,0	20,0
Energieweg noord	NW	18,5	26,6	23,6	24,2	22,2	22,2	21,2	21,2
	ZO	18,5	26,6	23,6	24,2	22,2	22,2	21,2	21,2
Neerboscheweg (Energieweg-Gr aafseweg)	NO	19	29,4	26,1	26,4	23,4	23,4	22,1	22,1
	ZW	19	28,9	25,8	26,0	23,0	23,0	21,9	21,9
Energieweg zuid	NW	20	27,5	24,5	24,5	22,5	22,5	21,1	21,1
	ZO	20	27,1	24,1	24,1	22,2	22,2	20,9	20,9
Neerboscheweg nabij rotonde	N	21	29,1	25,1	28,1	25,1	25,1	23,1	23,1
	Z	21	28,8	25,1	27,6	24,6	24,6	22,8	22,8
Neerboscheweg snelweg	N	18	25,0	22,8	22,8	21,0	21,0	20,0	20,0

	Z	18	27,4	24,2	24,1	22,1	22,1	20,5	20,5
Scheepvaart Waal	ZW	140	25,0	22,0	22,2	21,6	21,6	20,6	20,6

Langs de Waalfrontweg neemt de concentratie door planrealisatie toe met maximaal 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze toename zorgt niet voor een overschrijding van de grenswaarde.

Tabel: Aantal overschrijdingsdagen PM_{10} - na zeezoutcorrectie

wegvak	zijde	afstand (m)	2007	2010	2012	2015	2020		p l a n
						autonoom	plan	autonoom	
Nassausingel	NO	15	37	25	24	16	16	14	14
	ZW	15,5	41	27	24	18	18	14	14
Waalfrontweg	NO	13	21	17	16	14	15	12	12
	ZW	13	21	16	16	14	14	12	12
Energieweg noord	NW	18,5	27	19	21	16	16	14	14
	ZO	18,5	27	19	21	16	16	14	14
Neerboscheweg (Energieweg-Graaf seweg)	NO	19	41	26	27	19	18	16	16
	ZW	19	38	25	26	18	18	16	16
Energieweg zuid	NW	20	31	21	21	17	17	14	14
	ZO	20	29	20	20	16	16	14	14
Neerboscheweg nabij rotonde	N	21	39	23	34	23	23	18	18
	Z	21	38	23	31	22	22	17	17
Neerboscheweg snelweg	N	18	23	17	17	14	14	12	12
	Z	18	30	21	20	16	16	13	13
Scheepvaart Waal	ZW	140	23	16	16	15	15	13	13

Alleen in 2007, 2010 en 2012 vinden er overschrijdingen van de grenswaarde plaats. In de

jaren dat het plan gerealiseerd wordt, wordt aan de grenswaarde voldaan.

Conclusie resultaten

Door de realisatie van het bestemmingsplan Waalfront vindt een toename in het verkeer plaats. Deze toename heeft effect op de luchtkwaliteit in het gebied. Omdat deze effecten buiten het plangebied merkbaar zijn, is door middel van berekening vastgesteld wat het effectgebied moet zijn (studiegebied). Uit het onderzoek volgt dat:

op toetsingsafstand langs de wegvakken liggend in het effectgebied van het plan wordt aan de jaargemiddelde grenswaarde fijn stof voldaan;

op toetsingsafstand langs de wegvakken liggend in het effectgebied van het plan wordt de etmaalgemiddelde fijn stof grenswaarde (maximaal 35 dagen per jaar mag deze overschreden worden) alleen in 2007 overschreden. De planrealisatie zorgt voor een toename in het aantal overschrijdingsdagen, welke niet resulteert in een overschrijding van de grenswaarde in 2015 en 2020;

in het effectgebied van het plan overal wordt voldaan aan de grenswaarde voor de uurgemiddelde stikstofdioxide-concentratie;

de jaargemiddeld grenswaarde voor stikstofdioxide wordt overschreden langs een aantal wegvakken in 2007, 2010, 2012 en 2015. Het plan zorgt voor een toename van deze overschrijding langs de Nassausingel in 2015.

Volgens de berekening van Witteveen en Bos zorgt de planrealisatie in 2015 voor een verslechtering van de luchtkwaliteit op een plek waar de grenswaarde stikstofdioxide overschreden wordt. In de berekening van de autonome situatie is echter het schoner worden van de daar rijdende bussen niet meegenomen.

Vanuit het Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2005-2010 is een maatregel in gang gezet die ter plaatse van de Nassausingel de concentratie NO₂ onder de grenswaarde zal brengen: het inzetten van schonere bussen. Deze maatregel wordt in 2010 ingevoerd en is voor het bestemmingsplan "Plein 44" als maatregel meegenomen.

Hieronder wordt berekend wat het inzetten van Euro V bussen betekent voor de autonome situatie in 2015, omdat in de besluiten ten aanzien van de concessieverlening alleen sprake is van het eisen van de EEV-norm in 2010 (50%) en nog niet van het rijden op aardgas. Ten aanzien van de emissie van stikstofdioxide is de EEV-norm gelijk aan de Euro V norm (bron: EU richtlijnen 99/96/EC en 2005/55/EC).

Tabel: Concentratie na invoering schone bussen over Nassausingel (2015)

wegvak	zijde	afstand (m)	grenswaarde	autonoom	autonom plus schone bussen	plan
Nassausingel	NO	10	jaargemiddelde NO ₂ (µg/m ³)	37,1	35,9	36,5
	ZW	10,5		40,0	38,9	39,7
	NO	15	jaargemiddelde PM10 (µg/m ³)	26,2	26,1	26,1
	ZW	15,5		27,0	26,7	26,7

	NO	15	aantal dagoverschrijding en PM10	16	16	16
	ZW	15,5		18	17	17

Over de invoering van de EEV-eis voor 50 % van de bussen in 2010 is op 15 december 2005 een besluit genomen door de Stadsregio (raadsvoorstel 2005.241) over de concessie van 2007 tot 2010. Over het programma van eisen voor de concessie na 2010 is februari 2008 een besluit genomen. Op basis van het vaststaande beleid van de gemeente Nijmegen en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, vastgelegd in respectievelijk het Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2005-2010 en het OV Masterplan, is het zeer aannemelijk dat in 2015 alle bussen minstens zullen voldoen aan de Euro V norm.

Fasering

In het luchtkwaliteitonderzoek is gerekend met een bepaalde fasering bij de ingebruikname van de woningen, vanaf 2012 tot en met 2020. Vanwege de emissiefactoren en de achtergrondconcentratie die elk jaar lager worden is het van belang dat de woningen niet eerder dan de in het onderzoek aangehouden jaren in gebruik genomen worden. De fasering is als volgt:

1. tot en met 2012: 0 (nul) woningen;
2. 2013 tot en met 2015: maximaal 1500 woningen;
3. 2016 tot en met 2020: maximaal 400 woningen."

Deze fasering is in de gebruiksbepalingen opgenomen.

Goede ruimtelijke ordening

Naast de bijdrage die een plan levert aan de concentraties langs de belangrijkste wegen, moet gekeken worden naar de concentraties ter plaatse van de geplande woningbouw. In het kader van "goede ruimtelijke ordening" is het van belang de blootstelling van toekomstige bewoners zo veel mogelijk te beperken.

Blootstelling

De luchtkwaliteit in het plangebied wordt voor een belangrijk deel bepaald door de volgende bronnen:

De Waalfrontweg

De spoorlijn Arnhem- Nijmegen (dieseltreinen)

De Waal

Hieronder zijn twee contourenkaarten weergegeven van de NO₂-concentratie in 2015 en 2020.

Uit de contouren kaarten blijkt dat er geen woningen worden gerealiseerd op plaatsen waar de grenswaarden overschreden worden.

Conclusie

In 2020 zijn er geen overschrijdingen, zowel in de autonome als in de plansituatie. In 2015 is er alleen langs de Nassausingel sprake van een concentratie stikstofdioxide (jaargemiddelde) precies op de grenswaarde. In de autonome situatie is de inzet van bussen die aan de EEV-norm voldoen meegenomen, waardoor de concentratie ruim onder de grenswaarde komt. Realisatie van dit bestemmingsplan zorgt op die plek dan wel voor een verhoging, maar niet voor een overschrijding van die grenswaarde.

In de huidige concessieverlening tot 2010 is al opgenomen dat vanaf 2010 minstens 50 % van de bussen moet voldoen aan de EEV-norm. In de berekening voor het jaar 2015 is uitgegaan van de Euro V norm voor alle bussen in Nijmegen. In dat geval wordt op de Nassausingel ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor stikstofdioxide, waardoor de realisatie van het plan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De geplande woningen liggen niet op locaties waar grenswaarden overschreden worden.

Hoogbouw en luchtkwaliteit

Op de westelijke kop van het Waalfront komen een drietal torens met een maximale hoogte van 130 meter. Specifiek voor deze locatie en hoogte is de invloed van de 150 meter hoge schoorsteen van de elektriciteitscentrale van Electrabel bepaald voor de parameters NO₂, PM₁₀ en geur. De geplande woontorens liggen ca. 800 meter ten oosten van de schoorsteen van Electrabel. Deze invloed is bepaald door adviesbureau TAUW en gerapporteerd in "Luchtkwaliteit op de geplande hoogbouw in Nijmegen" d.d. 27 augustus 2007 (kenmerk N001-4543167DAD-ihu-V02-NL; zie bijlage ..). De emissies van de schoorsteen zijn overgenomen uit de recent door de provincie Gelderland verleende milieuvergunning. Op deze hoogte hebben de overige emissies van Electrabel geen invloed. De berekende concentraties ten gevolge van de schoorsteenemissies zijn getoetst aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ in het Besluit luchtkwaliteit 2005 en aan streef-, richt- en grenswaarden voor geur uit het Gelders geurbeleid.

Uit het onderzoek blijkt dat de hoogste concentraties worden berekend op de grootste hoogte van de woontorens (130 meter). Zowel de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de streef-, richt- en grenswaarden uit het Gelders geurbeleid worden in belangrijke mate onderschreden.

De luchtkwaliteit ten gevolge van de schoorsteenemissies van Electrabel is derhalve geen belemmering voor de geplande hoogbouw tot 130 meter in het bestemmingsplan Waalfront.

Externe veiligheid

Algemeen

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

Externe veiligheid door inrichtingen c.q. bedrijven.

Externe veiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportwegen.

Het gestelde onder a. wordt geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit besluit gaat kent de verdere verdeling naar plaatsgebonden risico's (PR) en groepsgebonden risico's (GR). Voor wat betreft het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden als toetsingswaarden (ijkpunten) aangegeven, het groepsrisico wordt getoetst aan de zogenaamde oriënterende waarde. Daarnaast dient bij iedere 'significante' toename of overschrijding van de oriënterende waarde een verantwoordingsplicht te worden doorlopen. Hierbij vindt een afweging plaats van groepsrisico's tegen de maatschappelijke baten en kosten van een risicovolle activiteit.

Van de oriënterende waarde kan eventueel in voorkomende gevallen worden afgeweken. Hieraan dient wel een collegebesluit ten grondslag te liggen waarin de onderbouwing van de afwijking is opgenomen en voorts moet toestemming van de minister zijn verkregen.

Voorafgaand aan het Collegebesluit stelt het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid advies uit te brengen met betrekking tot het groepsrisico.

In het MER Waalfront is het onderwerp externe veiligheid onderzocht. Dit onderzoek wordt gepresenteerd in het bijlagenrapport Woon en Leefmilieu van dit MER.

Ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportassen zal een Algemene Maatregel van Bestuur worden opgesteld, het "Besluit milieukwaliteitseisen externe veiligheid voor transport".

Toetsingsregels

In artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is gesteld dat:

Indien het bevoegd gezag een besluit als bedoeld in artikel 5, eerste tot en met derde lid, vaststelt, wordt in de toelichting op het desbetreffende besluit, behoudens het vierde en vijfde lid, in elk geval vermeld:

de aanwezigheid en de op grond van dat besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting of inrichtingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, voorzover het invloedsgebied ligt binnen het gebied waarop dat besluit betrekking heeft, op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld;

het groepsrisico per inrichting op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-7} per jaar en met de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-9} per jaar;

indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door degene die de inrichting drijft, die dat risico mede veroorzaakt en, indien van toepassing, de voorschriften die zijn of worden verbonden aan de voor die inrichting geldende vergunning, bedoeld in artikel 8.1 van de wet;

indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die in dat besluit zijn opgenomen;

de voorschriften ter beperking van het groepsrisico die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden aan de voor een inrichting, die behoort tot een categorie van inrichtingen ten behoeve waarvan dat besluit wordt vastgesteld, te verlenen vergunning, bedoeld in artikel 8.1 van de wet;

de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico;

de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;

de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstrekken buiten die inrichting, en

de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Inrichtingen en bedrijven

Toepassing dient te worden gegeven aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In artikel 5 lid 1 staat dat het bevoegd gezag bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in de artikelen 10, 11, eerste en tweede lid, 15, eerste lid, 17, eerste lid, 19, eerste, tweede en derde lid, 28, 37, 39b en 40, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en van een besluit tot het verlenen van vrijstelling als bedoeld in artikel 11 van de Woningwet, op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare objecten wordt toegelaten, de grenswaarde, genoemd in artikel 8, eerste lid, en de afstanden krachtens artikel 8.40 van de wet in acht neemt.

Het bovenstaande betekent kortweg dat bij bepaalde in het BEVI genoemde risicovolle activiteiten (bedrijven) moet worden gekeken of zij voldoen aan het Plaatsgebonden-risico ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten en aan het Groepsrisico (PR- en GR).

In het BEVI zijn voor het Plaatsgebonden risico grens- en richtwaarden opgenomen voor resp. kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Voor het groepsrisico is géén wettelijke norm vastgesteld maar een oriënterende richtwaarde, waar het bevoegd gezag gemotiveerd van mag afwijken. We spreken dan over een verantwoording van het groepsrisico.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is van toepassing op risicovolle bedrijven. Dit zijn onder meer Brzo-bedrijven, LPG-tankstations, opslagen met gevaarlijke stoffen groter dan 10 ton en koel- of vriesinstallaties met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak.

In danwel in het invloedsgebied van het plangebied is sprake van een tweetal risicovolle bedrijven. Het gaat om Slachthuis Nijmegen B.V. (ammoniakoel- en vriesinstallatie) aan de Havenweg 2 en CP Kelco (Brzo-bedrijf) aan de Winselingseweg 12. Het Slachthuis Nijmegen B.V. is in het plangebied gelegen en CP Kelco ligt en grenst aan de westkant.

Het bedrijf aan de Havenweg 2 is wegbestemd, externe veiligheid is hier niet meer van belang.

De externe veiligheidsaspecten van het bedrijf aan de Winselingseweg 12 zijn in beeld gebracht middels het uitvoeren van een Qualitatieve Risico Analyse (QRA). De QRA en haar resultaten zijn opgenomen in de rapportage "QRA CP Kelco, i.v.m. stedenbouwkundige ontwikkelingen", d.d. 10 oktober 2007.

Uit de QRA blijkt de Plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar nagenoeg binnen het bedrijfsterrein te blijven. Alléén aan de westzijde treedt de risicocontour buiten het bedrijfsterrein, maar daar vinden géén stedenbouwkundige ontwikkelingen plaats.

Dit betekent dat door de stedenbouwkundige ontwikkelingen géén (beperkt) kwetsbare

objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour worden geplaatst.

De omvang van het groepsrisico is zowel in de bestaande als toekomstige situatie dusdanig laag dat in de zogenaamde fN-curve géén risk ranking kan worden weergegeven.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico niet significant toeneemt ten gevolge van de toekomstige stedenbouwkundige situatie en sprake is van een verantwoord groepsrisico.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn er de volgende potentiële risicobronnen:

vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal

vervoer van gevaarlijke stoffen over het Maas-Waalkanaal

Om de risico's door vervoer van gevaarlijke stoffen in kaart te brengen is in 2006 onderzoek gedaan naar risico's veroorzaakt door bovengenoemde drie potentiële risicobronnen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

Aan de rand van het plangebied is het spoor gelegen waarover momenteel nog vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is. Op dit moment is er nergens een overschrijding van het plaatsgebonden- of het groepsrisico.

In de toekomst zal er, met de ingebruikname van de Betuweroute, over het spoor door Nijmegen geen of zo weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden dat dit spoortraject geen belemmeringen geeft voor ruimtelijke ontwikkelingen. Door ProRail Capaciteitstoedeling zijn eerder al voor de spoorlijnen door Nijmegen zogenaamde 0-prognoses afgegeven, er zullen dus volgens ProRail geen gevaarlijke stoffen meer door Nijmegen komen

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Waal en het Maas-Waalkanaal

De huidige situatie is geïnventariseerd aan de hand van de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland van februari 2003.

Verder zijn de volgende schadefrequenties afgeleid uit ongevalscasuïstiek van de periode 1992-2001 voor zware schade:

Waal: $1,8 \cdot 10^{-7}$ per vtg.km

Maas-Waalkanaal: $1,7 \cdot 10^{-7}$ per vtg.km

Uit recente casuïstiek van de verkeerspost over de jaren 2000-2003 blijkt dat er 32 ongevallen hebben plaatsgevonden op de Waal over 5 km vaarweg ter plaatse. Op de Waal is gemiddeld 13% van de ongevallen gekwalificeerd als ongeval met zware schade (klasse 2,4 of 5). In de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland wordt als gemiddeld percentage voor ongevallen met zeer zware schade (schadeklasse 4,5) 6,1% genoemd. Uitgaande van circa 150.000 scheepspassages per jaar levert dit een gemiddelde frequentie voor ongevallen met zeer zware scheepsschade van: $32 \cdot 0,06 / (4 \cdot 5 \cdot 150.000) = 6,4 \cdot 10^{-7}$ per vtg.km.

Bij de berekeningen is uitgegaan van de frequentie $6,4 \cdot 10^{-7}$ per vtg.km, zowel voor de Waal als het Maas-Waalkanaal omdat dit voor het Maas-Waalkanaal vergelijkbaar is met de maximale waarde per kilometervak die in de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland is genoemd voor het kanaal.

Plaatsgebonden risico

Huidige situatie

De Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland geeft voor de Waal en het Maas-Waalkanaal geen 10^{-6} contour als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over water. Voor het traject langs de Waal stroomopwaarts van het Maas-Waalkanaal blijkt het berekend plaatsgebonden risico lager dan 10^{-7} per jaar, meer dan een factor 10 lager dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie blijkt dat in alle situaties het plaatsgebonden risico lager is dan 10^{-6} per jaar. Voor het Maas-Waalkanaal geldt zelfs dat het plaatsgebonden risico overal lager blijft dan 10^{-7} per jaar

Groepsrisico

Voor wat betreft de verantwoordingsplicht groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing.

Huidige situatie

De Risicoatlas geeft aan dat in de huidige situatie het groepsrisico langs de Waal, bij een inwoneraantal van 1.000 personen per hectare, kleiner is dan 10% van de oriënterende waarde. De huidige inwonersdichtheid ligt circa een factor 10 lager. Het groepsrisico ligt in de huidige situatie dan ook zeer ruim onder de oriënterende waarde.

In de Risicoatlas worden voor de Waal de volgende vervoersaantallen op jaarbasis gehanteerd:

	GF3	GT3	LF1	LF2	LT1	LT2
Waal	1195	9	9497	6764	49	0

Voor de berekening van het invloedsgebied zijn voor de stoffen acrylnitril en ammoniak de 1% letaliteitsgrens bekeken. Afhankelijk van weerklasse en/of schadecriterium volgen hieruit de volgende afstanden:

Stof	Weerklasse D5	Weerklasse F2				
		LBW	1% letaal	AG W	LBW	1% letaal
acrylnitril	1.000 m	400 m	250 m	7.000 m	2.500 m	1.500 m
ammoniak	1.600 m	600 m	250 m	10.000 m	3.000 m	1.000 m

Weerklasse D5 : neutraal weer, wind 5 m/s

Weerklasse F2 : stabiel weer, wind 2 m/s

AGW : alarmeringswaarde

LBW : levensbedreigende waarde

Toekomstige situatie

Naast autonome ontwikkelingen waarbij rekening wordt gehouden met een jaarlijks groeipercentage voor de verschillende stofklassen (LF1 0,5%, LF2 4,1%, LT1 0,2% en GF3 3,8%) is er ook rekening gehouden met het Project Ketenstudies waarbij als mogelijk oplossing voor risico's met ammoniaktransporten naar voren is gekomen om dit transport per spoor te verschuiven naar transport over water.

In het plangebied wordt een mix van woon- en werkbestemming geprojecteerd. Het gaat om 32 hectare met in totaal 2600 woningen (equivalent van ± 6000 personen uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,3) en met 30.000 m² bedrijfsruimte (equivalent van 120 personen uitgaande van een bezetting van 40 pers./ha)

De berekeningen zijn uitgevoerd met de volgende varianten:

2/3 van het plangebied grenzend aan de Waal wordt ingericht voor woningen en de rest van het gebied omvat een bedrijventerrein;

bedrijventerrein grenzend aan de Waal (1/3 van plangebied) en het overige deel ingericht voor woningen.

Voor de berekeningen zijn de volgende situaties beschouwd:

de autonome ontwikkeling voor transport met huidige bebouwing en rekeninghoudend met een ongevalsfrequentie van $8,6 \cdot 10^{-7}$ per voertuig/km en een gemiddelde personendichtheid van 100 personen per ha in het gebied;

de toekomstige situatie uitgaande van de autonome ontwikkeling voor transport en invulling van het plangebied;

de toekomstige situatie uitgaande van de autonome ontwikkeling voor transport inclusief een extra vervoerstream van 100 schepen ammoniak per jaar.

Ten aanzien van het GR blijkt dat voor de autonome ontwikkeling het berekend GR meer dan een factor 100 lager ligt dan de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

Voor de toekomstige situatie met Waalfront bij variant 2/3 personen aan waterzijde en zonder invloed van extra ammoniakvervoer wordt een toename van het GR ten opzichte van de huidige situatie berekend, maar blijft het GR wel met meer dan een factor 10 beneden de oriënterende waarde. Ook indien aangenomen wordt dat het ammoniaktransport van 100 schepen per jaar ter hoogte van het Waalfront zou varen blijft het GR nog steeds een factor 10 onder de oriënterende waarde.

Mogelijke preventieve mogelijkheden tot risicovermindering:

de verkeersbegeleiding op de Waal. Ter hoogte van het plangebied vindt verkeersbegeleiding plaats vanuit de verkeerspost aan de ingang van het Maas-Waalkanaal. Door de bouw van een nieuwe stadsbrug zal het (radar)zicht op de rivier worden beïnvloed. Om de begeleiding op hetzelfde niveau te houden is het aanpassen van radar- en camerolocaties noodzakelijk;

uitsluiting van het aanvaringsrisico voor bebouwing;

vermindering van het aanvaringsrisico door het toepassen van een ontmoedigingsbeleid voor de recreatievaart.

Mogelijke preparatieve maatregelen tot risicovermindering:

het waarborgen dat de bebouwing aan aanwezige personen voldoende bescherming biedt in geval van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen

het waarborgen van veilige vluchtroutes in het geval van brand op de rivier nabij de oever;

het opnemen van de nieuwe situatie in een rampenbestrijdingsplan, waarin alarmering, hulpverlening, ontruiming en bestrijding voor zover van toepassing zijn vastgelegd.

Regionaal brandweeradvies

Groepsrisico

De Waal

Uit de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) voor het transport van gevaarlijke stoffen over de Waal blijkt dat de realisering van het plangebied Waalfront een stijging van het groepsrisico tot gevolg zal hebben.

CP Kelco

Ten behoeve van de planvorming voor het gebied Waalfront is voor het bedrijf CP Kelco een QRA uitgevoerd. Bij deze kwantitatieve risicoanalyse is voor zowel de huidige als de toekomstige situatie bij het bedrijf en het plangebied Waalfront de hoogte van het groeprisico vastgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat het groepsrisico, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie na realisatie van het Waalfront, dermate laag is dat dit niet rekenkundig is weer te geven. De gemeente Nijmegen geeft aan dat deze omstandigheid er aanleiding toe geeft geen nadere verantwoording van het groeprisico op te stellen. CP Kelco zal in dit advies dan ook buiten beschouwing worden gelaten.

Mogelijkheden voor de rampenbestrijding

Hoewel de kans op een groot incident bij het transport en de opslag van gevaarlijke stoffen klein is, wordt om een beeld te krijgen van de mogelijkheden en beperkingen voor de rampenbestrijding maatscenario gedefinieerd. Een maatscenario geeft een beschrijving van een incident met de grootste effecten waarvan het nog geloofwaardig is dat het zich voordoet.

Voor de Waal is het maatscenario een uitstroom van ammoniak met 10 kg/s door een gat (> 10 mm) uit een ammoniaktanker. Bij dit scenario liggen de mogelijkheden voor rampenbestrijding voornamelijk in het neerslaan van vrijkomende ammoniakdampen. De mogelijkheden hiertoe hangen onder meer af van de beschikbaarheid van voldoende materieel, de bereikbaarheid van het incident, de beschikbaarheid van voldoende water en de beschikbare tijd voor een inzet. Hieronder zijn deze voorwaarden in overleg met de brandweer Nijmegen nader uitgewerkt.

Materieel

Voor het effectief neerslaan van ammoniak dat vrijkomt met 10 kg/s is de inzet van minimaal vier blusvoertuigen met waterkanonnen noodzakelijk. De lokale brandweer heeft aangegeven in de meeste gevallen binnen 8 minuten met twee blusvoertuigen ter plaatse te kunnen zijn. Binnen een tijdspanne van een half uur kunnen in de meeste gevallen nog eens twee blusvoertuigen ter plaatse worden ingezet.

Naast voertuigen beschikt de brandweer tevens over een blusboot die na een half uur volledig operationeel kan zijn. De boot kan ingezet worden als zelfstandig blusvaartuig, maar kan tevens als waterpomp fungeren voor brandweervoertuigen aan de wal. De boot heeft daarbij een capaciteit die vergelijkbaar is met twee blusvoertuigen, en is door een overdrukcabine geschikt voor inzet bij calamiteiten met toxische stoffen.

Bereikbaarheid

De lokale brandweer heeft aangegeven dat de buitenplanse bereikbaarheid van het gebied over de weg goed is. Door de globale opzet van het bestemmingsplan kan niet veel worden gezegd over de binnenplanse bereikbaarheid. De binnenplanse bereikbaarheid wordt bij de invulling van de inrichtingsplannen beoordeeld.

Bluswater

Om de inzet van vier blusvoertuigen met waterkanonnen mogelijk te maken is voldoende water noodzakelijk (480 m³ per uur). Aangezien de invulling van het plangebied nog nader gespecificeerd dient te worden, is de beoordeling of voldaan kan worden aan deze bluswatercapaciteit thans nog niet te beantwoorden. Bij de invulling van de inrichtingsplannen zal hieraan aandacht worden besteed.

Tijd

De ontwikkeling van het maatscenario is instantaan: op het moment waarop het lek ontstaat zal direct ammoniak vrijkomen. Dit betekent in de huidige situatie dat gedurende een half uur ammoniak vrij kan komen. Na dit half uur tijd is de brandweer in staat een effectieve inzet te plegen.

Op basis van bovenstaande valt af te leiden dat indien het maatscenario optreedt gedurende een half uur ammoniakdampen vrij kunnen komen. Slachtoffers die binnen één uur medische hulp behoeven zijn vervolgens bepalend voor de hulpvraag. Deze slachtoffers zullen voor het overgrote deel vallen binnen een straal van circa 226 meter vanaf de plaats van het incident (dit is ongeveer het gebied vanaf de Waal tot de Waalbandijk. In het westelijk deel van het plangebied reikt het effectgebied tot voorbij de Waalbandijk). Voor het maatscenario verwacht de RBGZ binnen het Waalfront maximaal 277 slachtoffers die binnen één uur medische hulp behoeven. Dit aantal gaat de mogelijkheden van de rampenbestrijdings-organisatie, met name de geneeskundige hulpverlening, te boven. Er kan worden geconcludeerd dat, in het geval van het maatscenario, sprake is van een resteffect.

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Beoordeling van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid is complex omdat er nog geen generiek toetsingskader is. Toch zijn wel vier factoren te benoemen die inzicht kunnen verschaffen in de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Deze zijn:

- de voorzieningen in het gebied waarmee vluchten en/of schuilen mogelijk wordt gemaakt (infrastructurele mogelijkheden);
- de fysieke mogelijkheden van de in het gebied aanwezige personen om juist te handelen;
- de mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of te schuilen of hiertoe tijdig instructies kan ontvangen (mentale mogelijkheden);
- de waarschuwings- of alarmeringstijd.

Om de factoren die van invloed zijn op de zelfredzaamheid te beoordelen is het allereerst van belang om de meest effectieve strategie voor zelfredzaamheid te bepalen.

Voor een incident met een toxisch gas zoals ammoniak is dit: binnen blijven/naar binnen gaan, eventuele mechanische ventilatie uitschakelen, ramen en deuren sluiten, schuilen aan de lijzijde van de woning/het gebouw en eventuele kieren afdichten met nat textiel/papier.

infrastructurele mogelijkheden

Infrastructurele mogelijkheden liggen voor het maatscenario voornamelijk in het faciliteren van schuilmogelijkheden binnen gebouwen. Hierbij is de mate van isolatie en de manier waarop

gebouwen worden geventileerd bepalend voor de bescherming. Indien de eerder beschreven zelfredzaamheidsstrategie overgenomen wordt door personen in het effectgebied, bieden nieuw te bouwen woningen voor enkele uren een relatief veilige schuilplaats. Voor kantoren is de ventilatievoud hierin bepalend.

Indien vluchten noodzakelijk is voor zelfredding zijn voldoende noord-zuid georiënteerde vluchtwegen noodzakelijk. In de uitwerking in het Masterplan Waalfront zijn echter wel voldoende noord-zuid georiënteerde ontsluitingen aanwezig om vluchten te faciliteren. Indien deze indeling in de uitwerking in het inrichtingsplan worden gevolgd zullen voldoende mogelijkheden voor vluchten aanwezig zijn.

Fysieke mogelijkheden

Uit de door u toegezonden documentatie blijkt dat binnen het plangebied Waalfront geen bestemmingen aanwezig zijn die specifiek bedoeld zijn voor verblijf door verminderd zelfredzame personen. Het valt echter nooit uit te sluiten dat een aantal personen toch als verminderd zelfredzaam moeten worden beschouwd als gevolg van een verstandelijke of fysieke beperking. Tevens dient hierbij te worden opgemerkt dat de hoogbouw die gepland staat in het westelijk deel van het plangebied Waalfront personen beperkingen op kan leggen indien vluchten noodzakelijk blijkt.

Mentale mogelijkheden

De gemeente Nijmegen heeft geen actieve campagne om burgers te informeren over de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen. Door werknemers, bewoners en bezoekers van het plangebied Waalfront voor te bereiden op een eventuele ramp en hen te instrueren over hoe men moet handelen zal de zelfredzaamheid van deze personen toenemen.

De waarschuwings- en alarmeringstijd

Om personen tijdig aan te zetten tot zelfredding is een zo kort mogelijke waarschuwings- en alarmeringstijd van belang. Het landelijke sirenenetwerk is aangelegd om op grote schaal burgers te alarmeren. De verwachting is dat het sirenenetwerk binnen het plangebied voldoende hoorbaar zal zijn.

Advies naar aanleiding van het maatscenario

Hoewel de kans op een groot incident bij het transport en de opslag van gevaarlijke stoffen klein is, is om een beeld te krijgen van de mogelijkheden en beperkingen voor de rampenbestrijding maatscenario gedefinieerd. Op basis van dit maatscenario kan worden gesteld dat de mogelijkheden voor de rampenbestrijding ontoereikend zijn om slachtoffers te voorkomen. Ook kan worden gesteld dat het maximaal aantal te verwachten slachtoffers de mogelijkheden van de geneeskundige hulpverlening te boven zal gaan. Tevens kan worden geconcludeerd dat de mogelijkheden voor de zelfredzaamheid niet optimaal zijn. Er is dus sprake van een restrisico.

Indien wordt besloten de planontwikkeling doorgang te laten vinden zijn er maatregelen denkbaar om het risico zoveel mogelijk te beperken. Hieronder worden mogelijke maatregelen genoemd ter bevordering van de rampenbestrijding en ter bevordering van de zelfredzaamheid.

Maatregelen ter bevordering van de rampenbestrijding

Het continueren van de inzetbaarheid van de blusboot, als belangrijk materieel bij bestrijding van een calamiteit vanaf de rivier.

Zorgdragen voor voldoende bluswatervoorzieningen volgens de richtlijnen uit de notitie Randvoorwaarden en richtlijnen bluswater en bereikbaarheid van Brandweer Nijmegen. Dit kan worden vastgelegd bij de invulling van de inrichtingsplannen. Aanbevolen wordt om ontwikkelende partijen van deze voorschriften op de hoogte te stellen.

Het realiseren van één of meerdere opstelplaatsen aan de Waalkade voor het kunnen leggen van een pomp in de Waal. Bij het opstellen van de inrichtingsplannen wordt hier rekening mee

gehouden.

Maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid

Het realiseren van noord-zuid georiënteerde vluchtroutes zoals ook in de uitwerking van het Masterplan Waalfront is opgenomen. Dit kan worden vastgelegd bij de invulling van de inrichtingsplannen.

Voor gebouwen in het plangebied die zijn voorzien van mechanische ventilatie de ontwerpeis opleggen dat deze installatie centraal kan worden uitgeschakeld.

Zoveel mogelijk afstand bewaren tussen de rivierkade en de geplande hoogbouw in het westen van het plangebied.

Eventuele bedrijven in het plangebied in bedrijfsnoodplannen of BHV-plannen laten vastleggen hoe zij moeten handelen bij een incident met gevaarlijke stoffen op de Waal.

Toekomstige bewoners binnen het plangebied voorlichten over de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen en hen instrueren over hoe te handelen bij een incident op de Waal.

Dit advies sluit af met de algemene aanbeveling om bij nadere stedenbouwkundige uitwerking van het globale bestemmingsplan Waalfront in deelgebieden de brandweer te consulteren. Veelal kunnen eenvoudige maatregelen grote betekenis hebben bij het bestrijden van een calamiteit.

Hoewel de bovengenoemde maatregelen een positief effect hebben op de veiligheid in het plangebied Waalfront, kan niet worden uitgesloten dat het maatscenario zich zal voltrekken en boven de mogelijkheden van de rampenbestrijding uitstijgt. Het is daarbij aan het bevoegd gezag om het restrisico te accepteren en in het ruimtelijk besluit te verantwoorden aan de hand van de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico volgens paragraaf 4.3 van de Crnvgs.

Verantwoording

Op basis van voorgaande onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het plan weliswaar een risico in zich draagt, maar dat dat binnen de maatschappelijk verantwoorde marges blijft.

Nautische aspecten

Gekeken is ook naar de nautische aspecten die relevant zijn voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over water. Het toetsingskader voor de nautische aspecten wordt gegeven in de 'Richtlijn Vaarwegen' van de Commissie Vaarweg Beheerders (CVB).

vervoerscijfers:

In het onderzoek zijn de vervoerscijfers en ongevalfrequenties uit de risicoatlas hoofdvaarwegen alsook recente cijfers van het vervoer en ongevalcasuïstiek beschouwd - ligging vaargebied in vaargeul: Bij de risicoberekeningen is er van uitgegaan dat beladen schepen met gevaarlijke stoffen de zuidelijke zijde (stroomopwaartse richting) van de vaargeul aanhouden. Dit is een pessimistische veronderstelling.

effect van bebouwing:

Voorkomen moet worden dat de directe aanvaring van gebouwen door schepen mogelijk is. Dit wordt bereikt door de bebouwing niet direct aan het water te situeren maar aan een kade. In de Richtlijn Vaarwegen worden, afhankelijk van de klasse van de vaarweg (CEMT-classificatie), onderstaande bebouwingsafstanden gegeven.

Klasse	In buitengebied (m)	In stedelijk en industriegebied (m)
I	15	10
II	20	15
III	25	20
IV/V	30	20

invloedszone:

Naast het aanvaringsrisico kan de aanwezigheid van bebouwing ook invloed hebben op het radarbeeld en/of het camerabeeld dat bij de verkeersbegeleiding gebruikt wordt. De walbebouwing van het plangebied zal hierop geen nadelige invloed hebben. Daarnaast dient voorkomen te worden dat activiteiten in de invloedszone nadelige gevolgen hebben voor de vaarweg. In de Richtlijn Vaarwegen worden de volgende afstanden gegeven voor de invloedszone.

Klasse	invloedszone (m)
I	15
II	20
III	25
IV/V	30

oeverstrook of beheerstrook:

Voor het in stand houden van de vaarweg en voor aanwijzingen aan het scheepvaartverkeer is een 'berm' nodig. Deze oeverstrook dient de bestemming 'vaarweg' c.q. 'water' te hebben en in beheer van de vaarwegbeheerder te zijn.

bruggen:

De nieuwe verkeersbrug zal van invloed zijn op het radarbeeld omdat deze een schaduwgebied dwars over de vaarweg genereert. Dit leidt er toe dat de locaties van walradars zal moeten worden aangepast/uitgebreid. Verder zijn er in de Richtlijnen Vaarwegen richtlijnen met betrekking tot nieuwbouw of reconstructie van bruggen opgenomen.

bunkerschepen en aangemeerde schepen:

Bunkerschepen en aangemeerde schepen vormen een extra obstakel op de rivier en geven een verhoogde kans op aanvaring. Aan de Waalkade mogen uitsluitend schepen met één of geen kegel zijn aangemeerd.

haven aan de Weurtse kant van het Maas-Waalkanaal:

Voorzien wordt de inrichting van een haven aan de Weurtse kant van de uitmonding van het Maas-Waalkanaal in de Waal. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen van in- en uitvarende schepen en daarmee samenhangend zeer lokaal tot een mogelijk verhoogde ongevalfrequentie. De afstand van het plangebied tot de uitmonding van de voorziene haven is bijna één kilometer. Het effect op het veiligheidsrisico ter hoogte van het plangebied is verwaarloosbaar.

Klimaat en Energie

Algemeen

Woningen en utiliteitsgebouwen worden voor de toekomst gebouwd. Dit betekent dat bij ontwerp en uitvoering de volgende aspecten van belang zijn:

Lage energievraag voor ruimteverwarming, warm tapwater en elektrische functies.

Toepassing van duurzame energie, bijvoorbeeld passieve zonne-energie.

Toekomstgericht: Maatregelen die lang mee gaan zijn belangrijk (Bijvoorbeeld goede isolatie; omdat levensduur hiervan gelijk is aan levensduur van het gebouw: het geeft al die jaren effect). Het gebouw dient te worden voorbereidt op toekomstige ontwikkelingen (Bijvoorbeeld: toepassing van Lage Temperatuursystemen; dit maakt de overgang naar een duurzame energievoorziening op termijn gemakkelijker).

Klimaatbestendig: Ondanks inspanningen om klimaatveranderingen te beperken zal de temperatuur deze eeuw enkele graden stijgen. Gebouwen mogen tijdens een hitte golf niet te warm worden. Voor woningen biedt het "passief bouwen" concept veel perspectief. Voor utiliteitsgebouwen is koude-warmte-opslag een goed alternatief voor mechanische koeling.

Vastgesteld beleid

De nationale Kyoto doelstelling voor woningbouw is vertaald naar een doelstelling voor gebouwen. In het coalitieakkoord van de regering is de CO2 reductie doelstelling op 30% in 2020 (t.o.v. 1990) gesteld het aandeel duurzame energie dient dan 20% te zijn.

Uit berekeningen van de provincie Gelderland blijkt dat bij alle herstructurering en nieuwbouwactiviteiten aanvullende maatregelen getroffen moeten worden t.o.v. het Bouwbesluit. Dat wil zeggen beter dan de EPN en bij herstructurering extra isolatie.

Dit is ook vastgelegd in het Klimaatplan 2004-2007 van Gemeente Nijmegen. Inmiddels hebben de nieuwe rapporten van het Intergovernmental Panel on Climate Change de noodzaak van energiemaatregelen beter aangetoond.

In het Nijmeegse Milieubeleidsplan (Gezonde, groene en schone stad, vastgesteld op 14-3-07) zijn de ambities verder aangescherpt.

Energieverkenning

Uit de MER voor het Waalfront blijkt dat een hoge energieprestatie voor dit gebied haalbaar is.

Voorwaarden

De inzet is dat gemeente samen met projectontwikkelaars en corporaties voor nieuwbouw/herstructureringslocaties bepaalde EPL-doelstellingen (energieprestatie op locatie) nastreeft. Deze doelstellingen zullen in nader overleg met de ontwikkelaars worden vastgesteld.

Toelichting

Verbruik van fossiele brandstoffen heeft ernstige gevolgen voor het milieu.

Het versterkte broeikaseffect is ook in Nijmegen merkbaar. De grote hoeveelheden (smelt- en regen) water die de Waal daardoor bij tijden moet verwerken is mede het gevolg van dit probleem. De fysieke en economische effecten zijn voor de gemeente aanzienlijk. Ook is er effect meetbaar voor de natuur. Daarnaast is luchtverontreiniging door gebruik van fossiele brandstoffen een belangrijk milieu- en gezondheidseffect.

Naast milieueffecten wordt het aandeel van energiekosten in de woonlasten belangrijker. Oliegeologen hebben aangetoond dat de olievoorraad nog niet helemaal is aangeboord maar dat de kosten om de olie te verkrijgen fors hoger worden. Om toekomstige woonlasten beheersbaar te houden is energiebesparing noodzakelijk.

Energiebesparing en toepassing van duurzame energie zijn daarom speerpunten in het energiebeleid van de gemeente Nijmegen. Om een optimale energievoorziening te bereiken

wordt de energie rangorde (trias ecologica) gehanteerd:

Beperken van energievraag;

Toepassing van duurzame energie;

Efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Daarnaast is een overgang naar andere vormen dan fossiele dragers is onvermijdelijk. Dit wordt bevestigd door de hoge olieprijs. Bij die overgang is het belangrijk dat gebouwen voorbereid zijn op nieuwe energiedragers. Dit betekent: Lage Temperatuursystemen. Deze maken dat een duurzame energievoorziening beter geïmplementeerd kan worden. Het is namelijk gunstig voor het rendement van bijvoorbeeld zonne-energie- en warmtepompsystemen om energie met een lage temperatuur af te geven.

Het gebruik van vloerverwarming beperkt het energieverbruik vanwege het vasthouden van de warmte in de vloer. Bijkomend voordeel van vloerverwarming is comfort en gezondheidsvoordeel.

Toelichting EPC en EPN

Via de in het Bouwbesluit opgenomen energieprestatienorm (EPN) en de daaruit voortvloeiende energieprestatiecoëfficiënt (EPC) wordt een eis gesteld aan de mate van energiezuinigheid van nieuwbouw. De EPC heeft betrekking op de berekende gebouwgebonden energie. De EPC wordt bepaald volgens een genormeerde berekening (NEN 5128). Hoe kleiner de EPC, des te beter de energiekwaliteit van de woning. Vanaf 1996 is de EPN wettelijk vastgelegd.

In 1996 en 1997 was de EPN 1,4. In 1998 en 1999 was dat 1,2. Vanaf 2000 was het 1,0. Voor woningen is de EPN in 2006 aangescherpt naar 0,8. Voor 1996 golden alleen isolatienormen.

Voor de diverse utilitaire functies gelden vergelijkbare eisen (NEN 2916). Voor kantoren is deze bijvoorbeeld 1,5 (2003).

Toelichting EPL

Ter stimulering van efficiënte en duurzame energietechnieken buiten de woningen is de energieprestatie op locatie (EPL) in het leven geroepen.

In de EPL worden zowel energiebesparingen op woningniveau als besparingen door alternatieve energievoorzieningen meegewogen. Alternatieve energievoorzieningen zijn bijvoorbeeld warmtelevering op basis van een grootschalige warmtepomp.

Bij de berekening van de EPL voor een bepaalde locatie wordt een gestandaardiseerde methodiek toegepast. De EPL van een nieuwbouwwijk, waar woningen volgens de EPN van 0,8 worden gebouwd, is 6,6. Een wijk waar alle energie wordt betrokken uit duurzame bronnen krijgt een EPL van 10,0.

Flora en Fauna-inventarisatie

Door bureau Waardenburg is onderzoek uitgevoerd naar voorkomende beschermde soorten (Inventarisatie beschermde soorten Waalfront Nijmegen, onderzoek in het kader van de flora en faunawet. d.d. 20 september 2007). Dit onderzoek is als bijlage 4 bij dit bestemmingsplan opgenomen. De conclusie is dat er wel beschermde soorten voorkomen, maar dat er voldoende mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om verlies aan waarden te voorkomen. Met een goede planning van de werkzaamheden zijn de versturende maatregelen tot een minimum te beperken.

Defensievoorzieningen

Radar Volkel.

Vanuit het ministerie van Defensie wordt vanwege de steeds hoger wordende bebouwing in

Nederland de voorwaarde gesteld dat, indien er in de omgeving van de radar van Volkel hoger dan 65m +NAP wordt gebouwd er vooroverleg dient plaats te vinden zodat beoordeeld kan worden of de radar te Volkel niet te veel in het functioneren wordt verstoord. Aangezien het Waalfront daar een maaiveldhoogte heeft van $\pm 16\text{m}$ +NAP en het deelgebied De Bakens een maximale bouwhoogte van $\pm 140\text{m}$ +NAP kent, is in dat kader overleg gevoerd. De voorschriften zijn op dit gebied aangepast door het opnemen van een algemeen voorschrift in artikel 28. Radarbescherming.

Communicatievoorzieningen

Vanuit de bescherming van de straalverbindingen voor communicatie zijn er voorwaarden voor wat betreft de hoogte van bebouwing in een aangeduide zone. Een dergelijke zone loopt langs/door het plangebied en levert beperkingen op voor de inrichting van het deelgebied De Bakens en Handelskade. De maximale vrije bouwhoogte is 63 +NAP. De plaatsing van de bebouwing alsmede de hoogte van het Masterplan is daarop afgestemd

Verantwoording

Alle hiervoor genoemde beleidsdocumenten zijn richtinggevend geweest voor het ontwerp van het Masterplan en de opstelling van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan waarborgt in voldoende mate dat de realisering van dit plan past binnen de kaders van alle beleidsuitgangspunten, omdat het plan is gebaseerd op de MER, waarin met alle beleidskaders rekening is gehouden en de afwijkingen zijn verantwoord.

Op basis van de aangehaalde beleidsdocumenten die van toepassing zijn voor Nijmegen kan gesteld worden dat het onderhavige plan voor de stad vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt een zeer wenselijke ontwikkeling is.

In sommige gevallen staat de ontwikkeling op gespannen voet met het beleid, maar de maatregelen die in of buiten het plan zijn opgenomen compenseren ruimschoots de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij valt vooral te denken aan het waterbergend vermogen van de rivier en de milieuvoordelen.

Conclusie

Alle beleidslijnen, randvoorwaarden en onderzoeken in ogenschouw nemende mag de conclusie getrokken worden dat aan alle gestelde eisen kan worden voldaan.

Planbeschrijving

Voor een uitgebreide planbeschrijving wordt verwezen naar het door de Raad als uitgangspunt voor dit bestemmingsplan vastgestelde Masterplan zoals dat als Bijlage 1 bij dit bestemmingsplan is opgenomen. Onderstaande paragrafen zijn aanvullingen en uitbreidingen op het Masterplan.

Plangebied

De plangrens is gebaseerd op het Masterplan. Aanvullend aan dit Masterplan worden in het bestemmingsplan de volgende gebieden opgenomen:

Spoorweg met dijk vanaf de kade tot en met de voetgangerstunnel ten zuiden van de Hezelpoort. Eerste aanleiding hiertoe is het feit dat de benodigde tweede langzaamverkeerstunnel binnen het kader van de vigerende bestemmingsplannen niet mag worden aangelegd. Omdat dit een wezenlijk onderdeel is van de ontsluiting van het plangebied naar de binnenstad wordt het noodzakelijk geacht dat deze ontsluiting in dezelfde planprocedure als het Waalfront zelf wordt geregeld. Aanleiding om het gehele spoordijklichaam binnen het plangebied te trekken is gelegen in het feit dat de Hezelpoort een Rijksmonument is en aan de Waalzijde ook een Rijksmonument staat, namelijk het landhoofd van de spoorbrug. Beide monumenten behoeven planologische bescherming, maar alleen de oostelijke toren van het landhoofd is planologisch beschermd in het bestemmingsplan voor de langzaamverkeersverbinding tussen Lent en de stad (Snelbinder). Daarnaast zijn er vanuit het

behoud van het landhoofdmonument wensen om nieuwe gebruiksfuncties voor het landhoofd mogelijk te maken en de van oorsprong aanwezige torens op het landhoofd te herbouwen. De vigerende bestemmingsplannen bieden voor beide wensen geen ruimte. Een extra aanleiding om dit deel binnen het plan op te nemen is de langzaamverkeersverbinding onder het spoor door langs de Waal tussen de Waalkade en de nieuw te ontwikkelen Handelskade.

Plangebied project Waalhaeve (West III - 80 45) met het aansluitende deel Weurtseweg.

Groen

De ambities in het Groenplan worden met de uitvoering van het plan voor het Waalfront gehaald. De bestaande omliggende wijken zullen verbonden worden met de Waal. Deze wijken krijgen ook meer groen in de omgeving.

Ook de verbinding tussen Park West en de Waal wordt gerealiseerd waardoor een groot doorgaand groengebied ontstaat.

Door het bestaande bedrijventerrein te veranderen in een woonwijk, zal de invloed van het bedrijventerrein op de EHS gebieden Waal en uiterwaarden en het Vogelrichtlijngebied Oosterhoutse Waarden verminderen. De huidige invloed van scheepvaart en treinverkeer zal niet afnemen maar per saldo zal er een vermindering van geluid optreden.

Het gehele plangebied zal een metamorfose ondergaan en veranderen in een hoogstedelijke wijk met functies als wonen, werken en voorzieningen. Ook zal er een aanzienlijke hoeveelheid groene oppervlakte worden toegevoegd evenals oppervlaktewater.

In alle plandelen, behalve in Quartair Romain, zal groen een plek krijgen, met name in het park dat schuin door vrijwel het hele gebied gaat lopen, maar ook op het Eiland. De functie van het groen zal vooral recreatief zijn. Bijzondere natuurwaarden worden niet ontwikkeld, temeer omdat het gebied intensief gebruikt zal gaan worden door de toekomstige bewoners en eventueel hun huisdieren. Uiteraard blijft het mogelijk dat er zich spontaan bijzondere natuurwaarden gaan vestigen.

Omdat het groen in Waalfront op verschillende plekken wordt gecombineerd met niet-grondgebonden bebouwing is het belangrijk om ervoor te waken dat het groen als eenheid en als openbaar gebied wordt ervaren. Bij de nadere inrichting van deze gebieden zal dit een belangrijk aandachtspunt zijn wil het openbaar groen in Waalfront goed gaan functioneren voor de bewoners. Ondergronds parkeren zal in het Waalfront voor een beperkt deel een plek krijgen onder het groen. Dit is onder de bestemming Park bij de Bakens en onder het groen tussen en om de torens van de Bakens en het Park. Op deze ondergrondse parkeergarages zullen adequate voorzieningen worden getroffen zodat het groen en met name de bomen, op maaiveld alle kans heeft om zich volwaardig en duurzaam te ontwikkelen.

Het groen in het Waalfront zal zowel een functie vervullen voor de bewoners van de binnen het plan gelegen deelgebieden als voor de bewoners van Waterkwartier. Deze bestaande wijk heeft namelijk weinig groen en zal dus veel profijt kunnen hebben van het nieuwe groen in het Waalfront.

Groenstructuur; het groen in het Waalfront

Het bestemmingsplan moet het mogelijk maken dat de gewenste groenstructuur daadwerkelijk gerealiseerd dan wel veilig gesteld kan worden.

De Bakens

De Bakens kenmerkt zich door de drie hoge (woon)torens langs de verhoogd aangelegde weg naar de Stadsbrug. Het maaiveld rond de torens wordt groen ingericht en is daarmee een voortzetting van het groen van het Park en het Fort en legt een relatie via het groen langs de Winselingseweg en van de Dijkhoven naar Park West en tot aan de Waal. Ook hier dient bij het ontwerpen van ondergronds parkeren rekening gehouden te worden met een duurzame en

volwaardige ontwikkeling van bomen en groen.

Dijkhoven

Tussen de verschillende gebouwen van de Dijkhoven liggen 4 ruime groene dijkopgangen naar de dijk. Deze groene opgangen zijn minimaal 40 meter breed en functioneren als parkjes van de wijk. Deze zorgen ervoor dat de relatie met het Waterkwartier gelegd wordt. Via de langzaamverkeerroutes door deze groene opgangen wordt een relatie gelegd tussen het Waterkwartier/De Biezen naar het park en de Waal.

Eiland

Het Eiland wordt een unieke plek waar het groen tussen Waal en Waalhaven ligt. Door de verbinding met de Handelskade is het Eiland van twee kanten bereikbaar en dus voor beleving en recreatie aantrekkelijk.

Fort

Dit deelgebied omvat voor het grootste deel het opgegraven fort. Daarnaast krijgt het ook een groene invulling waarmee het aansluit op het Park. De combinatie van groen en cultuurhistorie met uitzicht op de Waal zorgt voor een unieke plek in het Waalfront. Via het Fortlandschap staat dit gebied ook in verbinding met het Waterkwartier en Park West.

Fortlandschap

Het Fortlandschap bestaat uit verschillende woongebouwen met daartussen op het fort en de Waal georiënteerde groene stroken. Deze verbinden Fort, Park en Bakens met het Waterkwartier en Park West. Door het gebied loopt ook de droge gracht van het fort, die mogelijk bij hoogwater en bij veel hemelwater deels onder water komt te staan.

Handelskade

De Handelskade zal weinig groene oppervlakte bevatten, alleen enkele verspreid staande bomen. Bewoners hebben echter met het Eiland een mooie groene plek vlak in de buurt.

Park

Dit is het centrale park in het Waalfront dat ligt tussen de Dijkhoven en Quartier Romain. Het heeft een functie als groen uitloopgebied voor de bewoners van het Waalfront en het Waterkwartier. In het noordwestelijke deel van het park staan een aantal woongebouwen. De inrichting van het gehele park zal een op het grid van het Quartier Romain gebaseerde eenheid vormen zodat het als een geheel ervaren wordt.

Quartier Romain

Deze wijk wordt compact ingericht waarbij de ruimte voor groen wordt gevonden in de overhoeken tussen het grid en de assen vanuit het Waterkwartier. Ook groene binnenhoven behoren vanwege de blokstructuur tot de mogelijkheden. Juist in een dergelijke compacte woonomgeving leveren groene accenten een grote bijdrage aan de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Natuur

Al het groen in een stad heeft verschillende functies voor de mens maar ook voor de natuur. Op de ene plek zullen de natuurwaarden echter meer kans hebben dan op de andere plek. Waalfront wordt een hoogstedelijke wijk met veel activiteiten, dit is voor verschillende

natuurwaarden niet de makkelijkste plek om zich te ontwikkelen. Toch kan verwacht worden dat er vogels afkomen op het nieuwe groen. Ook vleermuizen zullen baat hebben bij de laanbeplanting om zich te oriënteren. De ligging bij de Waal en het water binnen het Waalfront kunnen een aantrekkelijke combinatie vormen voor bepaalde soorten. Ook veel plantensoorten gedijen goed in het stedelijke gebied.

Verkeer en vervoer

Gemotoriseerd verkeer

Als gevolg van de planontwikkeling verandert de verkeersstructuur in het plangebied ingrijpend. De stedelijke ontsluitingsfunctie van de Weurtseweg zal worden overgenomen door de nieuw aan te leggen stadsweg, die van oost naar west door het plangebied loopt. Deze nieuwe weg kan worden ingepast conform de huidige beleidsnormen ten aanzien van veiligheid en verkeersafwikkeling (gebiedsontsluitingsweg). Op de bestaande Weurtseweg ontstaat daardoor de ruimte om beter aan te sluiten op de omgevingseisen vanuit de bestaande bebouwing (erftoegangsweg). Tevens biedt dit mogelijkheden voor inpassing van een hoogwaardig openbaar vervoerlijn tussen plein '44 en Beuningen.

In de fasering van het Waalfront is van belang dat de nieuwe verbinding tussen het stadsbrugtracé en het centrum tijdig beschikbaar is om te voorkomen dat de huidige verbindingroute via de Weurtseweg wordt overbelast.

Winselingseweg

Over de functie van de tussen de Weurtseweg en de nieuwe stadsweg (tracé binnen plangebied) en die van de Weurtseweg tussen de Winselingseweg en de aansluiting met de oprit van de nieuwe stadsbrug (buiten het plangebied) bestaat verkeerskundig nog geen volledige duidelijkheid vanwege de aansluiting op de nieuwe stadsbrug en de inrichting van het laatste deel van de Weurtseweg (met name ten aanzien van sluipverkeer naar de Voorstadslaan). De commissie MER adviseert bij de realisering gedetailleerder onderzoek te doen naar deze situatie.

In het kader van het "worst-case-scenario" is verkeerskundig gerekend (inclusief de daaruit voortvloeiende effecten voor geluid en luchtkwaliteit) dat de verkeersfunctie van de Winselingseweg in tegenstelling tot het Masterplan tijdelijk binnen het kader van het overgangsrecht zal worden gehandhaafd. Binnen de planperiode zal een verkeerskundig aanvaardbare oplossing worden gevonden voor de herinrichting van de Weurtseweg waardoor het bedoelde gedeelte van de Winselingseweg voor het gemotoriseerde verkeer kan worden afgesloten. Dan zal de Winselingseweg binnen het kader van het bestemmingsplan conform het Masterplan heringericht worden als langzaamverkeersverbinding. Milieutechnisch is deze laatste oplossing gunstiger, met name voor de deelgebieden Bakens en Fortlandschap.

Langzaamverkeer

Voor het langzaam verkeer is in het plangebied voorzien in noord-zuid-verbindingen tussen het Waterkwartier en de Waal via de dijkopgangen en in oost-west-verbindingen over de Waalbandijk langs de nieuwe stadsweg en tussen de Waalkade, via het Eiland naar Quartier Romain en verder. Er ontstaat een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersroutes binnen het plangebied en een aanvulling op de doorgaande fietsverbinding van oost naar west.

Parkeren

Parkeren geschiedt in principe in het gehele plangebied ondergronds. Er vindt alleen parkeren in de openbare ruimte plaats voor bezoekers binnen een beperkt aantal straatjes in het Quartier Romain. Binnen de gebieden Dijkhoven en Fortlandschap zijn andere oplossingen voorzien in parkeerdekken en dergelijke.

Economie

De aantrekkelijkheid van het gebied wordt verhoogd doordat naast het wonen de economische functie in de nieuwe ontwikkeling wordt geïntegreerd. Dit vergroot de levendigheid van het plangebied en er worden nieuwe arbeidsplaatsen gecreëerd.

In het plangebied Waalfront kunnen drie verschillende delen worden onderscheiden: een strook (1) tussen de Waalbandijk en de Weurtseweg met de deelgebieden Dijkhoven en Fortlandschap, een strook (2) tussen de Waal en de Waalbandijk met de deelgebieden Bakens, Fort, Park en het grootste deel van Quartier Romain en (3) het havengebied met het deelgebied Handelskade en de rest van Quartier Romain. Aan deze drie verschillende deelgebieden kunnen verschillende economische functies worden toegekend. Bij het bepalen van die functies gelden een aantal algemene uitgangspunten:

Allereerst wordt de grote waarde van het gebied bepaald door de aanwezigheid van de Waal. Deze zorgt voor een ideaal vestigingsklimaat voor economische activiteiten, die voor hun functioneren direct afhankelijk zijn van de rivier (scheepvaart). Daarnaast zorgt de ligging aan de rivier voor een interessante zichtlocatie, die kan functioneren als de etalage van de stad. Het plangebied is uitermate geschikt voor economische activiteiten die gebruik willen maken van een aantrekkelijke entourage.

Het plangebied Waalfront is gunstig gesitueerd in de nabijheid van het stadscentrum. Bij invulling van het gebied kan gebruik worden gemaakt van de uitstraling van de binnenstad op het gebied. Voor economische functies die behoefte hebben aan een stedelijke omgeving, maar zich daar vanwege ruimtegebrek niet kunnen vestigen, vormt dit gebied een goede uitwijkmogelijkheid en daarmee een verbreding van de benedenstad.

De economische ontwikkeling van het gebied hangt af van de verkeersafwikkeling in Nijmegen-West. Bepalend daarbij is de rol van de nieuwe stadsbrug. Het verkeer dat naar en door het plangebied gaat komt van deze brug het gebied in via de nieuwe stadsweg langs Waalbandijk. Zo ontstaat er een aantrekkelijke vestigingslocatie voor economische activiteiten. De uitstraling van deze verkeersader gaat bovendien verder dan alleen de nieuwe stadsweg en is van invloed op het gehele Waalfrontgebied.

Wat betreft de voorzieningen met betrekking tot de detailhandel in het gebied wordt aangesloten bij het beleid Buurt- en Wijkbewinkeling in Nijmegen. De consument heeft behoefte aan winkelcentra die op redelijke afstand van zijn huis liggen, die goed bereikbaar zijn en waar hij terecht kan voor een breed aanbod van producten (branchevolledigheid). Voor de dagelijkse aankopen zal het buurtwinkelcentrum Kievitstraat/Koekoekstraat een belangrijke rol moeten gaan vervullen. Aanvullend kan nog gedacht worden aan kleinschalige detailhandel aan de Waalhaven.

Er is geen ruimte voor grootschalige bedrijfsactiviteiten in het Waalfront.

Het Waalfrontgebied zal niet primair als vestigingslocatie voor grootschalige kantoorontwikkeling dienen. Dit zou in strijd zijn met het kantorenmarktbeleid dat uitgaat van concentratie van grote kantoren op reeds andere aangewezen locaties in Nijmegen (stationslocatie en in de Waalsprong). Wel mag er ruimte gecreëerd worden voor kantoorfuncties, bijvoorbeeld in de vorm van woon-werkpanden en een groter kantoor aan de Winselingseweg. Hiervoor is met name plaats in de deelgebieden Dijkhoven, Fortlandschap en Handelskade.

Dijkhoven - Fortlandschap (1)

Onder de noemer buurteconomie stimuleert de gemeente dat economische activiteiten in buurten en wijken niet geheel verdwijnen, maar kunnen blijven of worden toegevoegd. Aanwezigheid van economische activiteiten in het plangebied Waalfront verhoogt dit de leefbaarheid. Daarnaast wordt op deze manier een stukje werkgelegenheid in het gebied gehandhaafd en levert deze invulling nog een bijdrage aan de economische ontwikkeling van de stad en bestrijding van sociale achterstanden.

Vanuit puur economische invalshoek is er in Nijmegen aantoonbare behoefte vanuit de markt aan kleinschalige bedrijfshuisvesting en de combinatie van woon-werkpanden. Deze strook leent zich vanuit de optiek van buurteconomie uitstekend voor het inpassen van kleinschalige bedrijfshuisvesting naast woningen.

Hierbij dient dan met name gedacht te worden aan bedrijfscategorieën die vanuit milieuoogpunt in categorie 1 en 2 passen.

Qua aard van bedrijvigheid gaat het dan om economische activiteiten in de categorieën ambacht en nijverheid. Voor de reeds aanwezige bedrijven dient te worden nagegaan welke gehandhaafd kunnen blijven en niet hinderlijk zijn.

Het streven is om in het Waalfront een gebied te creëren waar wonen en werken samensmelten tot een harmonieus geheel. Door in deze strook in beperkte mate een werkfunctie met een meer ambachtelijk karakter mogelijk te maken wordt dit gebied een meer natuurlijke overgang tussen aan de ene kant de "volkswijk" Waterkwartier/de Biezen en de meer pretentieuze woon-werkwijken Quartier Romain, Park en Bakens. De deelgebieden Dijkhoven en Fortlandschap vormen de verbindingsschakel tussen beide gebieden. Ervan uitgaande dat de verkeersafwikkeling vanaf de stadsbrug via de Waalbandijk plaatsvindt is er op de hoger gelegen bouwlagen aan deze weg sprake van een voor bedrijven aantrekkelijke "zicht"-locatie. Deze weg is geschikt om aan weerszijden woon-werkpanden te vestigen.

Bakens, Fort, Park en Quartier Romain (2)

Deze deelgebieden zullen in de eerste plaats ingericht worden als woongebied. Ook voor deze strook is het aanbevelenswaardig om de werkfunctie in beperkte vorm te laten terug keren. Het gebied biedt uitstekende mogelijkheden voor functiemenging.

De attractiviteit van dit gebied ligt in de ligging aan de Waal. Om de aantrekkelijkheid te verhogen zou in het verlengde van de Waalhaven een kade ontwikkeld kunnen worden met hierlangs een boulevard-achtig wandelgebied. De kade langs de Waal zou aanlegmogelijkheden kunnen bieden voor de binnenvaart en cruiseschepen. Het aantrekkelijke stedelijke milieu dat op deze manier ontstaat zou een ideale locatie zijn voor woon-werkpanden gericht op financiële en zakelijke dienstverlening.

Handelskade, havenfront Quartier Romain en Eiland (3)

Er moet een goede (loop)verbinding zijn met de Waalkade en een goede (loop)verbinding rondom de Waalhaven. Een bruggetje over de ingang van de Waalhaven maakt het mogelijk om het gebied voor wandelaars en flaneerders beter te ontsluiten. Door de Waalhaven de bestaande functie van overnachtingshaven voor binnenvaartschippers te laten houden, vindt er altijd bedrijvigheid op het water plaats, waardoor het een aantrekkelijk gebied voor bezoekers wordt. Ook de niet hinderlijke (watergebonden) bedrijvigheid zou voor dit gebied behouden moeten blijven (brandweerboot, Rijkswaterstaat, het KSCC (Katholiek Sociaal Cultureel Centrum) etc.)

De deelgebieden Handelskade en Eiland lenen zich uitstekend voor invulling van leisure functies. Leisure functies waar elders in de binnenstad geen plaats voor is en die de uitgaansfunctie, de centrumfunctie en de recreatiefunctie van de binnenstad vergroten. Verder leent de locatie zich uitstekend voor een hotel (60-100 kamers) eventueel aangevuld met vergaderaccommodatie. Verder kan dit gebied nog ingevuld worden met beperkte kleinschalige commerciële bedrijvigheid. De kantoorfunctie (redactie) van de Gelderlander zou ingepast kunnen worden in ontwikkeling van dit deelgebied, maar ook binnen het Fortlandschap. Teneinde het gebied voor bezoekers en toeristen interessant te maken nadrukkelijk inspelen op de "oude" functie (haven- en havenactiviteiten) van dit gebied en een goede relatie leggen met de binnenstad via de Hezelpoort.

Sociale en maatschappelijke voorzieningen

Om de gewenste sociale cohesie tot stand te brengen zijn er diverse op de behoefte van de bewoners afgestemde voorzieningen nodig. Deze worden deels in het Waterkwartier gerealiseerd, zoals voorzieningenhart (onderwijs, kinderopvang, wijkcentrumfunctie, sportzaal) en gezondheidszorg (huisarts, apotheek e.d.) en deels in het Waalfront, zoals speelplekken, recreatieve sportvoorzieningen en mogelijkheden voor openlucht recreatie (in de parkachtige

omgeving). Daarnaast wil de gemeente Nijmegen het realiseren van woonservicegebieden stimuleren. Bij voorkeur worden dit soort gebieden gerealiseerd in de nabijheid van een voorzieningenhart, medische centra en bij overige voorzieningen zoals winkels, openbaar vervoer e.d. De looproutes naar de voorzieningen dienen barrièrevrij, verkeersveilig en sociaal veilig te zijn. Daarnaast is het Waalfront zeer geschikt voor het organiseren van evenementen. Het plan dient voldoende flexibiliteit te bevatten om nieuwe wensen op het gebied van sociale infrastructuur op termijn te kunnen herbergen.

Juridische aspecten

Algemeen

In het bestemmingsplan wordt ruimte gehouden voor variatie, zowel in functies als in bouwhoogten en massa's. Daaruit volgt dat er geen gedetailleerd bestemmingsplan gewenst is, maar een zogenaamd 'globaal eindplan'. Vanuit de rechtszekerheid is het echter gewenst om een aantal belangrijke uitgangspunten en structuren uit het Masterplan vast te leggen.

Plansystematiek

Sinds de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1985, in werking getreden op 1 juli 1986, kan qua planmethodiek een keuze worden gemaakt uit drie planvormen of combinaties daarvan, te weten:

het gedetailleerde bestemmingsplan

het globale bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting

het globale bestemmingsplan zonder uitwerkingsverplichting, bekend onder de naam "globaal eindplan".

De methodiek van het globale eindplan leent zich bij uitstek om het ontwikkelingsproces voor een gebied, zoals in dit geval voor het Waalfront, te kunnen sturen en begeleiden. Daarnaast biedt het bestemmingsplan voldoende handvatten voor de beheerfase.

Voor het gebied Waalfront is gekozen voor de methodiek van het "mengkraanmodel". Dit is een "globaal eindplan", maar met afgepaalde plangebieden, gecombineerd met een aantal meer gedetailleerde bestemmingen. Belangrijke overweging hiervoor is dat het plan wordt gemaakt bij de aanvang van een langdurige ontwikkelingsperiode, maar met een aantal zeer specifieke uitgangspunten en een uitgebreid ontwerpproces.

Het is onmogelijk en ongewenst om in dit stadium de ontwikkeling tot in detail uit te werken en in het bestemmingsplan juridisch vast te leggen. Dit betekent dat bij de uitvoering van het plan op sommige locaties niet de maximale invulling die het bestemmingsplan biedt, wordt gekozen. Hierbij kan worden gedacht aan bebouwing die minder bouwlagen heeft dan op grond van plan zou zijn toegestaan. Voor de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan is echter steeds uitgegaan van de maximale invulling van de planvoorschriften ("worst-case-scenario").

In het globale plandeel worden de hoofdlijnen van het stedenbouwkundige concept neergelegd, maar in de gedetailleerde bestemmingen die zaken die niet of binnen marges aan verandering onderhevig kunnen of mogen zijn. Te denken valt aan groene, archeologische, cultuurhistorische, verkeerskundige en waterstaatkundige aspecten. Gedetailleerde bestemming zijn ook opgenomen voor de bestaande functies die in het plangebied worden gehandhaafd.

Zo blijft enerzijds speelruimte bestaan om de ontwerpcreativiteit naar de toekomst toe niet onnodig te belemmeren en ruimte te laten voor toekomstige ontwikkelingen en behoeften en worden aan de andere kant de randvoorwaarden duidelijk vastgelegd.

Het ontwerpproces van het aan dit plan ten grondslag liggende Masterplan is zodanig intensief geweest en is in samenspraak met omwonenden en andere belanghebbenden tot stand gekomen, dat het wenselijk is de grote lijnen van het in het Masterplan verwoorde beeld juridisch vast te leggen. Het streven is er naar dat het Masterplan zoveel mogelijk wordt gerealiseerd. Daar waar het onderhavige plan aansluit op bestaande bebouwing is een hogere mate van rechtszekerheid wenselijk dan in de geheel nieuw te ontwikkelen deelgebieden.

Er is een belemmeringenkaart opgenomen met daarop de diverse zoneringen die op het plangebied van toepassing zijn. Dit zijn:

Archeologisch waardevol gebied.

Grondwaterbeschermingsgebied.

Straalpad communicatiezendmast.

Beschrijving in hoofdlijnen

In deze toelichting zijn de beleidsintenties aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter geen rechtstreeks burgers bindende werking, zodat de behoefte ontstaat om invulling te geven aan de leemte die bestaat tussen de beschrijvende toelichting op bepaalde bestemmingen enerzijds en de concreet op die bestemmingen toegesneden verplichtende voorschriften anderzijds. Met name bij globale bestemmingsplannen is die behoefte zeer groot. Deze leemte wordt opgevuld door in de voorschriften een beschrijving in hoofdlijnen op te nemen.

In het bestemmingsplan is een algemene beschrijving in hoofdlijnen, geldend voor alle bestemmingen opgenomen. Daarnaast is bij sommige bestemmingen ook een beschrijving in hoofdlijnen opgenomen, gericht op de specifieke bestemmingen.

In de beschrijving in hoofdlijnen wordt de wijze waarop het gemeentebestuur de doeleinden van het bestemmingsplan wenst te realiseren beschreven.

De bedoeling is niet om de beschrijving in hoofdlijnen te zien als een compensatie van gedetailleerde voorschriften. In de bestemmingsregelingen worden derhalve afzonderlijk de bouw- en gebruiksmogelijkheden geregeld.

Aan de beschrijving in hoofdlijnen kan een drietal functies toegekend worden:

de toetsingsfunctie

Bij de toetsingsfunctie van de beschrijving in hoofdlijnen richt het voorschrift zich direct tot de burger c.q. degene die het bestemmingsplan ontwikkelt (de gemeente); de norm is objectief geformuleerd. Deze functie speelt een rol bij de beoordeling of bepaalde activiteiten in overeenstemming zijn met het plan. De normen kunnen worden gehanteerd als criteria voor de hantering van de bevoegdheid tot wijziging, het verlenen van vrijstelling en het stellen van nadere eisen. De beschrijving in hoofdlijnen is geen rechtstreeks toetsingskader voor bouwvergunningen, hiervoor geldt een uitzondering ten aanzien van de bepaling in artikel 4 lid 4.1, waarin is aangegeven dat moet worden voldaan het verzoek hogere grenswaarden in relatie tot de geluidsbelasting van geluidgevoelige functies.

de uitvoeringsfunctie

Bij de uitvoeringsfunctie gaat het om de rol van de beschrijving in hoofdlijnen bij het aangeven van de wijze waarop de aan gronden toegekende doeleinden worden nagestreefd met behulp van de instrumenten die het gemeentebestuur ter beschikking staan. De elementen in een

beschrijving in hoofdlijnen die op deze functies betrekking hebben, vallen onder de categorie instructienormen en betreffen inspanningsverplichtingen voor het gemeentebestuur in het kader van de beleidsvoornemens die in het bestemmingsplan zijn neergelegd.

de afstemmingsfunctie

Bij de afstemmingsfunctie wordt een relatie gelegd met andere (juridisch) ruimtelijk relevant instrumentarium voor het gemeentebestuur gelegen buiten het bestemmingsplan die een rol kunnen spelen bij de realisering van de plandoeleinden (sectorwet- en regelgeving en afstemming op andere instrumenten). Tevens kan het de interne samenhang van het bestemmingsplan vergroten.

In dit bestemmingsplan is de beschrijving in hoofdlijnen opgesteld aan de hand van deze drie functies, waarin per functie is aangegeven welke bepalingen van toepassing zijn.

Plankaart

De plankaart bestaat uit twee kaartbladen: de bestemmingenkaart en de belemmeringenkaart.

Bestemmingenkaart

De wens voor flexibiliteit en rechtszekerheid is vertaald in een planbeeld waarin de globale bestemmingen voor de te onderscheiden deelgebieden, de specifieke bestemmingen en de randvoorwaardenscheppende bestemmingen op kaart zijn vastgelegd. De randvoorwaardenscheppende bestemmingen zijn 'dubbelbestemmingen'. Daarbij stelt de dubbelbestemming beschermende randvoorwaarden en beperkingen aan de ontwikkeling en realisering van de hoofdbestemming. Daarnaast zijn op de plankaart een aantal aanduidingen opgenomen die nadere randvoorwaarden stellen aan de onder gelegen bestemmingen.

Belemmeringenkaart

Voor de leesbaarheid van de plankaart is een aparte belemmeringenkaart opgenomen. Hierop staan het archeologisch waardevolle gebied, het grondwaterbeschermingsgebied en het straalpad van de communicatiezendmast weergegeven.

Bestemmingen

De bestemmingen bestaan uit drie groepen. De eerste groep zijn de gedetailleerde bestemmingen; dit zijn: Verkeer, Groen, Wonen en Tuin (bij de bestaande woningen).

De tweede groep zijn de diverse globale gemengde bestemmingen en de derde groep zijn de dubbelbestemmingen. Alvorens ingegaan wordt op de bestemmingen wordt eerst aangegeven op welke wijze het maaiveldniveau van het Waalfront wordt gerealiseerd.

Maaiveldniveaus

In het plangebied zal gebruik gemaakt worden van niveauverschillen. De hierna genoemde hoogten kennen allen een marge van 1 meter naar boven en/of naar beneden, voor zover dit niet strijdig is met de hoogwaterkering van de Waal.

Langs de Waalhaven zal een doorlopende, lage kade worden aangelegd met een maaiveldhoogte 11m +NAP;

Het maaiveld van het middenniveau van het plangebied wordt aangelegd op circa 14 m +NAP. Dit middenniveau strekt zich uit over de delen van de deelgebieden Handelskade en Dijkhoven en de zone langs de nieuwe Waalbandijk.

Het maaiveld van Handelskade wordt, met uitzondering van de onder a en b beschreven delen, aangelegd op 17 m +NAP.

Het maaiveld langs de Weurtseweg wordt aangelegd op 11 m +NAP of zoveel meer als het nu is.

Het maaiveld van het Quartier Romain wordt aangelegd op 16 m +NAP.

Het Eiland krijgt een eigen variabele maaiveldhoogte gelegen tussen 11 m en 17 m +NAP. Er mag alleen gebouwd worden in het gebied waar het maaiveld hoger is dan of gelijk is aan 16 m +NAP, of de bebouwing dient tot op dat niveau volledig waterkerend te zijn. Hierbij is artikel 23 van toepassing.

Het maaiveld van Park wordt aangelegd op 15 m +NAP.

Het maaiveld in de deelgebieden Fortlandschap en Bakens zal variëren tussen het bestaande maaiveldniveau en het nieuwe maaiveldniveau van het Quartier Romain.

Wonen (W)

De bestemming Wonen regelt de goot- en bouwhoogte, de bouwdiepte en de aan- en bijgebouwen. Binnen de bestemming vallen ook de achtertuinen.

Tuin (T)

De bestemming Tuin ligt alleen aan de straatzijde en waarborgt het gewenste (groene) straatbeeld direct aansluitend aan de bebouwing.

Gemengd - Bakens (GD-B)

De structuur van het deelgebied Bakens is bepaald door het verloop van de oude Waalbandijk en de droge gracht van het fort. De richting van de oude Waalbandijk is bepalend voor de oriëntatie van de bebouwing. Het karakter van de Bakens is geïnspireerd op de hoogteaccenten van het industrieterrein ten westen van het plangebied.

Het deelgebied Bakens vormt het fysieke hoogtepunt van het Waalfront. Op de westelijke kop van het Waalfront komt een drietal torens als Bakens aan de rivier en bij de aanlanding van de Stadbrug. Zij passen in de maat en schaal van het rivierlandschap, de brug en het meer westelijk gelegen industriegebied met o.a. de elektriciteitscentrale. Aan de voet van de toren die het dichtst bij de Waal staat, wordt het landschap aflopend vormgegeven als een klein stadsstrand.

Het deelgebied Bakens is gericht op Groen en Wonen. Het groene karakter voert de boventoon en sluit aan op het groen van het Fort en het Fortlandschap. Bedrijvigheid is hier beperkt toegestaan.

Gemengd - Dijkhoven (GD-D)

Het deelgebied Dijkhoven onderscheidt zich als deelgebied van de anderen door over de grootste lengte aangehecht en afgestemd te zijn op de eerder gebouwde stad: het Waterkwartier, een wijk die van oorsprong volledig georiënteerd is op de Waal zonder daar nu nog een rechtstreekse verbinding mee te hebben. De structuur van het deelgebied Dijkhoven wordt in sterke mate bepaald door de Waalbandijk. Door brede groene dijkopgangen wordt een relatie gelegd met de cultuurhistorie van het rivierenlandschap. De inrichting van deze dijkopgangen wordt geïnspireerd door dijkopgangen in het rivierenlandschap. Voor een impressie wordt verwezen naar het Masterplan.

In de overgang van het kleinschalig woonmilieu van de wijken Waterkwartier en Biezen naar de Waalbandijk bevinden zich in het plan de Dijkhoven. De verbinding met de bestaande bebouwing krijgt vorm in kleinschalige bebouwing langs de Weurtseweg en brede groene dijkopgangen tussen de hoven. Vanaf de Weurtseweg loopt de bebouwingshoogte in de richting van de Waalbandijk op tot maximaal 14 bouwlagen. De hoven zijn open aan de Waalbandijkzijde. De hoven hebben een opgetilde binnenhof, waaronder geparkeerd wordt. In het deelgebied van de Dijkhoven worden de oudste woningwetwoningen van Nijmegen langs de Weurtseweg (gemeentelijk monument) ingepast in de verkavelingsopzet. Het deelgebied Dijkhoven is voornamelijk gericht op wonen en het daarbij behorende openbaar en

privé-gebied. In het gebied is ruimte om de naastliggende 30 meter brede bestemming Groen van de dijkopgangen te verbreden tot minimaal 40 meter. Bedrijfsmatig gebruik is alleen in de onderste laag toegestaan binnen de kaders van het daarvoor door de gemeente gevoerde beleid.

De bestemming is een menging van Wonen en Groen. Onder Groen worden in dit geval ook de (niet groene) privé- en openbare binnenruimten bedoeld.

Binnen dit gebied is sprake van twee maaiveldniveaus. Niveau 1 is het bestaande maaiveldniveau van 11 m +NAP en niveau 2 is het nieuw kunstmatig maaiveldniveau van 14 m +NAP.

Gemengd - Fortlandschap (GD-FI)

Het deelgebied Fortlandschap wordt gekenmerkt door de centraal door het gebied lopende droge buitengracht van het fort. Deze is structuurbepalend voor het gebied. Door het gebied loopt een radiale structuur als bedoeld in het Masterplan, die gericht is op het fort en de Waal.

Aansluitend op het fort wordt het 'Fortlandschap' ingevuld, met het verloop van de vroegere gracht en bijbehorende wallen als landschappelijk element. In dit glooiende landschap worden - over de gracht heen - appartementencomplexen gerealiseerd, waarbij de hoogteverschillen worden benut voor parkeeroplossingen. De richting van de bebouwing draagt ertoe bij dat de relatie tussen Park West en het fort een transparant karakter houdt.

Het deelgebied Fortlandschap is gericht op Groen, Wonen en Maatschappelijk. Het groene karakter voert de boventoon en sluit aan bij de inrichting van de bestemming Groen en het deelgebied Fort. Water is een regelmatig terugkerende visuele, maar tijdelijke functie bij hoogwatersituaties in de Waal (grondwater) en als bergingsfunctie bij stortbuien.

35% van het gebied mag bebouwd worden met 6 tot 12 eenheden. Bedrijvigheid is hier niet toegestaan.

De bouwhoogte varieert, waarbij het laagste punt bij de droge gracht ligt.

Gemengd - Handelskade (GD-H)

Het deelgebied Handelskade wordt op basis van de cultuurhistorische relatie tussen het deelgebied met de Waalhaven qua inrichting georiënteerd op de Waalhaven en de Waal. Handelskade heeft een belangrijke functie als deelgebied in de overgangszone naar het centrum van Nijmegen. Er zal een vanzelfsprekende overgang gecreëerd worden naar de Hezelpoort en het landhoofd (beide Rijksmonumenten).

Het Masterplan stelt langs het spoor, aan de Waalhaven, op de locatie van De Gelderlander een sterk stedelijk en gemêleerd milieu voor. Dit gebied geeft de directe aansluiting op het stadscentrum en de Waalkade. Het kent een hoge dichtheid, grote variëteit aan woningen en ruimte voor allerlei voorzieningen, georiënteerd op de haven en de Waal. Qua karakter refereert de bebouwing aan een levendig havenmilieu. Tegen de (geluids-)overlast van het spoor is in de planopzet gekozen voor een gesloten wand aan de oostzijde en een meer open bebouwingsstructuur aan de havenzijde. Bebouwingshoogtes zijn sterk gevarieerd om het levendige beeld van de handelskade te ondersteunen. De gewenste maaiveldhoogtes in relatie tot de waterkering worden benut voor het realiseren van inpandige parkeervoorzieningen en bijzondere oplossingen voor verschillende maaiveldniveaus. Voor een verbetering van de relatie met het stadscentrum is een extra onderdoorgang onder het spoor naast de Hezelpoort voor voetgangers voorgesteld.

Het deelgebied Handelskade is voornamelijk bedoeld voor wonen. De onderste laag is bestemd voor winkels, en horeca die de kade als uitstallingsruimten en terras gebruiken. Dienstverlening is eveneens, maar in beperkte mate, mogelijk.

Horeca en Dienstverlening zijn ook op hogere lagen mogelijk, omdat zodoende exclusiviteit

geboden kan worden. Dit is alleen mogelijk indien de privacy en het leefmilieu van de bewoners is gewaarborgd.

De bestemming is een menging van Wonen, Detailhandel, Dienstverlening, Horeca en Verkeer. Hierbij is Wonen op de onderste laag uitgesloten, met uitzondering van bijzondere woon-werkcombinaties. Daarbij varieert de verhouding tussen 'normaal' Wonen en de overige functies in de hoogte op de overige lagen. Wonen op de onderste laag is alleen via een vrijstelling met daaraan verbonden voorwaarden mogelijk. De onderste laag mag gebruikt worden voor Dienstverlening.

Gemengd - Park (GD-P)

De ruimtelijke inrichting van deelgebied Park, waarvan de met de bestemming Gemengd - Park (GD-P) belegde gronden deel uitmaken, heeft aan de basis twee cultuurhistorische componenten. Het gridpatroon van het Quartier Romain loopt in de parkstructuur door en eindigt bij het fort. De noordgrens van het park is ontleend aan de ligging van de oude Waalbandijk. De bebouwing in het park volgt eveneens deze richting en ondersteunt daarmee de cultuurhistorische relatie met de te handhaven industriële bebouwing in het Quartier Romain en de oude Waalbandijk.

Op dit bredere stuk van de scheg komen appartementengebouwen, ingepast in het parklandschap. Bijzonder wonen in het park met een sterke oriëntatie op de Waal. Parkeren wordt ondergronds in het parklandschap opgelost.

Het deelgebied Park is voornamelijk gericht op Groen met daarin incidenteel Wonen. Het groene karakter voert de boventoon en sluit aan bij de inrichting van de bestemming Groen - Park - Scheg. Het gebied mag bebouwd worden met minimaal 2 en maximaal 6 eenheden met een maximale bebouwde oppervlakte. De eenheden bestaan uit enkele ranke torenvormige woongebouwen in het parkgroen. De gebouwen staan vrij in de ruimte, belangrijke zichtlijnen worden opgehouden.

Bedrijvigheid is hier niet toegestaan.

Gemengd - Quartier Romain (GD-Q)

Het deelgebied Quartier Romain krijgt een stedelijk karakter, gebaseerd op de opbouw van met de onderliggende oude Romeinse stad (Ulpia Noviomagus Batavorum) vergelijkbare Romeinse steden, bestaande uit overeenkomstig opgebouwde bouwblokken waarbinnen individuele verschillen de diversiteit van de wijk garanderen. Tussen de bouwblokken ligt het openbaar gebied bestaande uit smalle straten die in noord-zuid en oost-west lopen. De bebouwing sluit aan op de veronderstelde oostgrens van de oude Romeinse stad. Binnen het deelgebied wordt in één blok bouwruimte gereserveerd om één of meer archeologische vondsten in beeld te brengen.

In dit gebied is sprake van een sterke menging van (kleinschalige) functies en woningtypes, met ook een groot aandeel grondgebonden stadswoningen. Bebouwingshoogtes zijn in dit deelgebied bewust beperkt gehouden (1 tot max. 6 bouwlagen), zodat ook vanuit de achterliggende deelgebieden, met name de Dijkhoven het rivierlandschap beleefbaar blijft. Vanuit het Quartier Romain zelf zijn de rivier en de haven overal voelbaar aanwezig. Het rasterpatroon wordt doorsneden door een aantal verbindingslijnen vanuit de Dijkhoven en verrijkt door inpassing van industriële bebouwing. Het deelgebied Quartier Romain is voornamelijk gericht op wonen en het bijbehorende openbaar en privé-gebied. Een beperkte mate van kleinschalige bedrijvigheid is mogelijk. Een specifiek onderdeel is een attractief publiekselement in de vorm van een visualisatie van de (onderliggende) archeologie.

Gemengd – Waalhaeve (GD-W)

Dit deelgebied betreft een actualisering van een reeds vigerende planherziening van het bestemmingsplan Nijmegen - West III. Hier is de bestemming Wonen met een vrijstelling voor bedrijvigheid omgezet naar de bestemming Gemengd, zodat duidelijker is dat hier ook sprake is van wonen en werken.

Groen - Park - bakens (G-Pb)

De structuur van het gedeelte van het deelgebied Bakens bestemd tot Groen - Park - bakens (G-Pb) is bepaald door historische gegevens, waaruit blijkt dat hier een strand heeft gelegen. De overgang van de openbare ruimte in dit gebied naar de Waal is gebaseerd op de hoogwaterbegrenzing zoals die aanwezig was na de bouw van Fort Krayenhoff, maar met een eigentijdse invulling. De strandranden verwijzen naar het oorspronkelijke uiterlijk van de Waaloever.

Rondom het deelgebied Bakens is groen voorzien dat qua sfeer en inrichting aansluit bij het groen van de deelgebieden Fort en het Fortlandschap. Hier is in afwijking van deze groengebieden parkeren ondergronds toegestaan vanwege de te beperkte bouwruimte binnen de bestemming "Gemengd - Bakens".

Groen - Park - eiland (G-Pe)

Het deelgebied Eiland heeft van oorsprong twee functionele cultuurhistorische relaties met het water. Enerzijds met de rivier als oever en anderzijds met de haven als laad en losplaats. De rivierzijde wordt gekenmerkt door beweging langs het water de havenzijde door plaatsgerichte activiteiten. Op basis van dit gegeven is de inrichting van het Eiland gebaseerd.

Om de functionele verbinding met de Handelskade en de Waalkade in de binnenstad te leggen wordt er een langzaamverkeersbrug over de haveningang aangelegd.

Het plateau aan de Waal, dat bij hoogwater onderloopt, wordt functioneel aan het gebied Eiland verbonden voor activiteiten ten dienste van en aanvullend op de functies van het Eiland.

Het huidige havenhoofd is in het Masterplan gekenschetst als "Eiland". Vanwege de unieke locatie zal naar een bijzondere (boven-) stedelijke functie (cultuur, leisure) worden gezocht voor de invulling van deze plek. De nieuwe voetgangersbrug over de havenmonding verbetert de bereikbaarheid en maakt een lange wandeling langs het rivierfront mogelijk. Om de dynamiek van het water meer voelbaar te maken, wordt de aanhaking van het havenhoofd enigszins verlaagd. Hierdoor ontstaat bij hoog water een eiland. Het heeft een groen karakter en is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer, bevoorrading en nooddiensten. De functie van de toelaatbare bebouwing is gericht op cultuur en ontspanning en bijbehorende ondersteunende horeca. Hierbij kan gedacht worden aan een bijzondere functie zoals een museum. De bestemming biedt ondergronds ruimte voor eigen parkeren en andere voorzieningen die gekoppeld zijn aan de functie. Bovengronds is er slechts beperkt ruimte voor bebouwing, omdat het hoofdkarakter groen dient te zijn.

Er is ruimte voor één centraal gebouw dat maximaal 10% van de totale oppervlakte van het Eiland mag beslaan.

Groen - Park - fort (G-Pf)

Het deelgebied Fort heeft een grotendeels groene invulling. De belijning, contouren en specifieke onderdelen van Fort Krayenhoff worden op basis van historisch kaartmateriaal en aanvullend archeologisch onderzoek weer zichtbaar gemaakt. Het gaat daarbij niet om een letterlijke reconstructie, maar om een verbeelding van het hier ooit gesitueerde en sterk geaccidenteerde wallenlandschap, zo veel mogelijk gevoed door betrouwbare historische kennis. Specifiek gaat het dan om de natte gracht (en in het fortlandschap de droge gracht) en de nodige reliëfverschillen in het maaiveld. De muur aan de Waalzijde zal gerestaureerd

worden en waar nodig opgebouwd. Overige bouwkundige elementen zullen waar mogelijk een passende architectonische aanvulling krijgen.

Binnen het groene deelgebied is ruimte voor een bescheiden bouwkundige ingreep die de cultuurhistorische betekenis van het fort ondersteunt. Uitgangspunt is het oorspronkelijke historische beeldmateriaal over het fort, aangevuld door archeologische bevindingen.

Het fort wordt een bijzondere plek in de (wandel-)route langs de Waal. De kern van het fort krijgt een passende (culturele) invulling.

Het deelgebied Fort is voornamelijk gericht op Groen. Slechts op het centrale deel van het fort mag een andere functie worden gerealiseerd in een nieuwe aanvulling op de oude bebouwing. De functie van die bebouwing zal zich richten op cultuur, ontspanning, horeca en/of recreatie. Detailhandel en publieks- of gemotoriseerd verkeer aantrekkende functies zijn uitgesloten. Een en ander is mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Groen - Park - scheg (G-Ps)

Tussen de oude en nieuwe Waalbandijk ligt een centraal park in de vorm van een groene scheg, die zich langzaam opent richting Fort Krayenhoff en de rivier. Ze is onderdeel van een samenhangende groenstructuur, verbonden met Park West.

De ruimtelijke inrichting van het gedeelte van het deelgebied Park bestemd tot Groen - Park - scheg (G-Ps) heeft aan de basis twee cultuurhistorische componenten. Het gridpatroon van het Quartier Romain loopt in de parkstructuur door en eindigt bij de veronderstelde westgrens van de oude Romeinse stad. De noordgrens van het park is ontleend aan de ligging van de oude Waalbandijk.

Bovengronds mag niet worden gebouwd, anders dan voorzieningen die direct noodzakelijk zijn voor de realisering en het gebruik van de toegestane functies en de inrichting van het openbare gebied zoals straatmeubilair en dergelijke. Functies voor langzaam verkeer zijn toegestaan, maar functies voor gemotoriseerd verkeer niet. Door het park loopt een rijstrook (uit te voeren grasbetonstenen) die dienst kan doen als noodontsluiting van het Quartier Romain en de torens van het Park.

Groen (G)

De bestemming Groen is toegewezen aan die alle gronden die in het Masterplan zijn aangegeven als structuur bepalende open ruimten tussen de deelgebieden in het plangebied. Dit kunnen openbare groengebieden zijn. Hierbij zijn bij de dijkopgangen in het deelgebied Dijkhoven, minimale ruimten op de plankaart aangegeven. Binnen de naastgelegen bestemmingen vindt een nadere bepaling van de grens van deze structuren plaats. Deze structuren dienen uiteindelijk minimaal 40 meter breed te worden. De assen lopen als langzaamverkeerverbindingen door Quartier Romain tot aan de Waal en zijn als zodanig op de kaart aangegeven. Door deze systematiek ligt er een globale hoofdrichting van de ruimte vast, die zijn basis vindt in het Masterplan, maar bestaat er binnen de naastgelegen gemengde bestemmingen ruimte om een breder groenprofiel te realiseren en asverdraaiingen mogelijk te maken.

Er mag alleen gebouwd worden voor de inrichting van het openbare gebied zoals straatmeubilair en dergelijke. Functies en inrichtingen voor langzaam verkeer zijn toegestaan, maar niet voor gemotoriseerd verkeer.

Verkeer (V)

De bestemming Verkeer is belegd op die gronden die een primaire verkeersfunctie hebben. Dit betreft de bestaande Weurtseweg, de nieuwe stadsweg en de historisch bepaalde weg naar het fort, waarvan het laatste gedeelte niet bestemd is omdat het alleen voor langzaam verkeer

is bedoeld. De bestemming is globaal met een enkel principeprofiel. De nadere invulling vindt plaats in het inrichtingsplan. Vanwege de geluidszonering in het kader van de Wet geluidhinder van de nieuwe weg is slechts een beperkte marge van de wegas mogelijk.

Ondergronds mag er gebouwd worden voor parkeer- en nutsvoorzieningen. Bovengronds mag niet gebouwd worden, anders dan voorzieningen die direct noodzakelijk zijn voor de realisering en het gebruik van de bestemming en de toegestane ondergrondse voorzieningen.

De bestemming omvat ook de in en naast de weg gelegen groenstructuren.

Verkeer - spoorweg (V-s)

De bestemming Verkeer - spoorweg is toegewezen aan de gronden die in eigendom zijn van ProRail, met inbegrip van het monumentale landhoofd. Ook de onderdoorgangen voor het langzaam verkeer (bestaand en nieuw) vallen onder deze bestemming, omdat die verkeersfunctie hier "te gast" is.

Water - haven (WA-H)

De bestemming Water - haven is belegd op de huidige haven. De bestemming biedt ruimte voor het realiseren van bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals bruggen en steigers.

De Waalhaven wordt als geheel gehandhaafd, maar deels voorzien van nieuwe kades op nieuwe plaatsen. De haven biedt plaats aan de nu aanwezige (woon)schepen en biedt overnachtingsmogelijkheden voor de scheepvaart.

Water - kering (WA-K) dubbelbestemming

Deze bestemming is belegd op de keurzone zoals die van toepassing is op het moment van de eerste tervisielegging. Ingerepen binnen de beschermingszone zijn alleen toegestaan na een verklaring van geen bezwaar van de rivierbeheerder. De bestemming kan middels een wijzigingsbevoegdheid afgestemd worden op de nieuwe keurzone, zodra die is vastgesteld na realisering van de nieuwe hoogwaterkering.

Water - rivierzone (WA-R) dubbelbestemming

Deze bestemming is gelegd op die gronden die binnen het regime van de Beleidslijn grote rivieren vallen en behoren bij de hoogwaterberging van de Waal. Op deze gronden dient gebruik en bebouwing afgestemd te worden op de Beleidslijn grote rivieren. Hierbij wordt uitgegaan van de nieuw te creëren hoogwaterlijn. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is voornemens het gebied van deze bestemming dat is gelegen tussen de spoorbrug en de bestemming "Water-haven" (het huidige Gelderlanderterrein) onder de werking van artikel 2a van de Wet beheer waterstaatswerken te laten vallen. Hiertoe zal een algemene maatregel van bestuur worden genomen.

Maatschappelijk - Grondwaterbeschermingsgebied (M-Gwb) dubbelbestemming

Binnen deze dubbelbestemming is het oostelijk deel van het plangebied opgenomen dat in de 25-jaarszone van de waterwinning in het centrum is gelegen. Binnen dit gebied gelden specifieke voorschriften ten aanzien van bouwen en gebruik.

Gebruiksbepalingen

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken, dat aan de normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan, indien een fasering in de woningbouw wordt aangehouden. Deze fasering is ondergebracht in de Algemene gebruiksbepalingen (artikel 34). Aangezien vanwege de omvang van het plangebied slechts het aantal woningen van invloed is op de luchtkwaliteit en niet de (bouw)locatie ervan, is de fasering beperkt tot een aantal woningen per periode.

Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om deze fasering aan te passen dan wel te laten vervallen, mits in voldoende mate is aangetoond dat met de wijziging wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Aanduidingen

Op de kaart komen ter verduidelijking van diverse zaken aanduidingen voor. De meest belangrijke worden hierna omschreven.

Archeologisch waardevol (Aw)

Deze aanduiding is belegd op het gehele plangebied met uitzondering van de Waalhaven (water).

De aanduiding beoogt de ondergelegen archeologische waarden "in situ" te bewaren. De in het plan opgenomen algemene bepalingen ten aanzien hiervan laten alleen in zeer uitzonderlijke gevallen ingrepen in de ondergrond toe en eist in die gevallen een intensief onderzoek om te zien in hoeverre de ingreep zonder verstoring van het bodemarchief kan plaatsvinden en voor zover dat laatste niet mogelijk is hoe gehandeld moet worden om de schade zo beperkt mogelijk te houden. Opgraving ter grootte van de ingreep is in het laatste geval een vereiste.

Karakteristiek object (Ko)

Deze aanduiding is gelegd op de in het plangebied voorkomende gemeentelijke en rijksmonumenten en op objecten die niet monumentwaardig zijn, maar toch een dermate karakteristiek bezitten dat ze behouden moeten worden en op potentieel karakteristieke objecten. Met deze laatste omschrijving wordt bedoeld op de objecten waarvan de cultuurhistorische waarde nog niet is vastgesteld.

De aanduiding heeft tot doel al deze objecten te beschermen tegen ongewenste invloeden die de monumentale en/of karakteristieke waarde en de ruimtelijke context ervan kunnen aantasten. Hiertoe is om de objecten een zone op de kaart aangegeven waarbinnen ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de waarde van het bestemde object.

Binnen het plangebied zijn cultuurhistorische objecten aanwezig die nog niet specifiek via de aanduiding "Karakteristiek object (Ko)" beschermd zijn. Dit zijn de havenkraan (gemeentelijk monument) en de toegangspoort aan de Weurtseweg (MIP-object), maar ook nog niet geselecteerde industriële bebouwing in het Quartier Romain. De eerste twee dienen binnen het plan een plaats toegewezen te krijgen. De havenkraan krijgt een plaats aan de haven en de toegangspoort aan de Weurtseweg. Aan de havenkraan, de toegangspoort en de te selecteren industriële bebouwing dient door Burgemeester en wethouders, middels de wijzigingsbevoegdheid de aanduiding "Karakteristiek object (Ko)" toegewezen te worden.

Hoogtescheidingslijnen

Op de plankaart zijn hoogtescheidingslijnen opgenomen. De hoogte is in de gebieden direct aansluitend aan de bestaande bebouwing een harde ruimtelijke voorwaarde, maar de overige gebieden niet. Daar is door middel van een hoogtescheidingslijn het hart van een zone van 20 meter aangegeven waar binnen de bouwhoogten (inclusief de variaties) van zowel de ene als de ander kant van de lijn toepasselijk zijn. Dit geeft flexibiliteit om in die overgangen te variëren met de massa, maar ook om een goede overgang tussen beide bouwhoogten te creëren.

Langzaamverkeerverbindingen

Deze aanduiding is aangegeven op de plaatsen waar langzaamverkeerverbindingen een primaire plaats hebben als structuurdragers van het plan. Dit zijn de verbindingen tussen het Waterkwartier en de Waal en de structuurlijn van de oude Waalbandijk.

Kade

Deze aanduiding is aangegeven langs de Waal en de Waalhaven. Aan de landzijde geldt een beschermingszone van de kade, zoals in het Waterhuishoudingsplan Waalfront (bijlage 4) is opgenomen. Ingrepen binnen de beschermingszone zijn alleen toegestaan na een verklaring van geen bezwaar van de rivier-/kadebeheerder.

Bouw- en goothoogte

Op de plankaart zijn aanduidingen opgenomen waarmee vastgelegd wordt hoe hoog gebouwd mag worden op plaatsen waar niet in bouwlagen wordt gerekend. Hierbij wordt een maximum vastgelegd van de goothoogte en/of de bouwhoogte. Hiermee wordt de ruimtelijke opbouw gegarandeerd, daar waar het nodig is en vrij gelaten waar dat kan.

Ontsluiting

Op de plankaart zijn aanduidingen opgenomen binnen de deelgebieden Dijkhoven en Fortlandschap ter plaatse van de beoogde verkeersontsluitingen. Hiermee wordt aangegeven waar de ontsluiting van de diverse woonblokken plaats dient te vinden. De aanduidingen zijn indicatief.

Straalpad

Over het plangebied loopt een straalverbinding. De bijbehorende beschermingszone is op de plankaart opgenomen.

Geluidscontour

In het kader van de Wet Geluidhinder is de 50 dB(A)-contour voor het industrielawaai vanwege het gezoneerde industrieterrein Nijmegen West - Weurt opgenomen.

Economische uitvoerbaarheid

De voorgestelde wijziging maakt de realisering van woningbouw en commerciële ruimten mogelijk. Om te komen tot meer zekerheid en garanties met betrekking tot de integrale haalbaarheid van dit project is met RABO Vastgoed een intentieovereenkomst gesloten die wordt omgezet in een samenwerkingsovereenkomst.

De financiële afwikkeling van dit project vindt plaats middels een planexploitatie die gezamenlijk door de partners wordt gedragen.

De totale kosten van dit project zijn begroot op circa 275 miljoen euro exclusief BTW op de peildatum 01-01-2007.

Dekking van de kosten wordt gevonden in inkomsten uit de in de volgende paragrafen vermelde inkomstenposten.

Verkoop van bouwrijpe grond

In het gebied worden circa 2650 woningen en 27.000 m² voorzieningen gerealiseerd. De exploitatie is sluitend in een periode van 10 jaar. Hierbij is voor het aantal woningen uitgegaan van een gemiddelde woningoppervlakte. Het aantal woningen kan (sterk) variëren als er bijvoorbeeld meer of minder studentenwoningen worden gerealiseerd of meer of minder grote wooneenheden. De markt van het moment van ontwikkelen van een deelgebied bepaalt uiteindelijk het totaal te realiseren woningen. Hetzelfde geldt ook voor de voorzieningen. De marges binnen de MER zijn hiervoor ruim voldoende.

Uit de verkoop van de daarvoor benodigde bouwrijpe grond wordt een opbrengst verwacht van

ruim 171 miljoen euro.

Externe subsidies

Zowel bij het rijk als de provincie Gelderland wordt aangeklopt voor financiële steun aan het project. Bij het rijk is het mogelijk om in het kader van de extra aardgasbaten in aanmerking te komen voor FES-middelen. Daartoe wordt op dit moment een maatschappelijke kosten baten analyse van het project uitgevoerd. Ook op basis van het in paragraaf 2.2.1.3 van de Toelichting genoemde Nota Ruimtebudget wordt subsidie verwacht.

De provincie Gelderland heeft Koers West inmiddels geselecteerd als een sleutelproject dat de komende jaren ook op provinciale financiële steun mag rekenen. De verwachting is dat met bijdragen van deze partijen de externe subsidieverwachting van 57 miljoen euro kan worden ingevuld.

Gemeentelijke bijdragen

De gemeentelijke bijdrage in dit project is bepaald op € 46.2 miljoen.

Samenvattend ziet de financiële opzet er als volgt uit:

	bedragen exclusief btw
kosten	per 1-1-2007
verwerving en infrastructuur	€ 218.653.000,-
plankosten en kostenstijgingen	€ 56.137.000,-
totaal kosten	€ 274.790.000,-
opbrengsten	per 1-1-2007
grondverkoop incl. opbrengststijgingen	€ 171.252.000,-
externe subsidies	€ 57.290.000,-
gemeentelijke bijdragen	€ 46.248.000,-
totaal opbrengsten	€ 274.790.000,-

Aangezien de investeringen, gemoeid met de realisering van dit project, worden bekostigd uit voornoemde inkomsten, blijkt dat de financiële uitvoerbaarheid van dit project is veilig gesteld en de voorgestelde planwijziging financieel-economisch uitvoerbaar is.

Fasering/programma

De ontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd. Hierbij is de verplaatsing van de bestaande bedrijven en de realisering van de nieuwe stadsweg bepalend. De realisering mag geen onaanvaardbare overlast op de bestaande woningen veroorzaken. Nieuwe woningen mogen binnen de marge van de toepasselijke wetgevingen tijdelijk in een overlastsituatie gerealiseerd worden.

Het plangebied Waalfront moet een hoogwaardig woon-werkgebied worden opgedeeld in een aantal deelgebieden met per deelgebied een eigen herkenbare kwaliteit en identiteit, geïnspireerd door de cultuurhistorische waarden in het gebied, maar met nieuwe architectuur en ontwikkelingen zoals weergegeven in het Masterplan.

Het plangebied is qua functies (wonen, werken, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening) een aanvulling op de bestaande binnenstad en het Waterkwartier. In het door het college van Burgemeester en wethouders op te stellen programma zal aangetoond dienen te worden dat er geen sprake is van ontwikkelingen die de economische balans in het

centrum en het Waterkwartier verstoren.

Vanwege de beschikbaarheid van de gronden bestaat ook de mogelijkheid dat de deelgebieden in eerste instantie slechts ten dele worden gerealiseerd.

De deelgebieden Eiland en Fort bevatten geen woningbouw en worden ontwikkeld naar behoefte aan de daar beoogde functies.

Op basis van de verkeersmodellen en de daaruit volgende aspecten voor de luchtkwaliteit kunnen de eerste woningen in 2012 opgeleverd worden.

Overleg en inspraak

Overleg ex artikel 10 Bro

Met de volgende organisaties is overleg gevoerd:

Ministeries van VROM, EZ, V en W, LNV en RVO, Defensie

provincie Gelderland

KAN-projectbureau

Waterschap Rivierenland

Kamer van Koophandel Centraal Gelderland

ProRail

Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM)

Voor de resultaten van het vooroverleg wordt verwezen naar de Vooroverlegnotitie van het overleg ex artikel 10 Bro in bijlage 11.

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 6 juni 2007 gedurende een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Op 21 juni 2007 is een inspraakavond georganiseerd.

Voor de resultaten van de inspraak wordt verwezen naar de Inspraaknotitie in bijlage 12.

Planaanpassingen

Op basis van het overleg ex artikel 10 Bro en de Inspraak zijn de volgende (belangrijkste) aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd:

Toelichting:

Paragraaf 2.5.5. Regionale Nota Mobiliteit opgenomen

Paragraaf 3.1. Beleidslijn grote rivieren opgenomen met verantwoording "buitendijks bouwen".

Voorschriften:

Artikel 4 is vervallen en de overige artikelen zijn vernummerd. Delen zijn verplaatst naar de Toelichting (programma) en naar de BiH - Hoofdpzets.

Bepaling in BiH - Hoofdpuzet 4.2.2. onder 10 dat in de deelgebieden "Handelskade" en "Eiland" niet gebouwd mag worden zonder ontheffing van de waterbeheerder.

Voorschrift Radarbescherming t.b.v. het radar Volkel opgenomen (met uitzondering van Gemengd - Bakens (GD-B)).

Bestemming Water - kering (WA-K) dubbelbestemming opgenomen.

Voorschrift bestemming Water - rivierzone (WA-R) dubbelbestemming aangepast.

Paragraaf 4.2.4. Toetsing milieu aangepast op Wet geluidhinder en Wet milieubeheer.

Parkeernormen Regionaal Plan opgenomen.

Plankaart:

Bestemmingsvlak Water - kering (WA-K) dubbelbestemming opgenomen.

Bestemmingsvlak Water - rivierzone (WA-R) dubbelbestemming aangepast.

Aansluiting en scheiding bestemmingsvlakken Gemengd - Dijkhoven (GD-D) en Gemengd - Waalhaeve (GD-W) aangepast.

Codering zone III verwijderd uit bestemmingsvlak Gemengd - Dijkhoven (GD-D) en Gemengd - Waalhaeve (GD-W).

Geluidszones van de Belemmeringenkaart verwijderd in verband met de aanpassing als bedoeld onder 6.

Bestemming Maatschappelijk - Grondwaterbeschermingsgebied (M-Gwb) Dubbelbestemming op de Belemmeringenkaart opgenomen.

Op basis van de bedenkingen naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende (belangrijkste) aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd.

Behalve de wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan als gevolg van de ingediende zienswijzen zijn er ook ambtshalve wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan aangebracht. Deze ambtshalve aangebrachte wijzigingen strekken tot verduidelijking en stroomlijning van het plan. Tevens heeft er in dit kader nogmaals een juridische beoordeling plaatsgevonden van de voorschriften. Van deze ambtshalve wijzigingen worden hierna de meest belangrijke genoemd en toegelicht.

De beschrijving in hoofdlijnen is opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. In het ontwerpbestemmingsplan was al sprake van een algemene beschrijving in hoofdlijnen en een bijzondere beschrijving in hoofdlijnen. De bijzondere beschrijving in hoofdlijnen is opgenomen, voor zover van toepassing, onder de regeling van de desbetreffende bestemming. Er heeft ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan een tekstuele herinrichting plaatsgevonden waarbij tevens een duidelijker indeling en inzicht wordt gegeven in de functies van de beschrijving. In de huidige opzet van de beschrijving in hoofdlijnen wordt een expliciete indeling gemaakt naar de toetsingsfunctie, uitvoeringsfunctie en afstemmingsfunctie. De formuleringen zijn bondiger en concreet gemaakt. Deze tekstuele en functionele herindeling betreft de algemene beschrijving in hoofdlijnen en voor zover van toepassing ook de bijzondere beschrijving in hoofdlijnen. Deze aanpassing heeft tot resultaat dat er een relatief beperkte omvang resteert van de algemene beschrijving in hoofdlijnen en een duidelijker op de bestemming afgestemde functie- indeling van de bijzondere beschrijving in hoofdlijnen. De overzichtelijkheid en duidelijkheid van het plan worden hierdoor bevorderd.

De voorschriften zijn aan een extra juridische toetsing onderworpen. Deze toegevoegde juridische toetsing heeft tot doel de effectiviteit van de opgenomen voorschriften opnieuw te beoordelen. Deze beoordeling heeft tot resultaat gehad dat enkele definities van de begripsbepalingen zijn aangepast en dubbele definities zijn verwijderd. Enkele voorschriften zijn voorzien van een wat andere redactie en sommige voorschriften zijn in hun formulering aangescherpt. Van enkele artikelen zijn onderdelen geschrapt omdat deze geen extra waarde aan de effectiviteit konden toevoegen, dan wel dat er sprake was van overlappende regelingen. Een enkel artikel is volledig van een nieuwe redactie voorzien. Tevens is aandacht besteed aan de tekstuele correctheid en aan de uniformiteit in de gebruikte formuleringen en aanduidingen.

De belangrijkste ambtshalve aanpassingen worden hierna genoemd.

In artikel 1, begripsbepalingen. In het ontwerpbestemmingsplan waren het begrip bouwperceelsgrens en perceelsgrens op dezelfde manier gedefinieerd. In het huidige plan is gekozen voor één begrip. Voorts is het begrip Masterplan toegevoegd.

In artikel 2, wijze van meten, is de begripsbepaling met betrekking tot de bouwhoogte uitgebreid met "bouwwerk".

Artikel 3 is zowel inhoudelijk als tekstueel gewijzigd. Het artikel bevat thans een bepaling die van toepassing is indien in het plan een regeling verwijst naar overige wetgeving.

In artikel 4 (in het ontwerp de artikelen 4 en 5) is de algemene beschrijving in hoofdlijnen. Als gevolg van de samenvoeging van deze artikelen heeft een gedeeltelijke vernumming van de hierna volgende artikelen plaatsgevonden.

In de bestemming Gemengd, de artikelen 7 tot en met 12, (ontwerp 8 tot en met 14) is de hiervoor genoemde functionele herindeling van de beschrijving terug te vinden. Tevens is de beschrijving, met namen de uitvoeringsfunctie geconcretiseerd. De in deze artikelen gehanteerde vrijstelling van de gebruiksvoorschriften (toverformule) is komen te vervallen, omdat hierin reeds was voorzien in de Algemene gebruiksbeoordelingen (artikel 34)..

Ook voor wat betreft de bestemmingen Groen, de artikelen 14 tot en met 18 (ontwerp 15 tot en met 19) en de bestemming Water-Haven, artikel 21, (ontwerp artikel 22) is de vrijstelling van de gebruiksvoorschriften vanwege de hiervoor genoemde argumenten komen te vervallen. In laatstgenoemd artikel zijn tevens de specifieke bouwvoorschriften aangepast en zijn de bepalingen met betrekking tot de bouwhoogte van woonschepen en drijvende voorzieningen komen te vervallen.

In artikel 20 is lid 20.3 (Specifieke gebruiksvoorschriften) duidelijker geformuleerd.

In artikel 22 Water-kering (WA-K) dubbelbestemming (ontwerp 23) is de vrijstellingsbevoegdheid van de specifieke gebruiksvoorschriften eveneens komen te vervallen.

Artikel 25, Archeologische bescherming, (ontwerp 26) heeft een tekstuele wijziging ondergaan waarmee een duidelijker te beschermen beeld ontstaat en de doelmatigheid van dit artikel wordt vergroot.

In artikel 26, Karakteristieke object, (ontwerp 27) is de bepaling voor specifieke bouwvoorschriften overbodig bevonden en is daarom komen te vervallen.

Ingevoegd wordt een nieuw artikel 29, Water- Kade, waarin bouwvoorschriften en een regeling voor de vrijstelling hiervan zijn opgenomen.

In de artikel 34 (Algemene gebruiksbeoordelingen) is in lid 34.1 (specifiek verboden gebruik) een fasering ondergebracht met betrekking tot de ingebruikneming van woningen.

Als bijlage zijn toegevoegd:

Verkeersmodellen Bestemmingsplan Waalfront" van 18 december 2007

Luchtkwaliteit Waalfront van 25 januari 2008

Woningbouwlocatie Waalfront te Nijmegen (akoestisch onderzoek (geactualiseerd)

Quickscan Flora en fauna van 12 mei 2006 toegevoegd.