

GEMEENTE



Nijmegen

BESTEMMINGSPLAN

GRAAF ALARDSINGEL

GEMEENTE NIJMEGEN



Gemeente Nijmegen

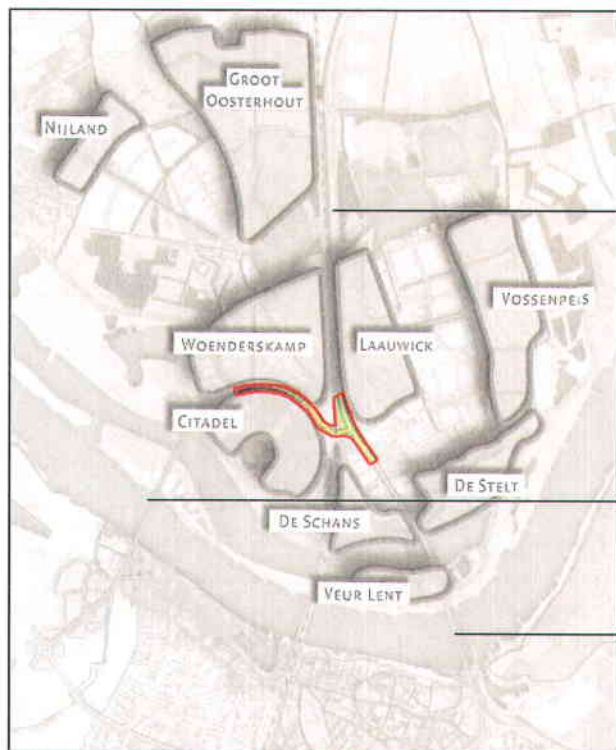
bestemmingsplan Graaf Alardsingel

(conform historische bronnen heeft de gemeenteraad in 1999 de naam Graaf Alardsingel vastgesteld, per abuis is vervolgens een dubbele L gebruikt)

- Toelichting
 - Regels
 - Verbeelding schaal 1:1.000
-

INHOUDSOPGAVE

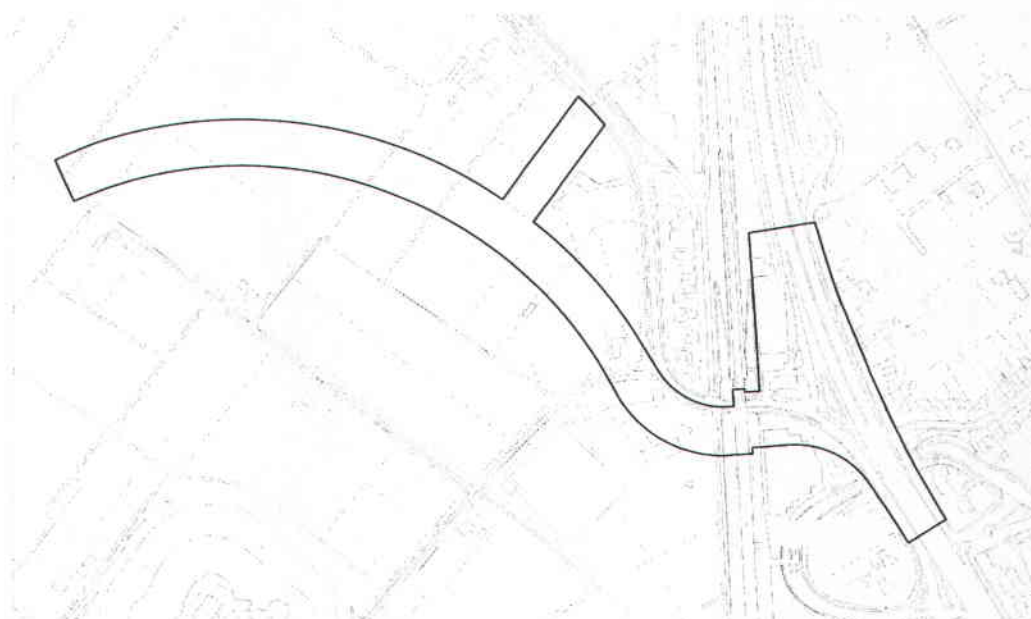
1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Kaders bestemmingsplan	1
1.3	Ligging van het plangebied	2
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.5	Leeswijzer	3
2	BELEIDSKADERS	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal beleid	6
2.3	Regionaal beleid	6
2.4	Gemeentelijk beleid	9
2.5	Sectoraal beleid	16
3	BESTAANDE SITUATIE	31
3.1	Historische ontwikkeling	31
3.2	Ruimtelijke structuur	32
3.3	Functionele structuur	34
3.4	Infrastructuur	34
3.5	Landschap en natuur	35
3.6	Cultuurhistorische en archeologische waarden	35
4	BESCHRIJVING VAN DE NIEUWE SITUATIE	41
4.1	Waalsprong	41
4.2	Graaf Alardsingel en Splitsingspunt	56
4.3	Het bestemmingsplan Graaf Alardsingel en het MER	66
5	DUURZAAMHEID EN MILIEUASPECTEN	73
5.1	Bodem	73
5.2	Water	74
5.3	Geluid	74
5.4	Luchtkwaliteit	76
5.5	Bedrijven en milieuzonering	83
5.6	Externe veiligheid	83
5.7	Kabels en leidingen	85
5.8	Flora en fauna	85
6	PLANSYSTEMATIEK EN BESTEMMINGEN	88
6.1	Plansystematiek	88
6.2	Bestemmingen	88
7	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	89
8	PROCEDURES	90



Prins Mauritssingel

Stadsbrug

Waalbrug



Plangrens bestemmingsplan 'Graaf Alardsingel' en ligging in de Waalsprong

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Ten noorden van de Waal wordt het nieuwe Nijmeegse stadsdeel de Waalsprong ontwikkeld. Centraal in de Waalsprong ligt de Prins Mauritssingel (de huidige A325), die het nieuwe stadsdeel via de Waalbrug verbindt met de bestaande stad ten zuiden van de rivier. In de huidige situatie zijn de Waalbrug en Prins Mauritssingel zwaar belast met verkeer. Verwacht wordt dat de mobiliteit de komende jaren gestaag groeit, waarmee de kans op congestie op deze route toeneemt en de bereikbaarheid van Nijmegen vanuit noordelijke richting verslechtert. Hiermee komt ook de verbinding tussen het gedeelte van Nijmegen ten zuiden van de Waal en het nieuwe stadsdeel de Waalsprong onder druk te staan. Ten westen van het huidige stadscentrum van Nijmegen is daarom de realisering van een tweede Stadsbrug voorzien, die het mogelijk maakt om het verkeer te spreiden over twee routes. De Waalsprong wordt dankzij de realisering van de Stadsbrug via een tweede route verbonden met het gedeelte van Nijmegen ten zuiden van de Waal. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wens om de Waalsprong 'bij de stad te laten horen'.

Inmiddels is een gedeelte van de woningen in de Waalsprong gerealiseerd. Voor een aantal andere woongebieden zijn momenteel bestemmingsplannen in procedure. Het bestemmingsplan Stadsbrug, dat de realisering van een tweede oversteek over de Waal mogelijk maakt, is op 23 april 2008 vastgesteld door de gemeenteraad en op 14 november 2008 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland. Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de realisering van de Graaf Alardsingel en het zogenaamde Splitsingspunt, waar de Graaf Alardsingel aansluit op de Prins Mauritssingel. De Graaf Alardsingel vormt de verbinding tussen de Stadsbrug en de Prins Mauritssingel en completeert de binnenstedelijke verkeersring, waarbinnen het bestaande stadscentrum en het nieuwe centrumgebied van de Waalsprong zijn gelegen.

De Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel maken deel uit van de hoofdverkeersstructuur van de Waalsprong. De Prins Mauritssingel vormt de ruggengraat van de Waalsprong en verbindt het nieuwe stadsdeel via de Waalbrug met de bestaande stad ten zuiden van de Waal. De Graaf Alardsingel omsluit het toekomstige centrumgebied van de Waalsprong (Hof van Holland) en wordt door middel van de nog te realiseren Stadsbrug verbonden met het gedeelte van Nijmegen ten zuiden van de Waal. Voor de voortgang van de werkzaamheden in de Waalsprong is het van belang dat de nieuwe ontsluitingsstructuur tijdig kan worden gerealiseerd. Om de realisering van de Graaf Alardsingel en het nieuwe Splitsingspunt mogelijk te maken, is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Het doel van het bestemmingsplan 'Graaf Alardsingel' is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor de realisering van de Graaf Alardsingel en de aansluiting van de Graaf Alardsingel op de Prins Mauritssingel.

1.2 Kaders bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan, dat de aanleg van de Graaf Alardsingel mogelijk maakt, moet worden gezien vanuit twee oogpunten. Enerzijds wordt het kader voor dit bestemmingsplan gevormd door de ontwikkeling van de Waalsprong, waarvan de Graaf Alardsingel en Prins Mauritssingel onlosmakelijk deel uitmaken. Anderzijds is de aanleg van de Graaf Alardsingel noodzakelijk om de binnenstedelijke verkeersring te completeren en zo de bereikbaarheidsproblematiek van Nijmegen in algemene zin het hoofd te bieden.

In een eerder stadium zijn verschillende milieueffectrapportages verricht, zowel voor de Waalsprong als voor de Stadsbrug. In 2001, tijdens de uitvoering van de eerste masterplannen en bestemmingsplannen voor gedeelten van de Waalsprong, is gebleken dat de concrete plannen niet gedragen werden door een voor een dergelijke grootschalige locatie noodzakelijke milieueffectrapportage. In 2002/2003 is daarom voor het hele Waalspronggebied een m.e.r. verricht, die de basis vormt voor de huidige planvorming in de Waalsprong. Op basis van deze m.e.r. is een Voorkeursmodel uitgewerkt, waarin de beoogde ontwikkeling van de Waalsprong is vastgelegd. Inmiddels heeft het college ter uitwerking van het Voorkeursmodel het Ontwikkelingsbeeld "Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel" vastgesteld. In het Ontwikkelingsbeeld zijn de hoofdlijnen van de ontwikkeling van de Waalsprong beschreven. In 2006 heeft een aanvulling van de m.e.r. Waalsprong plaatsgevonden, die zich specifiek richtte op de toekomstige verkeersstructuur van het stadsdeel.

In het kader van de realisering van de Stadsbrug is in 2004 een m.e.r. verricht, waarin is geconcludeerd dat Nijmegen zonder tweede Waaloversteek onbereikbaar zou worden vanuit het noorden. Deze m.e.r. is in 2006 aangevuld met een m.e.r. die specifiek was gericht op de verdere uitwerking van de Stadsbrug.

Samenvattend zijn de kaders voor voorliggend bestemmingsplan met name vastgelegd in de volgende milieueffectrapporten en beleidsdocumenten.

- MER Waalsprong (2002/2003);
- Voorkeursmodel Waalsprong (2003);
- MER Stadsbrug (2004);
- aanvulling MER Waalsprong – verkeersstructuur (2006);
- Ontwikkelingsbeeld Waalsprong (2007).

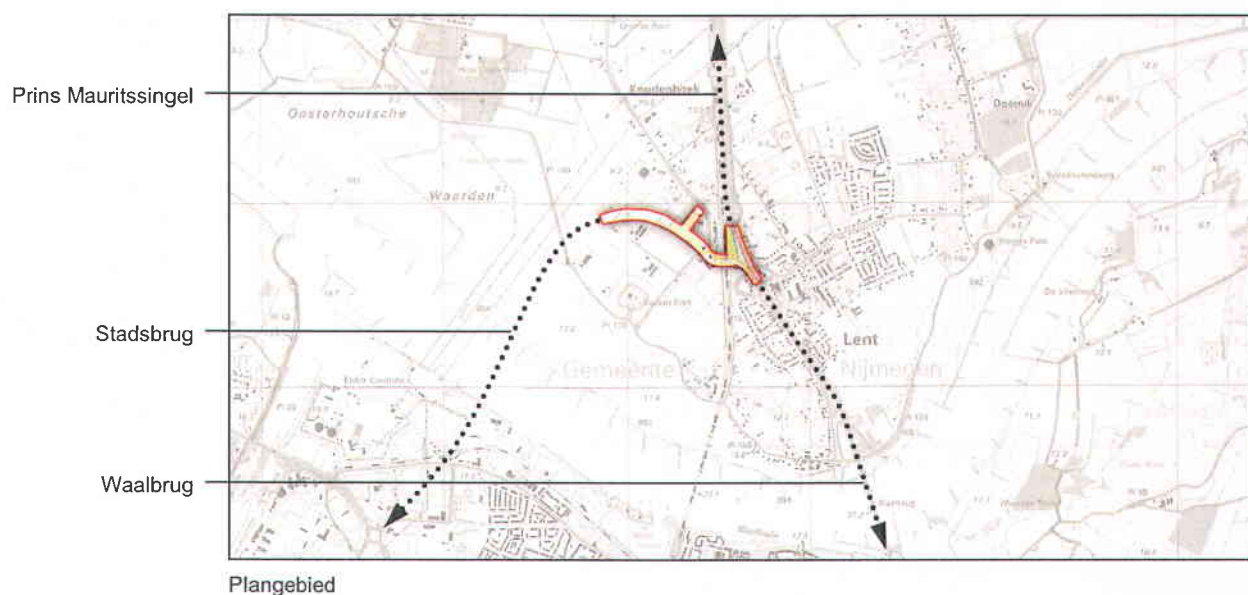
Daarnaast zijn ook het sectorale gemeentelijk beleid en het overkoepelend beleid van het Rijk en de provincie Gelderland sturend voor de beoogde ontwikkeling.

Het doel van de realisering van de Graaf Alardsingel is tweeledig. Enerzijds wordt door de aanleg van deze weg de koppeling gemaakt tussen de Stadsbrug en de Prins Mauritssingel zodat, naast de huidige route over de Waalbrug, een tweede route over de Waal beschikbaar komt en de bereikbaarheid van Nijmegen vanuit het noorden wordt gegarandeerd. Anderzijds maakt de Graaf Alardsingel onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van de Waalsprong. De weg vormt de noordelijke en westelijke grens van het centrumgebied en scheidt het centrum van de Waalsprong van de woon- en werkgebieden ten noorden daarvan. In de omgeving van de kruising van de Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel (het Splitsingspunt) is het stationsgebied van de Waalsprong voorzien. Daarnaast is het denkbaar dat juist in de buurt van het Splitsingspunt of langs de Graaf Alardsingel, nabij het nieuwe treinstation, (onderwijs)voorzieningen worden gerealiseerd.

Omdat de Graaf Alardsingel onlosmakelijk deel uitmaakt van de structuur van de Waalsprong en het tracé van de weg in belangrijke mate wordt bepaald door de ruimtelijke structuur van het nieuwe stadsdeel (en vice versa), komt de ruimtelijke structuur van de Waalsprong als geheel in dit bestemmingsplan uitgebreid aan bod. In het algemene beleidskader en de planbeschrijving zijn daarnaast ook de belangrijkste aspecten opgenomen die hebben geleid tot de keuze voor een tweede route over de Waal en de beoogde realisering van de Stadsbrug.

1.3 Ligging van het plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt in het zuidelijk deel van de Waalsprong. Het plangebied ligt tussen het bestaande dorp Lent in het oosten en zuidoosten, het nieuwe centrumgebied de Hof van Holland in het zuidwesten en de nieuwe woon- en werkgebieden van de Waalsprong in het noorden. Het plangebied wordt in noord-zuidelijke richting doorkruist door de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Ten zuidoosten van het plangebied is de Waalbrug gesitueerd. Ten zuidwesten van het plangebied wordt de Stadsbrug gerealiseerd.



1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het onderhavige plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

	Vastgesteld	Goedgekeurd
Dorp Lent	29 maart 1977	2 november 1977
Buitengebied Dorp Lent	28 november 1989	8 juli 1990 (ged.)
Buitengebied Dorp Lent-7 Langzaamverkeersverbinding	28/29 juni 2000	24 augustus 2000

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt ingegaan op het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de reeds doorlopen planvorming voor de Waalsprong, met name op de uitgevoerde m.e.r.'s, het Voorkeursmodel (2003) en het Ontwikkelingsbeeld (2007). In hoofdstuk 2 wordt ook kort aandacht besteed aan de m.e.r. die voor de Stadsbrug is uitgevoerd (2004).

In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven. In dit hoofdstuk komen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur en de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden aan de orde.

De beoogde ontwikkeling van de Waalsprong wordt toegelicht in hoofdstuk 4. Op basis van het Voorkeursmodel en het Ontwikkelingsbeeld wordt hier ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten van de Waalsprong als geheel. Daarnaast is in hoofdstuk 4 een planbeschrijving opgenomen voor de realisering van de Graaf Alardsingel en het Splitsingspunt.

In hoofdstuk 5 worden de verschillende milieuaspecten besproken. De juridische opzet is toegelicht in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de financiële aspecten met betrekking tot realisering van het initiatief. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 de planprocedure uiteengezet.

2 BELEIDSKADERS

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een korte samenvatting van het sectorale beleid dat van belang is voor de ontwikkeling van de Waalsprong en de aanleg van de Graaf Alardsingel.

2.1 Rijksbeleid

In het kader van het rijksbeleid zoals geformuleerd in de Vierde Nota ruimtelijke ordening Extra (VINEX 1993) en hierop aanvullend in de Actualisatie (VINAC, 1997) zijn Arnhem en Nijmegen aangewezen als stedelijk knooppunt met een nationale positie (Knooppunt Arnhem-Nijmegen: KAN). Het knooppunt Arnhem-Nijmegen moet zich kunnen ontwikkelen tot nationaal en internationaal concurrerend kerngebied voor economische en ruimtelijke ontwikkeling. Inmiddels is de Nota Ruimte het nieuwe Rijksbeleid en is de VINEX daarmee achterhaald. Echter, in de Nota Ruimte worden de uitgangspunten met betrekking tot het KAN-gebied zoals opgenomen in de VINEX opnieuw bevestigd.

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. De Nota Ruimte richt zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- waarborging van de veiligheid.

Het Rijk wil zich niet meer met alles bemoeien en wil strategisch op hoofdlijnen sturen. Onder het motto: "decentraal wat kan, centraal wat moet" hebben decentrale overheden meer ruimte gekregen om hun eigen weg te gaan, zolang maar aan een aantal basiskwaliteiten wordt voldaan. Deze basiskwaliteiten of ondergrenzen zijn in de Nota Ruimte vastgelegd.

De algemene basiskwaliteit is de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, dus datgene waar een ruimtelijk plan minimaal aan moet voldoen. De Nota Ruimte bevat hier generieke regels voor, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode (stedelijke) en groen/blauwe (natuur en water) functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water en het groen in en om de stad. Het kan gaan om inhoudelijke of procesmatige eisen, maar ook om financiële eisen. Zo geldt bij ruimtelijke afwegingen en nieuwe decentrale plannen en projecten dat negatieve effecten niet mogen worden afgewenteld op het bestaande ruimtegebruik of op functies als water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is het veroorzakerbeginsel: de initiatiefnemer zorgt voor opheffing van veroorzaakte knelpunten.

Specifiek over het stedelijke netwerk Knooppunt Arnhem Nijmegen is in de Nota Ruimte het volgende opgenomen: gesitueerd tussen de Randstad Holland en het Duitse Rijn/Ruhrgebied kenmerkt het KAN zich door een groot aanbod van internationale vervoersmodaliteiten (weg, spoor, water), grote diversiteit aan functies en voorzieningen en aanwezige kenniscentra. Het verder benutten van de mogelijkheden van Health Valley is economisch van belang. Afstemming met de Duitse steden Emmerich en Kleef is belangrijk en de Hogesnelheidstrein (HST) – Oost is van belang voor de internationale positie.

2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Het meest actuele provinciale beleidskader aangaande de ruimtelijke ordening betreft het Streekplan Gelderland 2005 "Kansen voor de regio's". Het Streekplan is vastgesteld door Provinciale Staten op 29 juni 2005. Met het Streekplan Gelderland 2005 kiest de provincie voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit in Gelderland. Het streekplan kijkt 10 jaar vooruit en richt zich op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht (generiek beleid):

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

Rood Raamwerk

Hoofddoel van het streekplan is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte beschikbare oppervlak. Bundelingsbeleid en het organiseren van stedelijke netwerken staan hierbij centraal. In het Streekplan worden algemene en programmatische uitspraken gedaan over wonen, sociaal-culturele functies en werken (bedrijventerreinen en kantoren).

Daarnaast hecht het streekplan veel belang aan locatiebeleid: gestreefd wordt naar het bundelen van bovenlokale stedelijke functies aan knooppunten in het rode raamwerk. Het grondgebied van de gemeente Nijmegen valt grotendeels binnen dit rode raamwerk en heel Nijmegen valt in het stedelijk netwerk.

Groenblauw Raamwerk

Buiten de stedelijke en landbouwgebieden krijgen natuur en water de ruimte. Voor Nijmegen is de categorie Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. Vooral aan de bestaande stadsranden en in de Waalsprong. Er geldt in de EHS een beleid gericht op bescherming en ontwikkeling van de daar aanwezige kwaliteiten. Op 16 mei 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland de Streekplanuitwerking kernkwaliteiten en omgevingscondities (EHS, Waardevol landschap) vastgesteld.

Multifunctioneel gebied

In het multifunctioneel gebied ligt voornamelijk landbouw. Voor Nijmegen zijn de categorieën multifunctioneel platteland en waardevol landschap van belang; voor de Waalsprong is met name het multifunctioneel platteland van belang.

2.3 Regionaal beleid

Regionaal Plan voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen

In oktober 2006 is het Regionaal Plan voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen vastgesteld. Op 7 maart 2007 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland grotendeels goedkeuring verleend aan dit plan. Hierdoor heeft het Regionaal Plan de status van regionaal structuurplan zoals bedoeld in artikel 36 van de Wet Ruimtelijke Ordening. Dit betekent dat de bestemmingsplannen van de 20 regiogemeenten moeten passen binnen de lijnen die worden uitgezet in het Regionaal Plan.

Doel van het Regionaal Plan is te werken aan een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio Arnhem-Nijmegen. Het bestaande stedelijk gebied staat hierbij centraal, wat wil zeggen dat er ingezet wordt op herstructurering en herontwikkeling om nieuw ruimtebeslag voor wonen en werken te beperken.

De regio Arnhem Nijmegen ontwikkelt zich steeds meer tot een samenhangend stedelijk netwerk met een eigen identiteit. Die eigen identiteit laat zich het beste vangen in de drieslag kennis, natuur en cultuur:

- *Kennis*: aanwezigheid van hoogwaardige bedrijvigheid in de logistieke sector en de glastuinbouw, maar ook de aanwezigheid van een universiteit en het valleyconcept versterken de netwerkeconomie;

- *Natuur*: rivierenlandschap tussen de stuwwallen Veluwe en Rijk van Nijmegen;
- *Cultuur*: door de natuurlijke ligging van het gebied is de regio door de eeuwen heen het domein geweest van fronten en linies die noord-zuid en oost-west van elkaar scheiden. Daardoor is het culturele erfgoed in de regio enorm.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen stuurt op de uitvoering van strategische projecten door middel van het zoeken naar samenwerking met maatschappelijke organisaties, marktpartijen en particulieren (ontwikkelingsplanologie). In het Regionaal Plan is een uitwerking gemaakt van de bestuurlijke visie en ambities. Dit levert een agenda op van tien strategische ontwikkelingsprojecten:

1. verbeteren van aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken;
2. verknopen van bus en trein tot één samenhangend regionaal OV-netwerk;
3. stedelijke ontwikkeling rondom enkele multimodale knooppunten;
4. herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en hoofdwegen;
5. ruimte voor innovatie: creative industry, kennis/ICT, wellness/hospitality;
6. versterken van grootstedelijk klimaat van Arnhem en Nijmegen;
7. ontwikkeling van de eigenheid en identiteit van dorpen;
8. regionaal landschapspark: recreatief routenetwerk ontwikkelen;
9. kwaliteitsverbetering van de natuur (in en om de stad);
10. zichtbaar maken van cultuurhistorische relict en monumenten.

Voor een groot aantal aspecten zijn in het Regionaal Plan doelstellingen en beleidsuitspraken opgenomen, die een toetsingskader vormen voor de goedkeuring van bestemmingsplannen:

Onderwerp	Doelstelling en beleidsuitspraken
Water	Doelstelling: structurele beschermingsmaatregelen door hoogwaterbeschermingsbeleid - <i>9% van het bruto ruimtebeslag moet uit oppervlaktewater bestaan</i>
Cultuurhistorie	Doelstelling: "Behoud door ontwikkeling"; het zodanig omgaan met cultuurhistorische kwaliteiten dat deze worden ingepast, waardoor ze beleefbaar blijven of worden. - <i>Inzet bij planuitwerking is dat de aanwezige cultuurhistorische waarden worden geïnventariseerd en zo mogelijk worden geïntegreerd.</i>
Landschap	Doelstelling: Ruimtelijke ontwikkelingen afstemmen op aanwezige landschapskenmerken en laten bijdragen aan het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit.
Recreatie	Doelstelling: Het optimaal voor recreatie en toerisme benutten en uitbouwen van de in de regio aanwezige potenties op het gebied van natuur, landschap, water, archeologie en cultuurhistorie. - <i>In het bestemmingsplan dient het kernnet "Recreatieve routenetwerk" verankerd te worden.</i>
Mobiliteit	Doelstelling: Het realiseren van een comfortabel mobiliteitsnetwerk in de stadsregio waarbij gebruik van het openbaar vervoer en de fiets gestimuleerd wordt. - <i>Er gelden parkeernormen voor werklocaties;</i> - <i>Afspraken zoals die zijn vastgelegd in het verkeersmanagementplan "Van beleid naar uitvoering 2005 -2009" moeten worden uitgewerkt in concrete plannen (aanleg 2e stadsbrug over de Waal).</i>

Wonen	Doelstelling: Het voor iedere (toekomstige) inwoner van de stadsregio een juiste woning beschikbaar hebben met betrekking tot prijs, eigendomssituatie, aard & type en locatie. - <i>In de periode 2005 – 2010 gelden voor de KAN gemeenten geen beperkingen in het per gemeente aantal te bouwen woningen.</i> - <i>Voor de periode 2010 – 2015 wordt in 2008 bepaald of deze beleidsregel kan worden gecontinueerd.</i> - <i>Binnen de “Contouren woningbouw” bepalen de gemeenten zelf de te ontwikkelen locaties en de aantallen nieuw te bouwen woningen met inachtneming van het bepaalde in Concessies Wonen.</i>
Werken	Doelstelling: Het op een zorgvuldige wijze voldoende ruimte bieden en inpassen voor het scheppen van voldoende werkgelegenheid voor de inwoners van de stadsregio, die aansluit bij het opleidingsniveau van de beroepsbevolking, nu en in de toekomst. - <i>Van de totale behoefte van 490 ha aan uitbreiding van nieuwe bedrijventerreinen wordt netto 85 ha in de A15-zone ontwikkeld</i> - <i>Kantoorgebouwen voor bedrijven met een regionale en bovenregionale functie worden alleen ontwikkeld in plannen rond centrale stations, netwerkstations en langs hoogfrequente buslijnen (minimaal 6 x per uur per richting).</i> - <i>In plannen voor “Bestaande Bedrijventerreinen” en in het “Zoekgebied regionale bedrijventerreinen”, worden bedrijfsgebouwen uitgesloten, waarin meer dan 40% van het bruto vloeroppervlak van een gebouw wordt benut voor kantooractiviteiten.</i>
Detailhandel	Doelstelling: Het versterken van de bestaande hiërarchie van winkelcentra en de bestaande perifere detailhandelconcentraties. - <i>In het “Zoekgebied PDV N325 zone” komen drie locaties in aanmerking voor de vestiging van bovenlokale winkel- en vrije tijdsvoorzieningen te weten Gelredome, Aamse Poort (grootschalige tuincentra) en Ressen (wonen/leisure).</i> - <i>Uitgangspunt bij de (her)ontwikkeling van de locaties Gelredome, Aamse Poort en Ressen is het scheppen van optimale condities voor een kansrijke ruimtelijke ontwikkeling, zowel in termen van ruimtelijke kwaliteit als vastgoedontwikkeling.</i> - <i>De vestiging van bouwmarkten en tuincentra groter dan 1.000 m² b.v.o. of uitbreiding van bestaande vestigingen daarvan met meer dan 1.000 m² b.v.o. is alleen toegestaan als de bovenlokale marktruimte naar het oordeel van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio is aangetoond.</i>

Voor het Regionaal Plan is een Strategische milieubeoordeling (SMB) uitgevoerd. Dit betekent dat gekeken is naar de milieueffecten van bepaalde in het plan voorgenomen ontwikkelingen, onder andere de locatiekeuze voor het bedrijventerrein A12 en A15-zone en de zoekzone voor perifere detailhandelsvestiging.

2.4 Gemeentelijk beleid

Voorgeschiedenis ontwikkeling Waalsprong

Nijmegen had in de jaren tachtig van de vorige eeuw behoefte aan uitbreiding. Deze uitbreidingsbehoefte werd onderkend door zowel het Rijk als de Provincie. In 1992 heeft de provincie Gelderland aan de hand van een milieueffectrapport gekeken waar in de regio Nijmegen een uitbreiding van woningbouw en bedrijventerrein het meest op zijn plaats zou zijn. Het gebied van de Waalsprong kwam daaruit als Meest Milieuvriendelijke Alternatief naar voren. In de vierde nota Ruimtelijke Ordening Extra (VI-NEX) is vervolgens voor het Waalspronggebied een taakstelling voor de realisatie van 10.000 tot 12.000 woningen en 50 ha bedrijventerrein vastgelegd.

De gemeente Nijmegen heeft deze taakstelling uitgewerkt in het structuurplan "Land over de Waal" (1996). Door aanpassing van de gemeentegrenzen is in dezelfde periode het gehele Waalspronggebied Nijmeegs grondgebied geworden.

Als uitwerking van het structuurplan "Land over de Waal" zijn 4 masterplannen opgesteld, die vervolgens zijn uitgewerkt in concrete (bestemmings)plannen. In 2001 bleek echter dat deze concrete plannen volgens de Raad van State niet gedragen werden door een, voor zo'n grootschalige ontwikkeling verplichte, milieueffectrapportage. Daarop heeft de gemeente besloten de milieueffecten alsnog te onderzoeken. Daarnaast is in 2002 voor de gehele stad het Kansenboek "Kansen voor de Keizerstad" tot stand gekomen.

Uit het verrichte onderzoek volgde in eerste instantie de Milieueffectrapportage 2002, die de basis heeft gevormd voor de bestemmingsplannen Woonpark Oosterhout, Lent Oost en Stadas Noord. Vervolgens zijn de aanbevelingen uit het MER 2002 verder onderzocht en uitgewerkt in het MER 2003. Dit laatste MER vormt de basis voor de huidige plannen in de Waalsprong. Op basis van dit MER is het Voorkeursmodel 2003 uitgewerkt, waarin de hoofdstructuur en de verschillende deelgebieden van de Waalsprong zijn vastgelegd. In 2006 heeft een aanvulling van het MER Waalsprong op het gebied van verkeersstructuur plaatsgevonden. In 2007 is vervolgens het Ontwikkelingsbeeld "Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel" verschenen, waarin de laatste stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van de Waalsprong is uiteengezet.

Advies voor richtlijnen voor het milieueffect rapport, Stadsuitbreiding Waalsprong (3 december 2001)

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De basis voor de planontwikkeling van de Waalsprong is gelegd in het Structuurplan "Land over de Waal" uit 1996. De locatie, begrenzing, bouwopgaven en ruimtelijke hoofdstructuur voor de Waalsprong waren al in diverse vigerende ruimtelijke plannen vastgelegd. In 1992 is voor die locatiekeuze een m.e.r. uitgevoerd. Hoewel de Waalsprong reeds was vastgelegd in een vastgesteld Structuurplan, achtte de Commissie het toch nodig in het MER in beeld te brengen wat de gevolgen zijn van de aanleg van de wijk ten opzichte van de bestaande situatie.

De Commissie heeft zich geconcentreerd op de m.e.r.-plichtige activiteiten: woningbouw en ontgronding. Zij vroeg in een Basis-MER Waalsprong voor de Waalsprong een totaalbeeld te geven van de alternatieven en milieugevolgen bij het ontwikkelen van de Waalsprong in zijn totaliteit. Daarentegen achtte de Commissie het niet nodig om voor aspecten die in dat structuurplan vastliggen nog (milieuvriendelijke) alternatieven in beeld te brengen. Alternatievenbeschouwing was alleen nodig voor onderdelen uit het structuurplan waarvoor varianten mogelijk zijn.

In een MER moeten de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling hiervan worden beschreven als referentie voor de beschrijving van de milieueffecten van de alternatieven. Bij de autonome ontwikkeling moet wel rekening worden gehouden worden met de reeds genomen besluiten over de nieuwe activiteiten.

Het Structuurplan "Land over de Waal" is dus formeel onderdeel van de autonome ontwikkeling. Over het nul alternatief zei de Commissie: in een situatie waar een gedeelte van de Waalsprong al is gebouwd en de bouw van de wijk is vastgelegd in goedgekeurde ruimtelijke plannen, is het naar het oordeel van de Commissie niet zinvol op het niveau van het plan als totaal een nulalternatief te beschouwen.

De uitvoering van de Waalsprong zal gefaseerd plaatsvinden. Iedere keer als een bestemmingsplan of vrijstelling wordt voorbereid dan wel een vergunning wordt aangevraagd, zal het opgestelde MER, zo nodig met een oplegnota met toespitsing of actualisering, daarbij ter visie worden gelegd.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de beleidsstukken die op dit moment nog relevant zijn voor de realisering van de Graaf Alardsingel. Het betreft met name het gemeentelijk Kansenboek, het MER Waalsprong 2003 en het aanvullende MER Waalsprong – verkeersstructuur 2006, het Voorkeursmodel en het Ontwikkelingsbeeld en het MER Stadsbrug 2004.

Kansenboek Nijmegen; stad in balans

Het Kansenboek is een ruimtelijke vertaling van het gemeentelijk beleid op het gebied van wonen, werken, groen, verkeer, milieu en dergelijke. De gemeente Nijmegen streeft in haar beleid naar balans tussen het welzijn van burgers, de economische functies en duurzaamheid.

Uitgangspunten

- Zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte: Er is veel vraag naar ruimte voor wonen, werken, recreatie en groen. Daarom is het streven gericht op een zo goed mogelijke benutting van de beschikbare ruimte en wordt gestreefd naar balans tussen woongenot, bedrijvigheid, vermaak, bereikbaarheid en duurzaamheid. De gemeente bevordert bijvoorbeeld de stedelijke knopen met multifunctioneel stedelijk gebruik. Verder wordt zo compact mogelijk gebouwd en worden mogelijkheden voor hoogbouw benut.
- Als herstructurering of nieuwbouw van woonwijken en bedrijventerreinen nodig is, wordt gelet op het evenwicht tussen stad en platteland. De groene lobben en stadspoorten van Nijmegen spelen daarin een rol. Die blijven ruimte bieden voor recreatie, sport en natuurontwikkeling.

Nijmegen heeft een aantal kenmerken die gekoesterd moeten worden

- Nijmegen ligt tegen een stuwwal en is een stad met veel hoogteverschillen. Het groen rondom de stad, de verschillende landschappen in de omgeving en de ligging aan de rivier zijn uniek.
- Nijmegen heeft als oudste stad van Nederland een rijke cultuurhistorie. Het is belangrijk om de geschiedenis van de stad zichtbaar te maken, onder andere aan de hand van archeologische vondsten.
- Nijmegen heeft een duidelijke structuur met een aantal hoofdwegen met bomen en duidelijke entrees. Er zijn verschillende stedelijke knopen en groene plekken. Het Keizer Karelplein, de Waalbrug en de skyline vormen belangrijke iconen voor de stad.

Nijmegen is een stad met veel variatie

De stad is aantrekkelijk omdat er veel verschillende plekken zijn. De gemeente wil de variatie behouden en in de toekomst verder versterken.

Nijmegen heeft een bruisend centrum met onder meer winkels, kantoren, cultuur en horeca en een mooie Waalkade. Op de "knopen" rond de treinstations is sprake van veel dynamiek, zoals bij het Centraal Station, bij de universiteit en het ziekenhuis en bij Dukenburg-Brabantse Poort.

Drukke en rustige woonwijken wisselen elkaar af met dichte bebouwing of juist een groene omgeving. Er zijn echte woonwijken, maar ook wijken waar wonen, werken en andere functies zijn gemengd. Bij veel woonwijken hebben de bewoners gemakkelijk toegang naar een park of groene lob die aansluit op het buitengebied.

Een breed scala van bedrijven is te vinden op onder meer Winkelsteeg, Bijsterhuizen, West-Kanaaldijk, Oost-Kanaalhavens en De Grift.

De gemeente hoopt dat het Kansensboek inspireert en een kompas kan zijn bij investeringen van bedrijven en burgers ("wat kan waar"). Bij de bestuurlijke prioriteiten is aangegeven waar de gemeente zelf actief op inzet.

Het Kansensboek is geen statisch beeld van hoe Nijmegen er over vijftientig jaar uit "moet" zien. Het is juist dynamisch om recht te doen aan maatschappelijke en economische veranderingen en het Kansensboek wordt om de paar jaar bijgesteld.

Het Kansensboek 2007 gaat verder met zaken die in voorgaande jaren in gang zijn gezet. Voorbeelden hiervan zijn woningen, kantoren en voorzieningen bij de Waalkade, het Waalfront, Plein '44 en het Centraal Station. Verder betreft het de Waalsprong, Heyendaal en Winkelsteeg (Health & Science) en de dijkteruglegging. Ook blijft de gemeente investeren in cultuurhistorie, groen, sport en recreatie in het centrum, de wijken en de stadsranden. Nieuw in het Kansensboek 2007 is de relatie tussen fysiek en sociaal, waar veel aandacht aan wordt besteed.

Ruimtelijke koers vanaf 2007 (in bewerking)



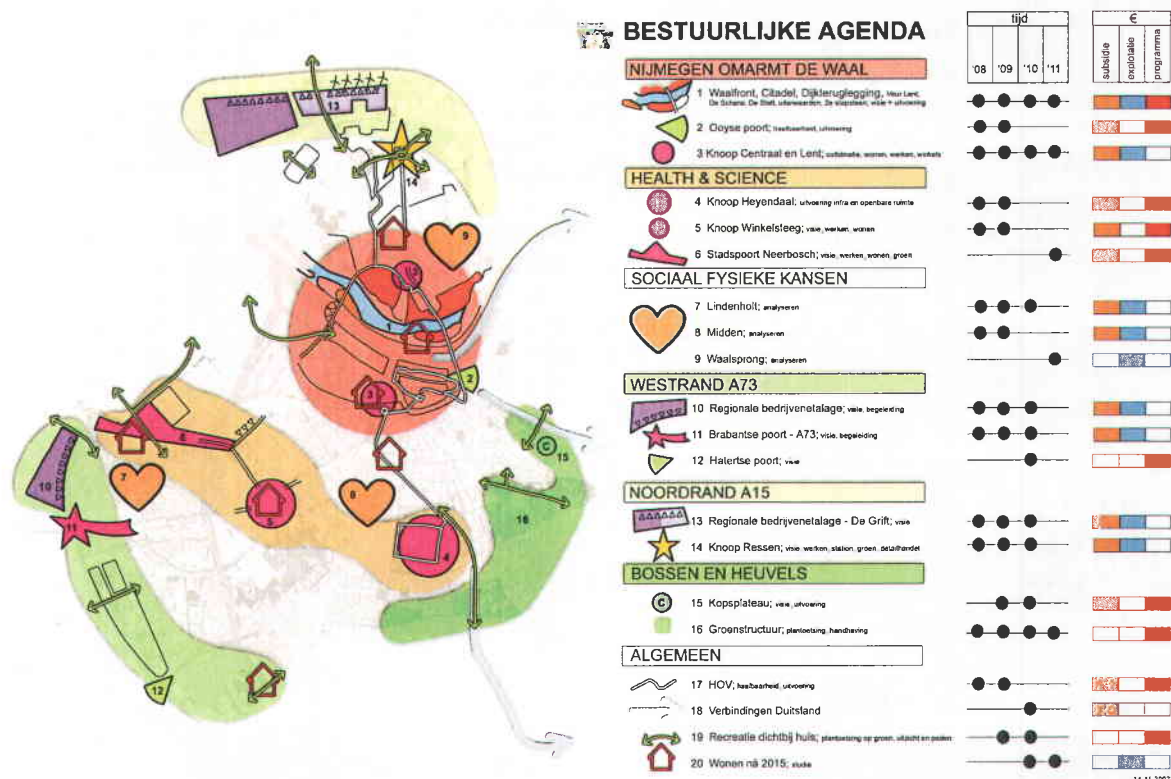
Bestuurlijke prioriteiten

Alle lopende ontwikkelingen en nieuwe kansen uit het Kansensboek zijn weergegeven op het kaartbeeld "Ruimtelijke koers". De kansen komen voort uit behoeften van burgers en bedrijven en beogen de stad goed te laten functioneren. De gemeente nodigt burgers en bedrijven van harte uit om hiermee aan de slag te gaan.

Het bestuur van Nijmegen heeft uit de ruimtelijke koers een aantal projecten gehaald waar zij met prioriteit op in wil zetten. In deze projecten ziet zij een rol voor de gemeente die niet zo gemakkelijk door andere partijen kan worden opgepakt.

Deze bestuurlijke agenda bevat projecten in verschillende stadia. Het zijn zowel visieprojecten als uitvoeringsprojecten.

Op de kaart "Bestuurlijke agenda" is aangegeven hoe de projecten betaald worden; uit exploitaties, subsidies of gemeentelijke begrotingsprogramma's.



MER Waalsprong 2003

Het MER Waalsprong is opgesteld op een moment dat de ontwikkelingen voor de Waalsprong al in volle gang waren. Ten tijde van het opstellen van deze rapportage waren er al besluiten genomen en plannen gemaakt op rijksniveau, provinciaal en regionaal niveau over de invulling van de Waalsprong. Dit is van invloed op de uitgangspunten voor zowel de bestaande toestand als de autonome ontwikkeling.

Het MER Waalsprong 2003 is opgesteld voor de volgende activiteiten:

1. bouw van woningen;
2. aanleg van recreatieve voorzieningen;
3. uitvoering van een stadsproject;
4. aanleg van een bedrijventerrein;
5. oprichting van windmolens;
6. aanleg van waterbekkens;
7. aanleg van winplaatsen voor oppervlaktedelfstoffen;
8. grondwateronttrekking bij bouwputten.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Als uitgangspunt voor de bestaande toestand is de situatie in de Waalsprong rond mei 2001 genomen. Gelet op de vele besluiten die al genomen waren in 2001 ten aanzien van de ontwikkeling van de Waalsprong is het redelijk om het structuurplan "Land over de Waal" als autonome ontwikkeling op te nemen.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De Voorgenomen activiteit is één van de mogelijkheden waarop de Waalsprong ingevuld kan worden. Om de milieueffecten op een goede manier te kunnen onderzoeken, maar tegelijkertijd het onderzoek beheersbaar te houden, is er ten opzichte van de voorgenomen activiteit een drietal alternatieven ontwikkeld die zodanig verschillend zijn dat een goed beeld van de bandbreedte van de milieueffecten kan worden gevormd. De drie alternatieven zijn:

- "Horen bij de stad";
- "Wervende woonmilieus";
- "Duurzaamheid".

De variatiemogelijkheden voor de ontwikkelingen in de Waalsprong zijn bekeken aan de hand van bouwstenen, alternatieven en scenario's. Een bouwsteen is een keuze voor een bepaald onderdeel van de ruimtelijke programmatische invulling van de Waalsprong. De bouwstenen zijn zowel thematisch als per deelgebied gerangschikt. Bouwstenen beïnvloeden elkaar en hangen met elkaar samen. De Voorgenomen activiteit omvat een aantal m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Voor de ontwikkelingen buiten de Waalsprong die effect hebben op de Waalsprong zijn scenario's gemaakt, voor zover het gaat om ontwikkelingen waarvan niet zeker is dat ze uitgevoerd gaan worden. Van elk scenario zijn de milieueffecten in beeld gebracht. De ontwikkelingen buiten de Waalsprong die de ruimtelijke structuur sterk kunnen beïnvloeden zijn vertaald naar bouwstenen. Aan de hand daarvan is het vierde alternatief "Stad aan de Rivier" geconstrueerd. In dit alternatief zijn de dijkteruglegging ter hoogte van Veur Lent en de realisering van een nieuwe stadsbrug opgenomen. Dit alternatief moest de effecten van beide ontwikkelingen op de invulling van de Waalsprong in beeld brengen.

Aan de hand van een afweging van de milieueffecten die de voorgenomen activiteit en de vier alternatieven met zich meebrengen is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgesteld.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) gaat uit van een evenwicht tussen de voor- en nadelen van spreiding en concentratie. Vanwege de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden wordt woonpark Ressen niet ontwikkeld. Dit in tegenstelling tot het gebied van de Vossenpels waar wel grootschalige woningbouw wordt gepland. Woningbouw is in het laatste gebied goed in te passen in de bestaande structuur en er bestaan nauwelijks negatieve effecten. In de Landschapszone wordt slechts een beperkt deel van de woningbouwopgave ondergebracht. Op deze manier worden de recreatiemogelijkheden niet aangetast, ontstaan er meer mogelijkheden om de waardevolle archeologische vindplaatsen in de Oosterhoutse plas in te passen en blijven er ruime ecologische verbindingen over.

De verkeers"knippen" blijven gehandhaafd om de concurrentiepositie van de fiets en het openbaar vervoer te versterken. De Lentse Lus en aansluiting op de Prins Mauritssingel blijft gehandhaafd.

Gekozen is voor watervoerende singels. Dit leidt tot het realiseren van een grote centrale waterberging in de Landschapszone. Daarbij is voor de waterkwaliteit en uit kostenoverwegingen de aanleg van diepe plassen van circa 60 ha van belang. De centrale berging wordt zo vormgegeven dat belangrijke cultuurhistorische lijnen behouden kunnen blijven.

Toetsingsadvies voor het aangevulde MER Waalsprong 2003 (13 oktober 2003)

In juli 2002 is het MER Waalsprong ter visie gelegd en heeft de Commissie advies uitgebracht. De belangrijkste conclusie was dat er in het MER op bepaalde punten essentiële informatie ontbrak, maar dat de informatie wel toereikend was voor de besluitvorming over de drie bestemmingsplannen die toen voorlagen, te weten Woonpark Oosterhout 2002, Lent Oost 2002 en Stadsas Noord.

Hoewel de Commissie slechts op onderdelen vroeg op een aanvulling op en een verbetering van het MER Waalsprong 2002, heeft de gemeente Nijmegen een geheel nieuwe MER gemaakt. Daarin is ruim aandacht besteed aan de accenten en vraagpunten die uit de inspraak naar voren kwamen. Het MER voldoet volledig aan het gevraagde in de richtlijnen. Dat betekent dat in het verdere proces aanvullende informatie alleen nodig is als de plannen zo ingrijpend zouden veranderen dat ze buiten de gehanteerde bandbreedte in het MER komen waardoor het MER Waalsprong 2003 er niet meer aan ten grondslag zou kunnen liggen. De Commissie benoemt in haar toetsingsadvies dat het planproces voor de Waalsprong nog tot na 2010 zal duren.

Voorkeursmodel 2003

Naar aanleiding van het milieueffectrapport, de inspraakreacties op het milieueffectrapport en de ontwikkelingen rond de Waalsprong is het toekomstig ruimtelijk beeld van de Waalsprong bijgesteld. Het Voorkeursmodel 2003 vervangt het oorspronkelijke model uit het structuurplan "Land over de Waal". De volgende uitgangspunten zijn richtinggevend geweest bij de ontwikkeling van het Voorkeursmodel:

- zuinig omgaan met schaarse ruimte;
- versterken van de identiteit;
- een beter bereikbare Waalsprong;
- meer variatie in de woningbouw;
- meer in het perspectief van de totale stad;
- sterker uitgaan van de Waal en het Betuwse landschap.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot een ander ontwerp waarbij het centrum van de Waalsprong niet meer concentrisch in het hart van de Waalsprong is gelegen, maar verschoven is naar de rivier. Hierdoor wordt de Waalsprong niet "een wijk achter de dijk", maar een deel van Nijmegen aan de overkant van de rivier. Er wordt nadrukkelijk gezocht naar samenhang met het centrum van Nijmegen en de ontwikkeling van het Waalfront. De Waal vormt door de ontwikkeling van de Waalsprong niet langer de noordelijke begrenzing van de stad, maar stroomt tussen het historische centrum van Nijmegen en het nieuwe centrum van de Waalsprong. Door de aanleg van een nieuwe stadsbrug ontstaat er een binnenstedelijke verkeersring die de verschillende stadsdelen met elkaar verbindt. De nieuwe stadsbrug (en de aanleg van een verbinding tussen de stadsbrug en de Prins Mauritssingel) is van belang om de bereikbaarheid van de Waalsprong te kunnen garanderen.

In het Voorkeursmodel is de beoogde ontwikkeling van de Waalsprong vastgelegd. Het Voorkeursmodel is de basis voor de stedenbouwkundige invulling van de verschillende deelgebieden. In hoofdstuk 4 worden het Voorkeursmodel en de ruimtelijke en functionele structuur van de Waalsprong beschreven.

Aanvullende MER verkeersstructuur 2006

Na het gereedkomen van het MER Waalsprong 2003 is in 2004 door de partners in de regio, in overleg met het Rijk, een gemeenschappelijke visie voor de hoofdinfrastructuur in het KAN-gebied vastgesteld. Hierbij is voor het Waaloverkruisend autoverkeer gekozen voor een verdubbeling van de A50 en de aanleg van de Stadsbrug bij Nijmegen. De gemaakte keuzes zijn er op gericht de doorstroming en bereikbaarheid van de Nijmeegse regio te verbeteren. Uit onderzoeken is echter gebleken dat in 2020 de doorstroming op de Prins Mauritssingel op dit wegvak een ernstig probleem is. Er is sprake van zware congestie waardoor ook de milieukwaliteit in de nabije omgeving onder druk komt te staan. Met name voor het oplossen van het knelpunt op de Prins Mauritssingel tussen de Ovatonde en het splitsingspunt naar de nieuwe stadsbrug zijn meer maatregelen nodig.

Als onderdeel van de ontwikkeling van de Waalsprong is het noodzakelijk de verkeersstructuur te verbeteren om de bereikbaarheid van de Waalsprong én de rest van de stad in de toekomst te kunnen garanderen. Om de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen in de verkeersstructuur in beeld te brengen heeft de gemeenteraad besloten om een aanvulling op het MER Waalsprong 2003 op te stellen.

In het MER zijn de effecten van de wijzigingen in de verkeersstructuur in beeld gebracht voor de volgende thema's:

- verkeer en vervoer;
- woon- en leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit);
- ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie;
- overige milieuaspecten (ecologie, water en externe veiligheid).

Alternatieven verkeersstructuur Waalsprong

In het MER zijn drie verschillende alternatieven voor de verkeersstructuur van de Waalsprong uitgewerkt: het geactualiseerde Voorkeursmodel, het collegealternatief en het draagvlakalternatief.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In het MER is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uitgewerkt. Op basis van de effectbeoordeling kan gesteld worden dat de draagvlakalternatieven op basis van de verkeersaspecten een lichte voorkeur hebben, maar dat op de andere beoordeelde milieuaspecten de collegealternatieven de voorkeur hebben. Op basis van de vergelijkingstabel kan gesteld worden dat het collegealternatief met de westelijke rotonde op een aantal van de beoordeelde milieuaspecten een (licht) negatieve score heeft. Het MMA wordt aangevuld met maatregelen om deze (licht) negatieve effecten te voorkomen.

Ontwikkelingsbeeld 2007

Het Ontwikkelingsbeeld "Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel" is op te vatten als een actualisatie van het Voorkeursmodel, waarbij de laatste stand van zaken in beeld is gebracht en een blik wordt geworpen op de ontwikkelingen die nog plaats gaan vinden. Het Ontwikkelingsbeeld is vastgesteld op 29 mei 2007. De keuzes die zijn gemaakt in het Voorkeursmodel, en de ruimtelijke structuur die op basis daarvan is bepaald voor de Waalsprong, blijven overeind. Het Ontwikkelingsbeeld is niet zozeer een document dat een nieuwe koers geeft aan de ontwikkeling van de Waalsprong, maar bevat een totaalbeeld waarin de laatste stand van zaken is verwerkt.

In het Ontwikkelingsbeeld zijn de bestaande karakteristieken en waarden van het Waalspronggebied in beeld gebracht. Dit resulteert in een kaartbeeld waarop de "dragers van de Waalsprong" in beeld zijn gebracht. Deze dragers vormen belangrijke aanknopingspunten voor de ontwikkeling van de Waalsprong. Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en het programma (dat grotendeels is vastgelegd in het Voorkeursmodel 2003) is de ontwikkeling van de Waalsprong in beeld gebracht. Dit leidt tot een "nieuwe kaart van de Waalsprong", waarin de ontwikkelingen op het gebied van wonen, winkelen, kantoren en bedrijvigheid, recreatie, voorzieningen, water en verkeer inzichtelijk zijn gemaakt. De "nieuwe kaart" geeft een beeld van de Waalsprong, zoals het gebied er, op basis van de meest recente ontwikkelingen en inzichten, in 2020 uit kan zien.

In hoofdstuk 4 worden het Ontwikkelingsbeeld en de consequenties ervan voor de planvorming van de Waalsprong beschreven.

MER Stadsbrug 2004

Parallel aan de voortschrijdende planvorming voor de Waalsprong is in 2004 een MER Stadsbrug opgesteld. De aanleg van de Stadsbrug is, op basis van het MER Waalsprong 2003 en de keuzes die zijn vastgelegd in het Voorkeursmodel, meegenomen in de plannen voor de Waalsprong. De aanleg van een tweede brug heeft, zoals is gebleken uit het MER 2003, aanzienlijke voordelen heeft op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het MER Waalsprong 2003 beperkte zich echter tot de invloed die de aanleg van de Stadsbrug zou hebben op de ontwikkeling van de Waalsprong, en deed geen uitspraken over de effecten van de aanleg van de Stadsbrug zelf. Hiertoe is met het MER Stadsbrug 2004 een afzonderlijk milieueffectrapport opgesteld.

De hoofdconclusie van het MER Stadsbrug 2004 is dat Nijmegen zonder (tweede) Stadsbrug onbereikbaar wordt vanuit het noorden. Ook uitbreidingen van het regionale wegennet (A50, A73) lossen dat probleem niet op. Om binnen Nijmegen voldoende effect te sorteren, moet de Stadsbrug worden uitgevoerd met 2 x 2 rijstroken, maar moet ook de bestaande Waalbrug uit 2 x 2 rijstroken (blijven) bestaan. Daarnaast is gebleken dat de huidige rotonde Industriplein de hoeveelheid verkeer niet kan verwerken en dat een extra aansluiting ter hoogte van de Weurtseweg/Waalbandijk nodig zijn om verkeer richting het centrum en het bedrijventerrein te faciliteren. De locatie van de Stadsbrug staat in relatie tot de bestaande rivierovergangen over de Waal: de Waalbrug en de brug in de A50 bij Ewijk.

Bij de locatiekeuze is de verdeling van het lokale, (inter-)regionale en landelijke verkeer over de genoemde oeververbindingen medebepalend. Uit de modelberekeningen voor het autoverkeer blijkt dat een oeververbinding op deze locatie vooral door het bestemmingsverkeer wordt gebruikt, en slechts voor een beperkt deel (10%) door doorgaand, landelijk verkeer. De locatie van de Stadsbrug is ook bepaald door de aansluitmogelijkheden op de verkeersstructuur van de bestaande stad. Omdat de oeververbinding vooral een stedelijke functie moet dienen, is gekozen voor een locatie nabij stedelijke bebouwing. Op de zuidelijke oever van de Waal geven aantakking op het Industrieplein en de Energieweg een goede en nabije verbinding, waarbij de omvang van de nieuw aan te leggen infrastructuur beperkt kan blijven.

In het MER Stadsbrug 2004 zijn vier alternatieven beoordeeld op de gevolgen voor verkeer en vervoer en voor het milieu. Daarbij is via scenario's bekeken hoe de Stadsbrug in regionaal verband moet worden beoordeeld. Voor de aansluiting op de verkeersstructuur in Nijmegen West zijn varianten onderzocht. Tenslotte zijn bouwstenen geformuleerd voor de hoofdoverspanning zelf. Voor de aansluiting op de verkeersstructuur ten noorden van de Waal zijn geen varianten onderscheiden. De aansluiting van de Stadsbrug op de infrastructuur van de Waalsprong is immers in het MER Waalsprong 2003 al opgenomen en vervolgens meegenomen in het Voorkeursmodel. In de aanvulling MER Waalsprong – verkeersstructuur uit 2006 is de hoofdverkeersstructuur in de Waalsprong opnieuw onderzocht en is het noordelijke tracé (Graaf Alardsingel en aansluiting op Prins Mauritsingel) definitief bepaald.

Inmiddels is het bestemmingsplan Stadsbrug, dat is gebaseerd op het MER Stadsbrug 2004 en het MER Stadsbrug 2006, vastgesteld door de gemeenteraad en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

Overig gemeentelijk beleid

In 2004 is door het ontwikkelingsbedrijf Gemeente Nijmegen en de GEM Waalsprong beheer b.v. de nota "De weg naar bestemmingsplannen" opgesteld. Dit document diende als tussenstap tussen het Voorkeursmodel Waalsprong 2003 en de op te stellen bestemmingsplannen voor de deelgebieden. Op basis van deze nota konden de bestemmingsplannen voor de Hof van Holland en Groot Oosterhout voorbereid worden, maar inmiddels is dit document op een aantal punten niet meer actueel. Na het gereedkomen van de nota "de weg naar bestemmingsplannen" is voor de verkeersstructuur de MER Verkeersstructuur opgesteld, voor de voorzieningen het Voorzieningsplan 2008 e.v. en is er een detailhandelsstructuur voor de Waalsprong vastgesteld (2005). In 2007 zijn de consequenties van deze (en andere) nieuwe inzichten verwerkt in het Ontwikkelingsbeeld.

2.5 Sectoraal beleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op het sectorale beleid dat van belang is voor de ontwikkeling van de Waalsprong, en daarmee voor de aanleg van de Graaf Alardsingel en de aansluiting van de Graaf Alardsingel op de Prins Mauritsingel. De realisering van de Graaf Alardsingel en de reconstructie van de Prins Mauritsingel kunnen immers niet los worden gezien van de ontwikkeling van de Waalsprong als geheel (net zoals de aanleg van de Graaf Alardsingel als completering van de binnenstedelijke verkeersring niet los kan worden gezien van de realisering van de Stadsbrug).

Het betreft beleid op het gebied van wonen, bedrijvigheid, sociale en maatschappelijke voorzieningen, groen, water, mobiliteit, beeldkwaliteit en cultuurhistorie/archeologie. In hoofdstuk 4 worden de consequenties van het beleid en de gemaakte keuzes voor de ontwikkeling van de Waalsprong toegelicht.

2.5.1 Wonen

Woonvisie 2005

Het gemeentelijk beleid op het gebied van wonen is vastgelegd in de Woonvisie 2005. In de Woonvisie worden de volgende strategische keuzes gemaakt voor Nijmegen:

- Ongedeelde stad: voorkomen van een tweedeling tussen de bestaande stad en de Waalsprong en binnen wijken en stadsdelen. Woonmilieus moeten scherper geprofileerd worden.
- Bewoners binden: door een hoge kwaliteit van woningen en woonomgeving en de nodige keuzevrijheid te bieden, kunnen bewoners aan Nijmegen gebonden worden. Hierbij spelen ook voorzieningen, economische structuur en cultureel klimaat een rol.
- Bouwen voor de buurt van morgen: er moet gebouwd worden met het oog op de toekomst. Vergrijzing, woonverdunning, verspreiding ICT (wonen/werken) en het multiculturele karakter van Nijmegen dienen aandacht te krijgen.

Opgaven voor het wonen zijn:

- Invetten op voldoende, kwalitatieve en gevarieerde woonmilieus, zowel door nieuwbouw als door impulsen in de bestaande voorraad.
- Wonen en zorg op maat, met name voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Gestreefd wordt naar levensloopbestendige wijken.
- Afstemmen van investeringen. Bewoners kiezen niet slechts een woning, maar stellen ook eisen aan de woonomgeving.

Meerjarenperspectief woningbouw 2010

Op 12 juli 2005 heeft het College "Een huis voor iedereen?, Meerjarenperspectief Woningbouw" aangenomen. Het Meerjarenperspectief is een actualisatie van het onderdeel woningbouwprogrammering uit de Woonvisie. De uitgangspunten uit het Meerjarenperspectief zijn:

- tempo, tempo, tempo;
- kwaliteit;
- betaalbaarheid.

Met andere woorden: "de juiste woning op het juiste moment op de juiste plek".

- Tempo: de enige manier om problemen op de woningmarkt op te lossen is het bouwen van voldoende woningen. Alle andere "oplossingen" leveren alleen een andere wijze van verdelen van de schaarste op.
- Kwaliteit: het toevoegen van de juiste kwaliteit en prijs-kwaliteitverhouding levert voordeel op voor de burger: deze kan kiezen uit door hem gewenste producten. Bovendien is door het bieden van de juiste kwaliteit de afzet goed en kan er in een flink tempo verkocht, verhuurd en daarmee gebouwd worden.
- Betaalbaarheid: aandacht voor de betaalbaarheid van het wonen voor mensen met een laag inkomen blijft essentieel. Hierbij is de vraag naar huurwoningen in laagbouw het grootst; toevoegingen in de etagesfeer moeten met name gericht zijn op wonen en zorg.

Het Meerjarenperspectief en het woningmarktonderzoek (2003) dat aan het meerjarenperspectief ten grondslag ligt, geven een beeld van het gewenste woonmilieu. Het grootste gedeelte (70%) wil een grondgebonden woning in een monofunctioneel woonmilieu; 30% wil juist stedelijker wonen, in de nabijheid van voorzieningen. Om in Nijmegen te kunnen sturen op woonmilieus, is de Woonmilieukaart Nijmegen 2003 ontwikkeld. Deze woonmilieukaart is als bijlage bij het Meerjarenperspectief vastgesteld en gaat uit van vijf woonmilieus: centrum, stadsbuurt, tuinstad, tuindorp en woonpark.

Overeenkomst concessie woningbouw 2004-2009

Op 13 juni 2005 is de "Overeenkomst concessie woningbouw 2004-2009" getekend. Hierin zijn regionale afspraken vastgelegd over het realiseren van sociale woningbouw. In de overeenkomst is afgesproken in principe binnen de contouren bouwt en dat zij minimaal 35% in de sociale huur, de middeldure huur en de betaalbare koop realiseert.

Ook is afgesproken dat minimaal 35% wordt gerealiseerd in de vorm van direct voor ouderen geschikte woningen. Daarnaast moet het streven zijn om het aanbod van woonzorgmogelijkheden te vergroten.

Woonservicegebieden in Nijmegen

In oktober 2006 heeft het College de notitie "Woonservicegebieden in Nijmegen" vastgesteld. Op 18 maart 2008 is vervolgens de notitie "Actualisatie Woonservicegebieden in Nijmegen" door het College vastgesteld. Deze notitie is een actualisatie van de in 2006 vastgestelde notitie. Kort samengevat is een woonservicegebied een wijk waarin, behalve "gewoon wonen", optimale condities zijn geschapen voor wonen met zorg en welzijn/dienstverlening, tot en met niet-planbare 24 uurs-zorg. Dit staat ook bekend als "levensloopbestendige" wijken.

Uitgangspunt is dat in de hele stad mensen zelfstandig kunnen blijven wonen. Echter, aangezien niet overal intensieve zorg aan huis georganiseerd kan worden, worden binnen woonservicegebieden clusters van voorzieningen gerealiseerd voor mensen die 24 uur per dag van zorg of toezicht afhankelijk zijn of zorg op afroep nodig hebben. Op die manier kunnen zij in de wijk blijven wonen. De kern van een woonservicegebied is dan ook over het algemeen een wijkservicepunt (zorgkruispunt) met een "intramurale" voorziening en een dienstencentrum. Daaromheen staan vormen van beschermd en verzorgd wonen te midden van "gewone" woningen.

Belangrijke onderdelen van ieder woonservicegebied zijn het wonen, de woonomgeving en de voorzieningen. Vanwege het zo lang mogelijk zelfstandig wonen is het van belang dat de woonomgeving toegankelijk, verkeersveilig en sociaal veilig is ingericht. Het College heeft in 2006 daarom een checklist "toegankelijkheid openbare ruimte" vastgesteld.

Ontwikkeling Waalsprong

Nadat de regio Arnhem Nijmegen is aangewezen tot stedelijk knooppunt is een overeenkomst gesloten tussen het Rijk, de provincie, het KAN en de gemeenten (uitvoeringsconvenant VINEX d.d. 24 april 1995). Dit uitvoeringsconvenant gaat uit van 12.000 woningen op de locatie Waalsprong. In navolging van de Vierde Nota is het KAN in de Vijfde Nota aangewezen als concentratiegebied voor verstedelijking. Het KAN heeft een aanzienlijke taakstelling op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. De nadruk ligt daarbij op knooppuntontwikkeling en zuinig ruimtegebruik.

In 2000 is op rijksniveau de nota Mensen, Wensen, Wonen opgesteld, als opvolger van de Nota Volkshuisvesting. Het nieuwe beleid beoogt een omslag van kwantiteit naar kwaliteit, van huisvesten naar wonen en van volkshuisvestings- naar woonbeleid. Vanwege de verhoogde ambities op het gebied van woonkwaliteit wordt het wenselijk geacht de afspraken over de verstedelijkingsopgave van steden en provincies te herzien. In maart 2002 zijn voor het KAN nieuwe intentieafspraken gemaakt. In 2004 zijn deze afspraken omgezet in een convenant.

De (kwantitatieve) doelstelling is het terugdringen van het woningtekort tot 1,5% van de woningvoorraad en de bouw van 24.591 woningen in het KAN. Vervolgens is het convenant vertaald in de Verordening Woningbouwbudget KAN.

2.5.2 Bedrijvigheid

Speerpunten van beleid

Voor de periode 2005-2009 hanteert de gemeente Nijmegen de volgende speerpunten:

- Groei en bloei van de zorgsector: onder andere kansen voor Health Valley en 52 degrees.
- Koesteren en versterken van het bestaande bedrijfsleven, met aandacht voor horeca en detailhandel, het aanpakken van verouderde bedrijventerreinen en accountmanagement.
- Stimuleren van ondernemerschap.
- Matchen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

Beleid ontwikkeling de Grift

Met betrekking tot de ontwikkeling van bedrijventerrein de Grift gelden de uitgangspunten zoals verwoord in het Voorkeursmodel en Ontwikkelingsbeeld. Dit betekent dat het bedrijventerrein gericht is op lichte industrie, handel, nijverheid en kleinschalige of middelgrote logistieke bedrijven. Solitaire kantoren en detailhandel worden niet toegestaan, met uitzondering van autodealers.

Beleid ontwikkeling kantoren

Voor kantoren geldt in beginsel het beleid zoals vastgesteld in 2000. Daarin wordt de Waalsprong genoemd als derde kantorenlocatie na de Stationsomgeving en de Brabantse Poort. Dit is echter gedeeltelijk achterhaald door het Voorkeursmodel in 2003. Immers, daar is gekozen om niet een specifieke kantoren- en institutenzone te ontwikkelen, maar deze functies te mengen langs bestaande en nieuwe linten. In het Ontwikkelingsbeeld is aangegeven dat kantoren en commerciële/maatschappelijke dienstverlening kunnen worden gerealiseerd langs de Graaf Alardsingel (grotere kantoreenheden), rond het nieuwe station Lent en in de Hof van Holland (kleinere kantoren).

Met betrekking tot kleinschalige kantoren geldt het beleid zoals vastgesteld in 2001. In dat raadsbesluit is vastgelegd de vraag naar kleinschalige kantoren als volgt te accommoderen:

- tot 1.000 m² toestaan langs singels en hoofdradialen in Nijmegen;
- tot 1.500 m² kan in het kader van behoud van waardevolle panden een omzetting naar kantoorbestemming plaatsvinden;
- tot 500 m² is een kantoorvestiging overal toegestaan.

Beleid horeca

Met betrekking tot horeca is in de Horecanota "Eten en drinken in Nijmegen" (januari 2006) een onderscheid gemaakt tussen horeca in het stadscentrum en horeca buiten het stadscentrum. Horeca in de Waalsprong valt in deze laatste categorie. Als het om nieuwvestiging gaat van zelfstandige horeca in gebieden buiten het stadscentrum, hanteert de gemeente de beleidslijn dat horeca de ruimte krijgt, mits het een aanvulling betreft op het bestaande aanbod en gericht is op de bewoners van die wijk. Voor de Waalsprong wordt specifiek opgemerkt dat er tegemoet gekomen wordt aan de behoefte bij nieuwe bewoners van de wijk. Concrete initiatieven uit de markt zullen op basis van deze algemene beleidslijn worden beoordeeld.

Voor ondersteunende horeca buiten het stadscentrum wordt door de gemeente een aparte beleidslijn gehanteerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen ondersteunende horeca bij fooddetailhandel, ondersteunende horeca bij non-fooddetailhandel en ondersteunende horeca bij bijzondere en recreatieve doeleinden. Voor voorliggend bestemmingsplan is de laatste categorie van belang (bijvoorbeeld horeca bij maatschappelijke voorzieningen).

Voor ondersteunende horeca bij bijzondere en recreatieve doeleinden geldt dat:

- de horeca-activiteit ondergeschikt dient te zijn aan de hoofdactiviteit;
- openingstijden aangepast dienen te zijn aan openingstijden hoofdactiviteit;
- toegang tot horeca-activiteit uitsluitend via de hoofdactiviteit plaats mag vinden;
- in het pand een vrij toegankelijke sanitaire ruimte aanwezig is;
- voor de horeca-activiteit geen aparte reclame mag worden gemaakt.

Het aantal m² ondersteunende horeca mag niet meer dan 10% van de totale oppervlakte van de hoofdfunctie bedragen. Voor sporthallen (12%) en sportvelden (150 m² voor één veld, 75 m² voor elk volgend veld met een maximum van 375 m²) gelden andere maten.

2.5.3 Sociale en maatschappelijke voorzieningen

Strategisch Beleidskader sociale infrastructuur

Het creëren van een goede sociale infrastructuur in de Waalsprong is een belangrijke voorwaarde om een hoog woon- en leefklimaat te creëren. In het Strategisch Beleidskader wordt een strategisch en inhoudelijk kader geschetst hoe de directie inwoners een impuls kan geven aan de sociale infrastructuur in de Waalsprong. Hoofddoelstelling is de functies en voorzieningen in de Waalsprong aan te laten sluiten op de behoeften van de bevolking. De voorzieningen moeten proactief bijdragen aan het realiseren van de gemeentelijke doelstellingen rondom de sociale infrastructuur.

De functies en voorzieningen moeten het resultaat zijn van een goede afweging tussen spreiding en clustering, bereikbaarheid en toegankelijkheid, functionaliteit en flexibiliteit, schaalgrootte en effectiviteit. De voorzieningenharten zijn bedoeld om een belangrijke sociale rol te spelen als ontmoetingsplek en bij te dragen aan de basisbehoeften van mensen op het gebied van ontwikkeling, ontspanning, ontmoeting, opvang en gezondheid. Het productenaanbod zal daarom integraal en vraaggericht moeten zijn. Er wordt naar gestreefd om functies en voorzieningen in de Waalsprong aantrekkingskracht te laten uitoefenen op mensen die niet in dit gebied wonen, met name ook de inwoners van omliggende gemeenten.

2.5.4 Groen

Europees beleid

Op Europees niveau zijn de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn opgesteld. Beide richtlijnen gaan uit van een gebiedsbeschermings- en een soortenbeschermingscomponent.

Nationaal beleid

Binnen de Nederlandse natuurwetgeving hebben twee wetten specifiek betrekking op de bescherming van de natuur. Het gaat hierbij om de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. De Flora- en faunawet richt zich specifiek op de bescherming van soorten, terwijl de Natuurbeschermingswet zich beperkt tot de bescherming van specifiek aangemerkte gebieden.

In en in de directe omgeving van de Waalsprong liggen de volgende beschermde gebieden. Ingrepen in of nabij deze gebieden dienen getoetst te worden op hun effecten ten aanzien van de beschermde status:

- de Waal inclusief uiterwaarden (Vogelrichtlijn);
- de Gelderse Poort (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn).

Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De wet hanteert het "nee, tenzij-principe", wat inhoudt dat schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is een ontheffing mogelijk, wanneer er sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang en wanneer een gedegen onderzoek is uitgevoerd. Daarnaast is in de Flora- en faunawet een "algemene zorgplicht" opgenomen.

De Natuurbeschermingswet heeft als doel het beschermen en in stand houden van bijzondere gebieden in Nederland. Handelingen die wezenlijke kenmerken van beschermde gebieden aantasten, zijn in principe verboden.

In het vergunningentrajec speelt het voorzorgsbeginsel een belangrijke rol: alle aspecten die met een project samenhangen en de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar kunnen brengen, moeten worden onderzocht.

Provinciaal en regionaal beleid

De Ecologische Hoofdstructuur is een netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De EHS is in het Streekplan Gelderland vertaald in de Gebiedsplannen Natuur en Landschap.

Nijmegen valt binnen het Gebiedsplan Rivierenland. In (de directe omgeving van) de Waalsprong vallen de volgende gebieden binnen de EHS:

- Uiterwaarden van de Waal;
- Landgoed Oosterhout;
- Fort Benedenwaal;
- Park de Woerdt (ten oosten van de Waalsprong).

Bij aantasting van de EHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat wanneer natuur- en landschapswaarden en recreatieve waarden verloren gaan, deze elders moeten worden gecompenseerd zodat per saldo geen kwaliteitsverlies optreedt en een duurzame situatie blijft bestaan.

Het Regionaal plan 2005-2020 geeft de gemeenschappelijke beleidsambities weer voor de ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen. Voor natuur is dit vastgelegd in de "Richtlijn compensatie natuur en bos". Als er voor een bepaalde ontwikkeling bos of een deel van een natuurgebied moet verdwijnen, dient compensatie plaats te vinden, zodat het totale oppervlak aan natuur en bos in de provincie niet vermindert.

Masterplan Park Lingezegen

Tussen Arnhem en Nijmegen worden op verschillende plekken nieuwe woonwijken gebouwd. Park Lingezegen zal voor deze 160.000 nieuwe inwoners het belangrijkste uitloopegebied worden. Het park dient tevens als groene ruimte te midden van de toenemende oppervlakte bebouwing in dit gebied. Park Lingezegen zal, binnen het thema 'Gezondheid en bewegen', verschillende functies vervullen zoals recreatie, natuur, waterberging en landbouw. Voor recreatie zal Park Lingezegen niet alleen een lokale maar ook een regionale en mogelijk een nationale functie gaan vervullen. De regionale functie van het park zal aanvullend zijn op bestaande recreatie- en natuurgebieden in de regio. De recreatieve functie op nationaal niveau zal tot uitdrukking komen zodra duidelijk is welke investeerders interesse hebben in Park Lingezegen en of hun activiteiten passen in de doelstellingen van het park.

Het Masterplan Park Lingezegen is een bijlage bij de bestuursovereenkomst die in 2008 getekend. In deze bestuursovereenkomst hebben de betrokken gemeenten en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen afspraken vastgelegd over financiële bijdrage, rechten, verplichtingen en taken van alle partijen. Daartoe behoren afspraken over het vaststellen en uitvoeren van een masterplan voor het park. Er staan richtlijnen in over het doorlopen van de planologische procedures, het voeren van grond- en planexploitaties en de daarbij behorende grondverwerving, het beheer (inclusief bijdrage in kosten), de communicatie en programmering. Met het tekenen van de bestuursovereenkomst is het Masterplan uitgangspunt voor de ontwikkeling van het park. Initiatieven en ontwikkelingen in het park worden vooraf getoetst aan het Masterplan. De gemeente Nijmegen heeft de bestuursovereenkomst niet getekend omdat Nijmegen alleen financieel bijdraagt aan het park en geen taak heeft bij organisatie en beheer.

Globale inhoud Masterplan

Park Lingezegen bestaat uit een aantal aaneengesloten deelgebieden die ieder hun eigen karakteristiek hebben. Hierbij is zowel landschappelijk als functioneel aansluiting gezocht bij de omgeving. Routestructuren sluiten zo logisch aan op al aanwezige routes en verbindingen, nabij stedelijke gebieden kent het park een intensievere inrichting dan verder weg en bestaande landschappelijke kenmerken worden versterkt.

Deelgebied De Woerdt ligt het dichtst bij Nijmegen. In aansluiting op de Landschapszone fungeert de Woerdt als belangrijkste uitloopegebied voor inwoners van de Waalsprong. Het karakter van het gebied kan het best omschreven worden als een overgang van de stedelijke omgeving naar de agrarische omgeving; kleinschalige landbouw met bijpassende recreatieve functies. Verder zijn er in de Woerdt weilanden, bosschages en vergezichten naar de stuwwal van Nijmegen. Laanbeplanting wordt versterkt, er komt een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden, natuurzones worden uitgebreid, in de omgeving van Huis Doornik wordt nieuwe laanbeplanting aangebracht afgewisseld met bouselementen en open terreinen. Particulier initiatief in de Woerdt zal zich vooral concentreren rond streekproducten.

Relatie met de Waalsprong

Park Lingezegen sluit aan op de nieuwbouw van de Waalsprong en biedt daarmee een nog groter en afwisselender uitloopgebied voor de bewoners dan alleen de Landschapszone. Vanwege het verschil in de periode van ontwikkeling – de Waalsprong is al gedeeltelijk ontwikkeld, in Park Lingezegen start de uitvoering pas over enkele jaren – zal het nog enige tijd duren voordat de huidige bewoners van de Waalsprong Park Lingezegen volgens het Masterplan kunnen beleven en gebruiken.

Gemeentelijk beleid

Groenplan De groene draad (2007)

Het meest recente groenbeleid is vastgelegd in “De groene draad - kansen voor het Nijmeegse groen” (13 februari 2007 vastgesteld door burgemeester en wethouders, 11 april 2007 vastgesteld door de gemeenteraad).

Het nieuwe Groenplan heeft als doelstellingen:

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

Voor de Waalsprong ligt de uitdaging in het integreren van het karakter van het oude land in het nieuwe (stedelijke) landschap. Bestaande groene lijnen kunnen zo een rol krijgen in de nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast biedt nieuwbouw bij uitstek de kans om wijken integraal op te zetten en rood en groen in balans vorm te geven. Vanuit ecologisch en recreatief oogpunt is het van belang om goede verbindingen met het omliggende landschap te realiseren.

Richtlijn Natuur Nijmegen (2004)

De wijze waarop in Nijmegen omgegaan wordt met de natuurwetgeving is nader uitgewerkt in de Richtlijn Natuur. 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.

2.5.5 Water

Vierde Nota Waterhuishouding

De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding is “Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.” De doelstelling specifiek voor stedelijk water is “Stedelijke watersystemen zijn een belangrijke “drager” voor stadslandschappen”. De NW4 benadrukt het afkoppelen van verhard oppervlak en het infiltreren van afstromend regenwater. Het doel is om in 2050 in bestaand stedelijk gebied 20% en in nieuw stedelijk gebied 60% van het verhard oppervlak afgekoppeld te hebben.

Waterbeleid in de 21e Eeuw “Anders omgaan met water”

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. Een tweede aspect uit dit beleidsstuk is het hanteren van de strategie “vasthouden, bergen en afvoeren” voor het tegengaan van wateroverlast. Hoger gelegen en/of bovenstrooms gelegen gebieden mogen niet langer hun waterproblemen afwentelen op lageregelegen, respectievelijk benedenstroomse gebieden.

Voor de Waalsprong is de gemeente Nijmegen met Waterschap Rivierenland overeengekomen dat het hele gebied "zijn eigen broek moet ophouden". Met dit doel worden grote waterbergingsplassen aangelegd.

Derde Gelders Waterhuishoudingsplan 2005-2009 (WHP3)

De beleidshoofdlijnen uit het WHP3 hebben voornamelijk betrekking op het landelijk gebied en zijn van groot belang voor het plangebied van de Waalsprong. In de Waalsprong ligt in de huidige situatie een grondwaterbeschermingsgebied. De drinkwaterwinning bij Lent ligt momenteel stil en de verwachting is dat deze wordt opgeheven. In lijn met 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 ook een belangrijke rol. Dit beleid heeft met name betrekking op het gebied in/rond de oude dorpskern Lent. Van de drie vroegere overstorten zijn er al twee voorzien van een randvoorziening (bergbezinkbassin). Deze voorzieningen wateren bij extreme buien af op oppervlaktewater. Voorwaarde is dat de singels (straks) altijd stromend zullen zijn. De sluiting van de derde overstort is reeds gepland. Op deze wijze wordt de verplichte basisinspanning gehaald.

In nieuwbouwontwikkelingen wordt een vrijwel compleet gescheiden stelsel van regenwater- en rioolwaterafvoer aangelegd. Dit regenwater wordt op een duurzame wijze (oppervlakkig via een zuiverende bodempassage naar het oppervlaktewater) afgevoerd conform het vigerend beleid van het waterschap.

Integraal Waterbeheersplan Gelders Rivierengebied (IWGR-2)

De waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheerders binnen het Gelders rivierengebied presenteren in het IWGR-2 hun beleid voor de periode 2002-2006. Het belangrijkste streven in dit plan is te komen tot "ecologisch gezond" water, waarin planten en dieren goed kunnen gedijen. Emissies vanuit de waterketen vormen hierbij een bedreiging.

In het IWGR-2 is het volgende beleid vastgelegd:

- de sanering van de gemeentelijke riolering met kracht voortzetten;
- stikstof- en fosfaatreducerende maatregelen bij de RWZI's nemen;
- de aanpak van diffuse bronnen voortzetten en zo nodig intensiveren.

Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong 2006 (WIW)

Voor de waterhuishouding in de Waalsprong is het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong opgesteld. Het WIW is op 26 juni 2007 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

Voor de ontwikkeling van de Waalsprong is gekozen voor een duurzame ontwikkeling met zoveel mogelijk zichtbaar water van hoge kwaliteit. De leefomgeving van de bewoners van de Waalsprong wordt mede bepaald door de aanwezige vijvers en de zichtbaar afvoerende regenwatersystemen. Uitgangspunt is dat, door de aanleg van grote waterbergingsplassen, de Waalsprong "zijn eigen broek kan ophouden". De plassen bieden in natte perioden ruimte voor opslag van regenwater en verschaffen in droge perioden de mogelijkheid om de watersingels op peil te houden en de doorstroming te bevorderen.

Het in 2005 opgestelde deel A Uitgangspunten is inmiddels samengevoegd met het deel B Inrichtingsplan tot één geheel.

Het WIW heeft twee doelen:

- het plan is de grondslag voor bestuurlijke afstemming tussen betrokken partijen over de waterhuishoudkundige inrichting voor de Waalsprong;
- het plan geeft de kaders weer voor de inrichting van het watersysteem in deelplannen.

Een neven doel van het WIW is gelegen in het feit dat daarvoor nog geen watertoets-procedure was doorlopen bij het opstellen van de diverse plannen en de MER-procedure. Door het opstellen van het WIW, dat als beleids- en inrichtingsplan door gemeente en GEM Waalsprong in samenwerking met het waterschap is opgesteld, is dat ontbrekende deel van het toetsingsproces ingehaald.

Voor de globale plannen is dat voldoende, voor de detailplannen wordt in de waterparagraaf steeds aanvullende informatie geleverd.

2.5.6 Mobiliteit

Rijksnota Mobiliteit - Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

De Rijksnota Mobiliteit (NoMo) is het nationaal verkeers- en vervoersplan dat in 2005 is vastgesteld op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998). Doelen van de NoMo zijn dat in 2020 95% van de reizigers op tijd op plaats van bestemming aankomt, dat emissies van het autoverkeer met 40% worden teruggedrongen en dat het veiliger wordt op de weg. Duurzame mobiliteit is een belangrijk thema vanuit leefbaarheid waarbij uitgangspunt is dat het milieu en de leefbaarheid geen schade meer ondervindt van verkeer en vervoer. Basisgedachte van de NoMo is dat overheden gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid; de stadsregio werkt dit uit in het regionaal mobiliteitsplan.

Op weg naar duurzame mobiliteit - Provinciaal Verkeers en Vervoersplan 2 (PVVP2)

Het PVVP2 uit 2004 geeft invulling aan de provinciale taak ten aanzien van verkeer en vervoer volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. De provincie Gelderland staat een duurzame balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving voor ogen waarbij het kernwoord duurzame mobiliteit is.

Negatieve effecten van de toegenomen verkeersdruk op de bereikbaarheid van steden, de betrouwbaarheid van verkeersnetwerken, doorstroming, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving zijn een punt van zorg. Er moet ten aanzien van de mobiliteitsgroei een zorgvuldige afweging gemaakt worden met de wensen voor een krachtige economische ontwikkeling. Het streven naar een duurzame mobiliteit moet zich vertalen in een verkeers- en vervoerssysteem dat een sterke economie ondersteunt, de welvaart versterkt en de sociale integratie stimuleert.

Het mobiliteitsbeleid dat de provincie wil voeren is gericht op maatregelen die de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV vergroten.

De fiets speelt een belangrijke rol in de totale vervoersketen. Gelderland stimuleert fietsverkeer op korte en middellange afstand met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen.

Regionale Nota Mobiliteit - Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De regionale nota mobiliteit (ReNoMo) is de regionale uitwerking van het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit voor het gebied van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. De basis voor de Regionale Nota Mobiliteit is het Regionaal Plan (2006) dat de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen tot 2020 beschrijft.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) kiest nadrukkelijk voor het stimuleren en uitvoeren van projecten die de regionale bereikbaarheid verbeteren. Kerndoel is verbetering van de interne bereikbaarheid waarmee de focus verschuift naar een meer regionaal of bovenregionaal programma.

Hoofdaspecten van het beleid zijn:

- Bundelen van vervoersstromen: het regionale mobiliteitsbeleid richt zich op projecten voor het faciliteren van grote regionale vervoersstromen. Dit zijn stromen op de regionale corridor (A325) en de radialen. Het regionaal openbaar vervoer (Regio-Rail) vervult een belangrijke functie binnen deze regionale corridor. Versterking van de netwerken openbaar vervoer (trein en bus), vindt plaats waar verdere uitbreiding van de infrastructuur voor het autoverkeer niet of beperkt mogelijk is. Invzetten op een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernet is dan hoofdzaak.
- Optimaliseren ketenmobiliteit: de meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoerssysteem moet verder worden benut om de groei aan mobiliteit op te vangen. De meerwaarde komt tot stand door verknoping met andere netwerken van auto, fiets en bus waarvoor de ontwikkeling van de vervoersknopen van groot belang is.
- Verkeersveiligheid: nadruk op preventieve maatregelen.
- Fietsbeleid: afronden van het regionaal fietsnetwerk en het verbeteren van de ketenmobiliteit.

Netwerkanalyse - Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De actuele stand van zaken ten aanzien van de regionale bereikbaarheid is in 2006 onderzocht in de Netwerkanalyse van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Basis voor de Netwerkanalyse is het Regionaal Plan. De gevolgen van de ruimtelijk-economische keuzen uit het Regionaal Plan zijn in de netwerkanalyse onderzocht. Conclusie van de netwerkanalyse is dat de Stadsregio voor een grote opgave staat om de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven op niveau te houden. Om de negatieve effecten te beperken zal een breed instrumentarium in een afgewogen mix moeten worden ingezet. Er zijn zes oplossingsrichtingen aangegeven waarmee in toekomstige ontwikkelingen rekening moet worden gehouden:

- Prijsbeleid: het reguleren van autoverkeer middels een algemene heffing.
- Fiets: meer fietsgebruik heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en leefbaarheid in met name het stedelijk gebied.
- Openbaar vervoer: het oplossend vermogen van het openbaar vervoer voor knelpunten op de weg blijkt beperkt. Meer en beter OV leidt tot een kleine verbetering van de bereikbaarheid en ontplooiingsmogelijkheden van inwoners en kan een alternatief zijn voor verplaatsingen die als gevolg van andere maatregelen niet meer worden gemaakt.
- Mobiliteitsmanagement: mobiliteitsmanagement moet automobilisten verleiden om een alternatief voor de auto te kiezen of de reis op een ander moment te maken.
- Benutting: bij benutting gaat het om vormen van dynamisch verkeersmanagement.
- Infrastructuur: het verruimen van schakels in het netwerk die vertraging veroorzaken. Op specifieke plaatsen kan verruiming bijdragen aan verbetering van de doorstroming.

Gemeentelijke nota Mobiliteit in balans

Een goed functionerend verkeerssysteem is van groot belang voor het leefbaar houden van de woongebieden en voor het economisch functioneren van de stad. Het hoofdwegennet neemt hierbij een belangrijke functie in, maar ook het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer en de aanwezigheid van een goed en compleet fietsnetwerk is essentieel.

De gemeente Nijmegen streeft als onderdeel van de ontwikkeling van de Waalsprong naar verbetering van de verkeersstructuur om de bereikbaarheid van de rest van de stad en de Waalsprong ook in de toekomst te kunnen garanderen.

De nota Mobiliteit in Balans geeft de algemene beleidsuitgangspunten en doelstellingen voor verkeer en mobiliteit die gelden voor de hele stad. De lokale en regionale bereikbaarheid moet in balans zijn met leefbaarheid en duurzaamheid. Dat vertaalt zich in het beter benutten van wegen, het versterken van duurzame vervoerswijzen en door het aanbieden van specifieke infrastructuur en een Duurzaam Veilig verkeerssysteem. Het mobiliteitsbeleid is toegespitst op ruimtelijke ontwikkelingen zoals stedelijke knooppunten en de woongebieden.

Uitwerking van beleid betreft Openbaar Vervoer (HOV) en fiets. Voor openbaar vervoer heeft de gemeenteraad in december 2007 een besluit genomen dat uitgaat van nieuwe HOV-lijnen in Nijmegen. De eerste uitwerking van dit Hoogwaardig Openbaar Vervoer zou een tramverbinding moeten zijn van de campus Heijendaal via het station en het stadscentrum naar de Waalsprong. Daarbij wordt in de Waalsprong het centrumgebied aangedaan (Hof van Holland) en loopt het voorkeustracé via de wijken Woenderskamp en Groot Oosterhout naar het transferium bij knoop Ressen. Vanuit de Stadsregio is het uitgangspunt en wordt onderzocht om de tramverbinding via Bemmelen en Huissen door te verbinden met Arnhem.

De beleidsuitwerking voor fiets is het besluit Fietsnetwerk Waalsprong, De Doorsteek (besluit oktober 2007). Daarbij is in navolging van het raadsbesluit Verkeersstructuur uit mei 2007 een hoogwaardig structuur voor het fietsnetwerk vastgesteld. Doel van het besluit is een hoog fietsgebruik in de Waalsprong.

Parkeervisie Nijmegen

Het gemeentelijk parkeerbeleid is in 2004 door de raad vastgelegd in de "Parkeervisie Nijmegen". Het hoofddoel van het parkeerbeleid is het vinden van een verantwoord evenwicht tussen gastvrijheid aan de ene kant en mobiliteitsbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) aan de andere kant. Ieder gebied kent daarbij zijn eigen problematiek en mogelijkheden, die moeten worden onderkend en benut.

Bij de bereikbaarheid van de stad is gekozen voor bundeling van activiteiten op zogenoemde knooppunten. Op deze knooppunten wordt speciale zorg besteed aan de afstemming van het parkeeraanbod op de behoefte. Gebieden met een specifiek bereikbaarheidsprofiel zijn woonwijken, werkgelegenheidsgebieden en recreatiegebieden.

Tussen de gebruikerswensen en het bereikbaarheidsprofiel bestaat doorgaans de nodige spanning. Deze spanning treedt op als er een te grote verkeersdruk ontstaat door (zoekende) parkeerders, ten koste van het verblijfsklimaat. Ook treedt er spanning op als de vraag naar parkeerruimte op een specifieke plaats en tijd het aanbod ter plaatse overtreft. Op dat moment wordt de parkeerruimte een economisch goed. Door optimale benutting van bestaande parkeerplaatsen, het instellen van een parkeertarief en/of de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen kan de spanning worden gereguleerd.

Uitgangspunt bij het hanteren van parkeernormen voor nieuwbouw is dat het aantal parkeerplaatsen overeenstemt met de (verwachte) parkeerbehoefte. Het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) publiceert parkeerkerncijfers die de basis vormen voor de parkeernormering. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de in 2003 door het CROW uitgegeven publicatie over parkeerkerncijfers (CROW – publicatie 182).

2.5.7 Beeldkwaliteit

Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit

In juni 2004 is de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen. In dit document zijn de toetsingscriteria opgenomen die het beleidskader vormen bij de toetsing van concrete bouwplannen. In de Uitwerkingsnota wordt de identiteit van een bepaald gebied beschreven en worden aan elk gebied bepaalde toetsingscriteria verbonden. Ook het toetsingsniveau in een bepaald gebied wordt aangegeven. Voor de te ontwikkelen gebieden in de Waalsprong wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, dat na vaststelling wordt opgenomen in de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit.

Notitie hoogbouw Nijmegen boven de boomgrens

In mei 2005 heeft de raad de notitie hoogbouw vastgesteld. De beleidsuitgangspunten ten aanzien van hoogbouw vloeien voort uit hetgeen is beschreven in het kansenboek. Daar zijn zones aangegeven waar kansen worden gezien voor hoogbouw. Voor de Waalsprong geldt dat er vooral langs de hoofdverkeerswegen (Prins Mauritssingel en Graaf Alardsingel) kansen zijn voor realisatie van hoogbouw.

Verder worden de stedelijke knopen Ressen en Centrum Waalsprong (bij de stations) gezien als kansrijke locaties. Tenslotte wordt gedacht aan hoogbouw langs de rivier in het Centrumgebied Waalsprong en bij de dijkteruglegging.

2.5.8 Cultuurhistorie en Archeologie

Beleid cultuurhistorie

Het nationale Belvédèrebeleid kan als belangrijk kader worden gezien als het gaat om ruimtelijke vraagstukken. In de Nota Belvédère wordt aangegeven dat cultuurhistorie een belangrijke drager is voor ruimtelijke ontwikkelingen en als inspiratiebron kan worden gebruikt. De gemeentelijke Kadernota Beeldkwaliteit beschrijft nadrukkelijk welke betekenis de cultuurhistorie voor de gemeente Nijmegen heeft. De nota beschrijft onder andere het belang van de cultuurhistorische gelaagdheid. In het geval van de Waalsprong is de laag van de vestingwerken bijvoorbeeld opvallend aanwezig. Voor de laag vestingwerken wordt momenteel beleid ontwikkeld.

In de loop van de tijd is er al meerdere malen cultuurhistorisch onderzoek gedaan naar Nijmegen noord. De resultaten zijn neergelegd in het document "Het land over de Waal" van het Gelders genootschap (januari 1995), de MER Waalsprong 2002 en de beschrijving en conceptkaart van de Cultuurhistorische waardenkaart (2006). De Cultuurhistorische Waardenkaart zal naar verwachting in 2008 worden vastgesteld. Tenslotte is het gemeentelijk en rijksmonumentenbeleid van toepassing op dit gebied.

Beleid archeologie

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. Het verdrag stelt dat Archeologische waarden als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed dienen te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen. Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie aan de bodem te worden onttrokken via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de versterking van het bodemarchief de kosten van het onderzoek –inclusief uitwerking en rapportage– dient te dragen. Inmiddels zijn de uitgangspunten van het Verdrag, via de wijzigingswet Wet op de Archeologische Monumentenzorg, in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988.

Het archeologiebeleid van de gemeente Nijmegen is, in overeenstemming met het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988, erop gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaand aan de bodemversterking archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingrepen. De archeologische (in bredere zin: cultuurhistorische) kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die mede als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp.

2.5.9 Kunstopdrachten

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

- de zichtbaarheid en positie van kunst in de dagelijkse leefomgeving;
- de kwaliteit en beleving van de stedelijke inrichting;
- de identiteit van de stad.

Beleidskader

Het kunstopdrachtenbeleid voor de periode 2008-2010 is vastgesteld op basis van de uitgangspunten in de notitie 'INbeelden, kunst in de openbare ruimte, gemeente Nijmegen'. Daarin wordt het accent gelegd op twee sporen.

1. het realiseren van grootschalige, gewaagde en spraakmakende kunstwerken;
2. het stimuleren van particulier initiatief op het gebied van kunstopdrachten in de openbare ruimte.

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

De komende jaren blijft het streven naar artistiek-inhoudelijke kwaliteit de kernvraag bij elke opdracht. Verder is de inzet voortaan niet alleen in permanente maar ook in tijdelijke kunstwerken te investeren.

Projecten

De nieuwe plannen concentreren zich op de volgende locaties.

- op de Hessenberg (pleintje naast het Oude Weeshuis);
- aan de Waterkering (ter hoogte van het labirint);
- een tijdelijk project in de directe omgeving van Museum Het Valkhof (Hunnerpark, Kelfkensbos, etc.);

- een tijdelijk project in het dijkterugleggingsgebied;
- aan de Mauritssingel (ter hoogte van het voormalige Philipsgebouw en de toekomstige onderdoorgang voor fietsers en voetgangers);
- aan het uiteinde van het nieuwe stadsbrugtracé (bij de aansluiting van de Energieweg op de Neerbosscheweg);
- in Park West (waar bestaande kunstwerken in een beeldenpark zullen worden ondergebracht).

2.5.10 Beheerkwaliteit

Integraal Beheer van de Openbare Ruimte (IBOR) gaat uit van een gebiedsgerichte benadering van de openbare ruimte. Het uitgangspunt is dat ieder stukje openbare ruimte een inrichting én beheer moet hebben dat is afgestemd op de karakteristiek en het feitelijke gebruik van die openbare ruimte.

Uitwerkingsplan IBOR-beleid: Inzicht in de toekomstige beheeropgave Waalsprong

Dit plan (door de raad vastgesteld op 11 mei 2005) werkt het IBOR-beleid uit voor de nieuwe openbare ruimte van de Waalsprong en maakt inzichtelijk wat de gevolgen hiervan zijn voor de organisatie en financiering van het beheer en onderhoud van Nijmegen. Daarnaast heeft deze uitwerking een belangrijke functie om de randvoorwaarden voor de openbare ruimte en het toekomstig beheer gedurende het planvormingsproces te waarborgen: beheerbewuste planvorming.

Werkboek Buitenruimte Waalsprong deel 1 en deel 2

Voor de planontwikkeling van de Waalsprong is een document opgesteld waarin de inrichting van de openbare ruimte vanuit een overallvisie wordt behandeld en gedefinieerd. Het doel van dit werkboek is te komen tot een gedifferentieerde en gevarieerde openbare ruimte passend binnen de financiële marges van de grondexploitaties. Tevens behandelt het werkboek de technische kwaliteitseisen en normeringen zoals die in Nijmegen worden gehanteerd. De gemeente Nijmegen is de toekomstige beheerder van de ingerichte en gerealiseerde openbare ruimte. Vanuit deze rol wil de gemeente sturing geven aan de te maken keuzes en de kwaliteit bewaken.

Dit werkboek geldt voor de gehele Waalsprong inclusief de ingerichte en gerealiseerde openbare ruimte maar exclusief het oude dorp Lent. Het oude dorp Lent valt onder het Handboek inrichting Openbare ruimte.

De gemeente Nijmegen heeft het Werkboek samen met GEM Waalsprong opgesteld, het College van B&W heeft het vastgesteld op 11 mei 2004.

2.5.11 Energie en Klimaat

Wetten en besluiten

Er is een aantal wetten en besluiten waarin de energievoorziening en de daaraan te stellen regels is geregeld:

- Electriciteitswet/Gaswet met het daarop gebaseerde Besluit Aanleg Energie Infrastructuur (BAEI);
- Bouwbesluit;
- Warmtewet (aangenomen door de Tweede Kamer 3 juli 2008).

Gebiedsvisie Windenergie

In deze visie staat hoe er binnen de regio Nijmegen, Beuningen, Lingewaard en Overbetuwe wordt omgegaan met windenergie. Gemeente Nijmegen wil windturbines mogelijk maken in een strook van 100 m langs de zuidkant van de A15. De bestemmingsplanprocedure hiervoor loopt.

Raadsbesluiten

- Raadsbesluit Energievoorziening Land over de Waal; 14-5-1997.
- Milieuparagraaf SOK GEM Waalsprong, 1997.
- Principe overeenkomst Energievoorziening Waalsprong; 16-3-2000.
- Raadsbesluit Masterplan Energievoorziening Waalsprong 10-5-2000.
- MER Waalsprong 2003 (bijlage windenergie + bijlage energie).
- Klimaatplan Gemeente Nijmegen 2004-2007.

- Bouwverordening Gemeente Nijmegen.
- Kadernotitie Klimaat 2008-2011 (vastgesteld op 23-01-08).

Kadernotitie Klimaat

De Kadernota Klimaat (23 januari 2008) heeft de volgende doelstellingen:

Algemeen

De uitstoot van broeikasgassen -met name CO₂- in 2020 met 30% verminderen vergeleken met 1990. Het aandeel duurzame energie verhogen van 2% nu tot 20% in 2020. Een energiebesparing realiseren van 3% netto per jaar.

Bedrijven

In 2020 heeft de Nijmeegse industrie een energiebesparing gerealiseerd van ten minste 20%. Bedrijven moeten energiebesparende maatregelen nemen die zich binnen 5 jaar terugverdienen. De gemeente handhaaft op naleving van de energievoorschriften op basis van Wet Milieubeheer.

Bouwen en Wonen

De gemeente realiseert in de gebouwde omgeving een forse energiebesparing. Het streven is dat in 2020 de nieuwbouw energieneutraal is en dat het energieverbruik van woningen en gebouwen met meer dan 50% is verlaagd. De nieuwbouwwoningen voldoen tenminste aan de landelijk vastgestelde EPC (de huidige norm is 0,8), maar de voorkeur gaat uit naar een lagere EPC (0.6 in 2009). Voor de utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare aanscherping. Op basis van vrijwilligheid mogen gemeenten en bedrijven gezamenlijk besluiten bij een nieuwbouwproject verder te gaan dan de landelijke vastgestelde EPC. In 2020 is het energieverbruik van de Nijmeegse huishoudens teruggebracht met 50%.

Mobiliteit

In 2032 vindt 62% van de vervoersbewegingen plaats per voet, fiets of openbaar vervoer. Dit is gelijk aan het huidige percentage.

Energieproductie

De gemeente streeft naar het vergroten van het aandeel duurzame energie tot 20% in 2020. De gemeente streeft naar een verdubbeling van energie gewonnen door windturbines in 2011.

Adaptatie (voorbereiden op extreme weersomstandigheden)

Realiseren naar voldoende waterberging (watertoetsprocedure). Voorkomen van hitte-eilanden (bijvoorbeeld door vergroenen van daken en gevels, beschaduwen en ondergronds parkeren).

Overige afspraken tussen partijen

- Afspraken met projectontwikkelaars over energiemaatregelen 1998 (zie Checklist Duurzaam bouwen Waalsprong).
- Afspraken over Energieprestatie Waalsprong mei/juni 2006: Als warmtelevering voor gehele Waalsprong niet door gaat nemen ontwikkelaars corporaties EPL garantie over. Er wordt een uitwerking gemaakt voor de EPL garantie van 7,9 voor het restant van de Waalsprong.
- Provincie en gemeente hebben bestuurlijk afgesproken om een businesscase op te stellen voor het organiseren van een hybride warmtenet in de Waalsprong. De GEM partijen zijn betrokken bij het opstellen van deze businesscase; AM namens de OCW partijen en Novio Noord. De businesscase kijkt daarbij naar de gehele Waalsprong ontwikkeling en de bestaande warmtenetten in Oosterhout en Visveld. Na gereedkoming eind 2008 zal besluitvorming moeten plaatsvinden door de betrokken partijen in de GEM, provincie en gemeente.
- De nieuwbouwwoningen voldoen tenminste aan de landelijk vastgestelde EPC (de huidige norm is 0,8), maar de voorkeur gaat uit naar een lagere EPC (0.6 in 2009). Voor de utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare aanscherping. Op basis van vrijwilligheid mogen gemeenten en bedrijven gezamenlijk besluiten bij een nieuwbouwproject verder te gaan dan de landelijke vastgestelde EPC.

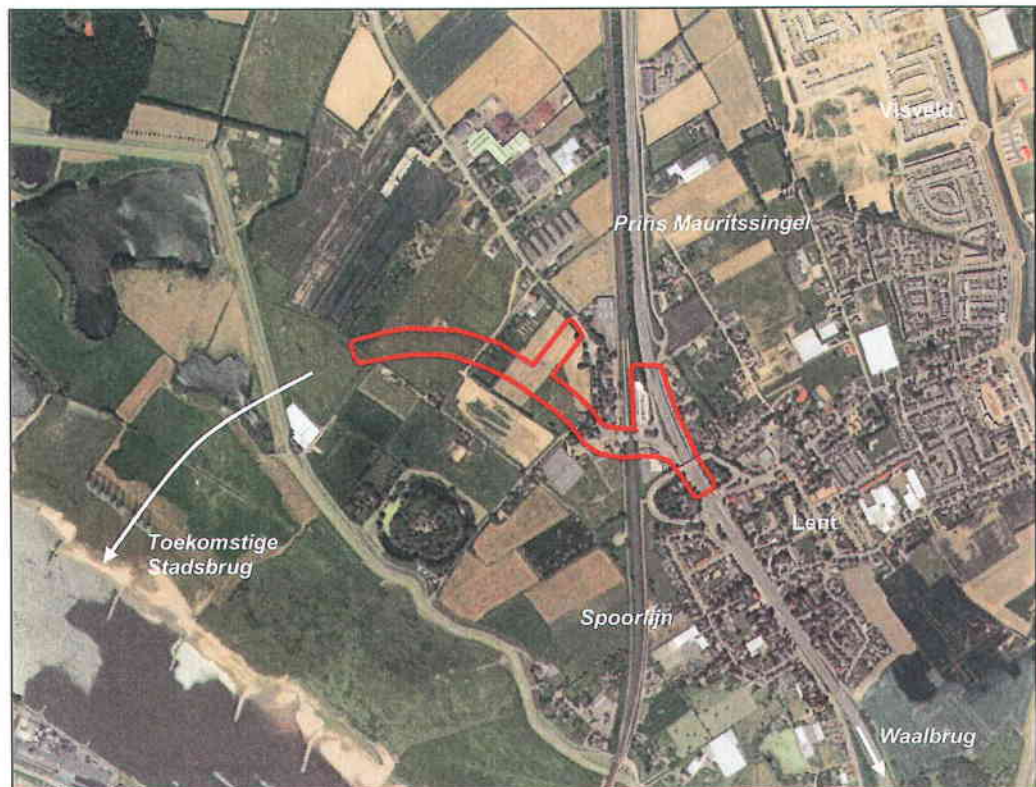
3 BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie van het plangebied beknopt toegelicht. In de eerste paragrafen wordt de huidige ruimtelijke en functionele structuur beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden en de flora en fauna in het plangebied.

3.1 Historische ontwikkeling

Eeuwenlang heeft de mens gewerkt aan het beheersbaar maken van het landschap in de Over-Betuwe. Op de hoger gelegen oeverwallen en stroomruggen ontstonden de nederzettingen, terwijl de lager gelegen natte gronden een agrarische functie kenden. Karakteristiek voor de Over-Betuwe zijn daarnaast de terpen en woerden waarop boerderijen werden gebouwd. De lager gelegen komgronden werden vanaf de 11de eeuw ontwaterd. Bij deze ontginningen werden afwateringssloten gegraven, waarvan sommige nu nog een functie hebben in de waterbeheersing. De sloten voeren het water af in noordwestelijke richting. De oude zegen vormden natuurlijke grenzen tussen het grondgebied van de verschillende dorpen.

De historische wegenstructuur vormde de basis van de blokvormige verkaveling. Deze oude wegen vertakken zich vanuit het hart van de (kerk)dorpen het land in, waar ze als lintstructuren nog duidelijk herkenbaar zijn. In het plangebied van de Waalsprong zijn onder andere de Griftdijk, Visveldsestraat, Lentseveld en Vossenpelsestraat nog herkenbaar als historische linten, die vanuit het dorp Lent het achterliggende landschap ontsluiten. Kenmerkend voor de historische verkaveling van het Waalspronggebied zijn de overwegend noord-zuidgerichte gerichte wegen in combinatie met de in oost-westrichting lopende kades en afwateringssloten. De Griftdijk is van oudsher de belangrijkste verbindingsweg tussen Nijmegen en Arnhem en heeft daarom een bijzondere cultuurhistorische waarde. De huidige Griftdijk is grotendeels ontstaan uit de oude westelijke dijk langs de trekvaart, die hier in de vroege 17^e eeuw is gegraven en die in de 19^e en 20^e eeuw weer is gedempt.



Luchtfoto plangebied

Al vanaf de Romeinse tijd is ontwatering een item in het Waalspronggebied. In de Middeleeuwen heeft rond de 12de eeuw het stelsel voor de waterbeheersing van het gebied zijn beslag gekregen met onder andere de bedijkingen. Onder meer als gevolg van dijkdoorbraken werd goede overslaggrond in het gebied afgezet. Deze vruchtbare grond was zeer geschikt voor de tuinbouw. Al in de 16de eeuw werd in het land ten noorden van de Waal groente en fruit geteeld. Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw maakte de fruitteelt een sterke groei door. Veel akkers maakten plaats voor boomgaarden, gelegen op de goed ontwaterde hoge stroomruggen. Omstreeks 1900 verschenen de eerste kassen in het gebied.

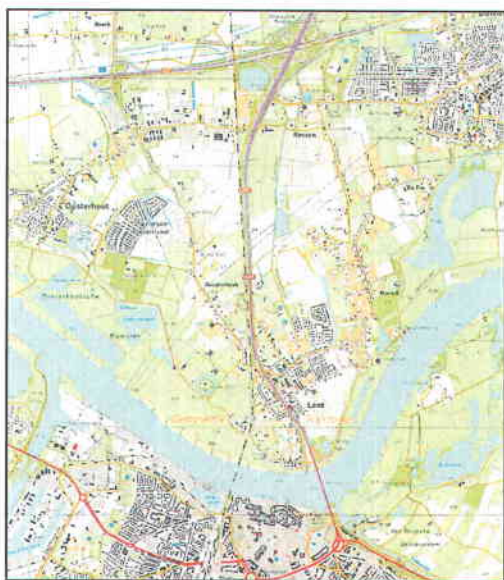
Naast de agrarisch/landschappelijke geschiedenis kent het Waalspronggebied ook andere historische identiteiten. Met name de landgoederen, vestingwerken en de meer recente militaire geschiedenis maken deel uit van het historische erfgoed van het Waalspronggebied en zijn van belang geweest voor de ontwikkeling van het gebied.

3.2 Ruimtelijke structuur

Waalspronggebied

Het plangebied van de Waalsprong wordt gekenmerkt door een mix van historische en meer recente structurerende elementen. In de ruimtelijke structuur van de kleinschalige dorpen Oosterhout (ten westen van de Waalsprong) en Lent (dat wordt opgenomen in de ontwikkeling) is de historische ontwikkeling van beide kernen nog afleesbaar. Vanuit de dorpen lopen historische lijnen door het landschap, dat wordt gekenmerkt door een afwisseling van open en meer gesloten gebieden. De gronden zijn in gebruik als akker, weiland, en boomgaard, terwijl langs de linten kassen en enkele losse woningen gesitueerd zijn. De zuidelijke rand van het Waalspronggebied wordt gevormd door de Waal met haar uiterwaarden. Langs de Waal is de (historische) dijk, die het dorp Lent scheidt van de rivier, structuurbepalend.

Naast de historische lijnen die het gebied doorkruisen en de op veel plaatsen nog herkenbare blokvormige verkaveling, zijn met name infrastructurele werken van belang voor de ruimtelijke structuur van het gebied. Kenmerkend is de bundeling van Prins Mauritssingel (de huidige A325) en spoorlijn die het Waalspronggebied in een oostelijk en westelijk deel verdeelt. In de buurt van de Waal lopen de twee lijnen verder uiteen, waarbij de spoorlijn het historische centrum van Nijmegen westelijk passeert, en de Prins Mauritssingel ten oosten van het stadscentrum loopt.



Kaartbeeld Waalspronggebied



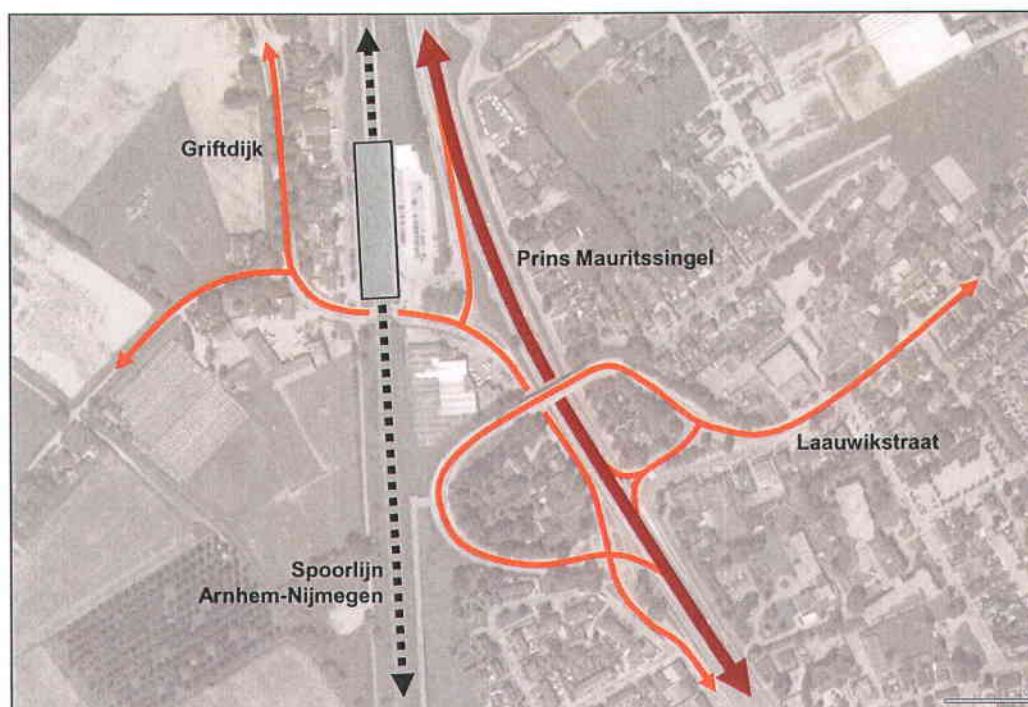
Waalspronggebied rond 1900

Door de barrièrewerking van de Prins Maurits-singel wordt het dorp Lent in twee delen verdeeld. Historische lijnen zoals de Griftdijk worden door de nieuwere infrastructuur doorsneden. Ten noorden van het Waalspronggebied sluit de Prins Maurits-singel aan op de A15 richting Tiel. Ten zuidwesten van het knooppunt van deze wegen is langs de Stationstraat, een historische lijn tussen de kernen Oosterhout en Bemmelen, bedrijventerrein De Grift gesitueerd.

Plangebied Graaf Alardsingel

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan bevindt zich in het zuidelijk deel van de Waalsprong. De Graaf Alardsingel vormt de noordelijke begrenzing van het nieuwe centrumgebied van de Waalsprong: de Hof van Holland. Ten zuidoosten van het plangebied ligt het bestaande dorp Lent, dat wordt ingepast in het nieuwe stadsdeel. In het oostelijk deel van het plangebied ligt een gedeelte van de Prins Maurits-singel, die door de ontwikkeling van de Waalsprong wordt getransformeerd van snelweg tot stedelijke hoofdweg. Het plangebied wordt in noord-zuidrichting doorkruist door de spoorlijn Arnhem-Nijmegen.

In het oostelijk deel van het plangebied zijn met name infrastructurele elementen aanwezig, in de vorm van de Prins Maurits-singel, de spoorlijn en de Griftdijk. De Griftdijk is aan de oostzijde van de spoorlijn een ventweg van de Prins Maurits-singel en volgt ten westen van de spoorlijn het historische tracé van deze route. De spoorlijn kruist de Griftdijk door middel van een brug. In het zuidoostelijk deel van het plangebied is een op-/afritconstructie gesitueerd. Via deze constructie (de zogenaamde Lentse Lus) sluiten de Laauwikstraat in Lent en de Griftdijk aan op de Prins Maurits-singel. In het noordoostelijk deel van het plangebied bevindt zich het tijdelijke NS-station Lent met bijbehorende parkeerplaats. In het oostelijk deel van het plangebied is verder bebouwing aanwezig in de vorm van het tijdelijke Wooninformatiecentrum Waalsprong en de Bikedispenser. Ten westen van de spoorlijn, ingeklemd tussen de Spoorstraat en de Griftdijk, is een strook met (woon)bebouwing gesitueerd. De panden zijn georiënteerd op de Spoorstraat en de achtertuinen/-erven van de percelen grenzen aan de Griftdijk. Deze bebouwing staat buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.



Infrastructuur in oostelijk deel plangebied

Het westelijk deel van het plangebied heeft een groen karakter. Het gebied bestaat uit agrarische grond, die in gebruik is als akker, weiland of boomgaard. De grootschalige blokverkaveling, die typerend is voor de Betuwe, is hier nog herkenbaar. Het gebied heeft een open karakter, dat hier en daar wordt doorbroken door boomgaarden of opgaand groen (met name langs de bebouwde percelen). In het plangebied bevindt zich het pand aan de Griftdijk 9. Verder bestaat het westelijk gedeelte van het plangebied uit onbebouwde percelen. In het plangebied ligt een gedeelte van de historische tuin.

In het gebied tussen de Griftdijk en de Oosterhoutsedijk bevindt zich een aantal wegen met verspreide bebouwing. Deze wegen vallen grotendeels buiten de grens van voorliggend bestemmingsplan. Alleen de aansluiting van de Zaligestraat op de Griftdijk valt binnen het plangebied. De Zaligestraat vormt een verbinding tussen de Griftdijk en de Oosterhoutsedijk. Aan de Zaligestraat bevindt zich een enkel bebouwd perceel. Loodrecht op de Zaligestraat ligt de Woenderskamp. Aan deze straat liggen verspreid enkele bebouwde percelen. In de plannen voor de Hof van Holland wordt gezien of het mogelijk is om het tracé (niet noodzakelijkerwijs de weg zelf) van de Zaligestraat te behouden en te benutten als ontwerpaanleiding.



Infrastructuur in westelijk deel plangebied

3.3 Functionele structuur

Het grondgebruik in het westelijk deel van het plangebied is voornamelijk agrarisch van aard. De blokverkaveling met sloten en watergangen tussen de verschillende kavels is kenmerkend voor de agrarische grond. Het oostelijk deel van het plangebied heeft met name een infrastructurele functie.

3.4 Infrastructuur

In het oostelijk deel van het plangebied bevinden zich de Prins Mauritssingel, het knooppunt tussen de Prins Mauritssingel en de Laauwikstraat/Griftdijk en de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. In de toekomstige situatie wordt hier het kruispunt tussen de Prins Mauritssingel en de Graaf Alardsingel vormgegeven. Dit kruispunt is één van de belangrijkste kruispunten in de verkeersstructuur van de Waalsprong.

Ten zuidwesten van het plangebied wordt de Stadsbrug gerealiseerd. In het bestemmingsplan Stadsbrug is de locatie van de Stadsbrug vastgelegd. Hoewel de brug nog niet is gerealiseerd, vormt deze een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk kader voor dit bestemmingsplan. De Stadsbrug vormt, na realisering, een directe verbinding tussen de Waalsprong en de stad ten zuiden van de Waal en wordt via de Graaf Alardsingel verbonden met de Prins Mauritssingel. De locatie van het landingspunt van de Tweede Stadsbrug is, samen met de locatie van de onderdoorgang onder de spoorlijn, in belangrijke mate bepalend voor het toekomstige tracé van de Graaf Alardsingel.

3.5 Landschap en natuur

Het plangebied bestaat voornamelijk uit open (gras)land met hier en daar een solitaire boom of bomenrij op een kavelgrens. De Graaf Alardsingel zal de historische tuin die aanwezig is in het plangebied doorsnijden. De boomgaard die achter op het terrein aanwezig is, kan hierbij niet worden behouden. Dit verlies zal worden gecompenseerd door toevoeging van een stuk grond ten noordwesten en direct grenzend aan het huidige perceel van de historische tuin. De vitaliteit van de aanwezige bomen is inmiddels beoordeeld en de meeste bomen zullen voor verplaatsing in aanmerking komen.

In de omgeving van het plangebied zijn nog enkele boomgaarden aanwezig.

In het westelijk deel van het plangebied ligt de Rietgraaf. Deze watergang is uit cultuurhistorisch oogpunt waardevol en vormt dan ook één van de dragers van de ruimtelijke structuur van de Waalsprong. De huidige plannen voorzien in de integratie van de Rietgraaf in de Hof van Holland als stedelijke watergang. De Rietgraaf zal zijn weg vanuit het centrumgebied vervolgen als watergang door het landelijk gebied. Het tracé van de Graaf Alardsingel kruist de loop van de Rietgraaf.

In het oostelijk deel van het plangebied zijn het met name infrastructurele elementen die een landschappelijke waarde hebben. Het verloop van de Griftdijk gaat terug op een weg die al in de vroege 16^e eeuw aanwezig was. De spoordijk, die tevens dienst deed als defensiedijk in de 20^e-eeuwse IJssellinie, heeft ook waarde als landschapselement.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de flora en fauna in het plangebied.

3.6 Cultuurhistorische en archeologische waarden

Cultuurhistorische waarden Waalsprong

Voor het gehele Waalspronggebied heeft een inventarisatie van de belangrijkste cultuurhistorische waarden plaatsgevonden. Op de inventarisatiekaart zijn lijnvormige elementen als historische wegen, waterlopen en het tracé van de Waaldijk aangegeven. Daarnaast zijn gebieden met een hoge cultuurhistorische waarde aangeduid, waaronder de dorpskern van Lent, de uiterwaarden van de Waal en het dorp Ressen. De cultuurhistorische elementen spelen een grote rol bij de verankering van de nieuwbouwwijk in zijn omgeving. Doordat de cultuurhistorische waarden al in een vroeg stadium in beeld zijn gebracht, zijn ze leidraad geweest voor het Voorkeursmodel én de opstelling van de verschillende deelplannen. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Waalsprong is het behouden van de huidige cultuurhistorische waarden en het zichtbaar maken van deze waarden in de nieuwe situatie.

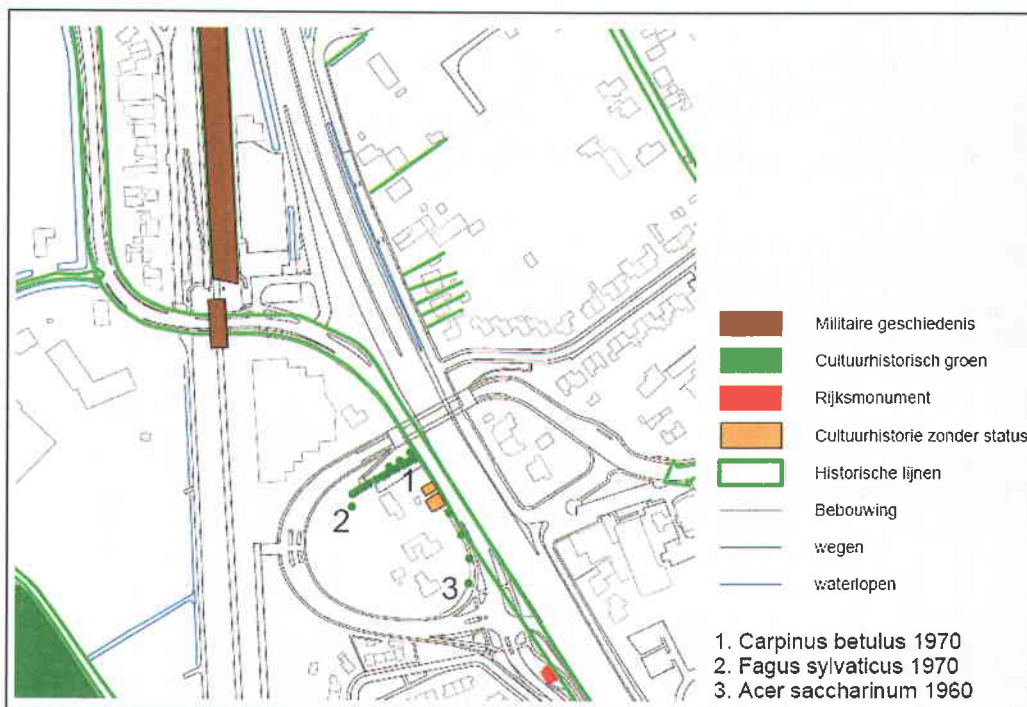
Cultuurhistorische waarden plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan raakt op verschillende locaties elementen met cultuurhistorische waarde. Het gaat in het oostelijk deel van het plangebied (rond de spoorlijn en de kruising van de Prins Mauritssingel en de Griftdijk/Laauwikstraat) om de volgende elementen:

- de Griftdijk;
- de spoordijk;
- het viaduct in de spoordijk;
- twee historische panden;
- een aantal interessante bomen;

- bebouwing buiten het plangebied.

In het westelijk deel van het plangebied zijn met name de Rietgraaf en de historische tuin te benoemen als cultuurhistorisch waardevol. Hierna wordt een korte beschrijving gegeven van de aanwezige cultuurhistorische elementen.



Cultuurhistorische elementen oostelijk deel plangebied

De Griftdijk is een historische structuur en de belangrijkste verticale drager in Nijmegen-noord. De Griftdijk is grotendeels ontstaan uit de oude westelijke dijk langs het Grifkanaal, dat begin 17e eeuw werd gegraven. De Griftdijk voert als een organische lijn door het landschap van Nijmegen noord en maakt een vrij sterke bocht daar waar de spoorlijn wordt gepasseerd. De Griftdijk krijgt daarna een vervolg in zuidelijke richting als ventweg naast de Prins Mauritssingel. De bocht bij de spoordijk is niet origineel, maar is aangelegd ten tijde van de aanleg van de spoordijk rond 1879. Deze bocht vormt een kleine 'omleiding' in het oude tracé van de Griftdijk, dat Arnhem en Nijmegen van oudsher verbond.

De spoordijk, aangelegd rond 1879, is een historische structuur en de aarden belichaming van een deel van de nieuwe IJssellinie, een waterlinie. De linie werd opgeworpen tijdens de Koude Oorlog en diende ervoor om de Russische opmars te vertragen. Hij bestond uit een samenstel van bandijken, inlaten en springcoupures, die op elkaar aangepast waren om in geval van nood grote oppervlakken langs de IJssel tussen Arnhem en Nijmegen onder water te kunnen zetten. De zogenaamde Defensiedijk diende als opvang bij eventuele dijkdoorbraken. Bij Nijmegen begon die dijk in Lent met het landhoofd van de spoorbrug over de Griftdijk. De spoorbrug werd vervangen door een zware coupure (viaduct) die in geval van oorlogsdreiging gesloten kon worden. Van de Defensiedijk zijn nog veel delen overgebleven. De zware coupure (viaduct) in de spoordijk is het meest opvallende element dat nog herinnert aan deze laatste Nederlandse waterlinie. Het werk verkeert technisch nog in een perfecte staat en heeft monumentale waarde. Bij de voorziene wijzigingen aan de doorgang in de spoordijk dient deze coupure, vanwege de cultuurhistorische waarde, zoveel mogelijk te worden gerespecteerd.

Aan de Griftdijk Zuid 2 bevindt zich een transformatorhuisje, dat een status heeft als rijksmonument. Dit gebouw bevindt zich buiten de grenzen van het plangebied. Aan de Griftdijk Noord 1 staan twee gebouwen die zijn opgenomen als nader te onderzoeken objecten in verband met cultuurhistorische waarden. Ook deze panden bevinden zich buiten het plangebied.

Nabij het plangebied staan een aantal bomen die qua soort en leeftijd in combinatie met duurzame eigenschappen als cultuurhistorisch waardevol kunnen worden beschouwd. Het gaat om de *Carpinus betulus* (plantjaar 1970), de *Fagus sylvaticus* (plantjaar 1970) en de *Acer saccharinum* (plantjaar 1960). Deze bomen zullen moeten wijken voor de aanleg van het Splitsingspunt. De bomen worden, indien haalbaar, verplaatst.

De nieuw aan te leggen Graaf Alardsingel zal, als randweg van de Hof van Holland, in het westelijk deel van het plangebied de aanwezige agrarische verkavelingstructuur, die enige eeuwen oud is en daarmee cultuurhistorische waarde heeft, doorsnijden. Hierdoor krijgt het gebied een nieuwe structuur, die zijn oorsprong vindt in de concentrische opzet van het nieuwe centrumgebied. Bij de inpassing van de Graaf Alardsingel dient nog aandacht te worden geschonken aan de volgende cultuurhistorische elementen:

- respect voor de historische tuin (het verlies van de boomgaard zal worden gecompenseerd aan de noordwestzijde van het perceel van de historische tuin);
- respect voor het viaduct in de spoordijk;
- aandacht voor de meest optimale inpassing van de randweg: zoveel mogelijk historische verkaveling en wegstructuur (Zaligestraat en Woenderskamp) respecteren;
- aandacht voor de aansluiting bij de dijk langs de Waal (dijk zal als doorgaande structuur blijven bestaan).

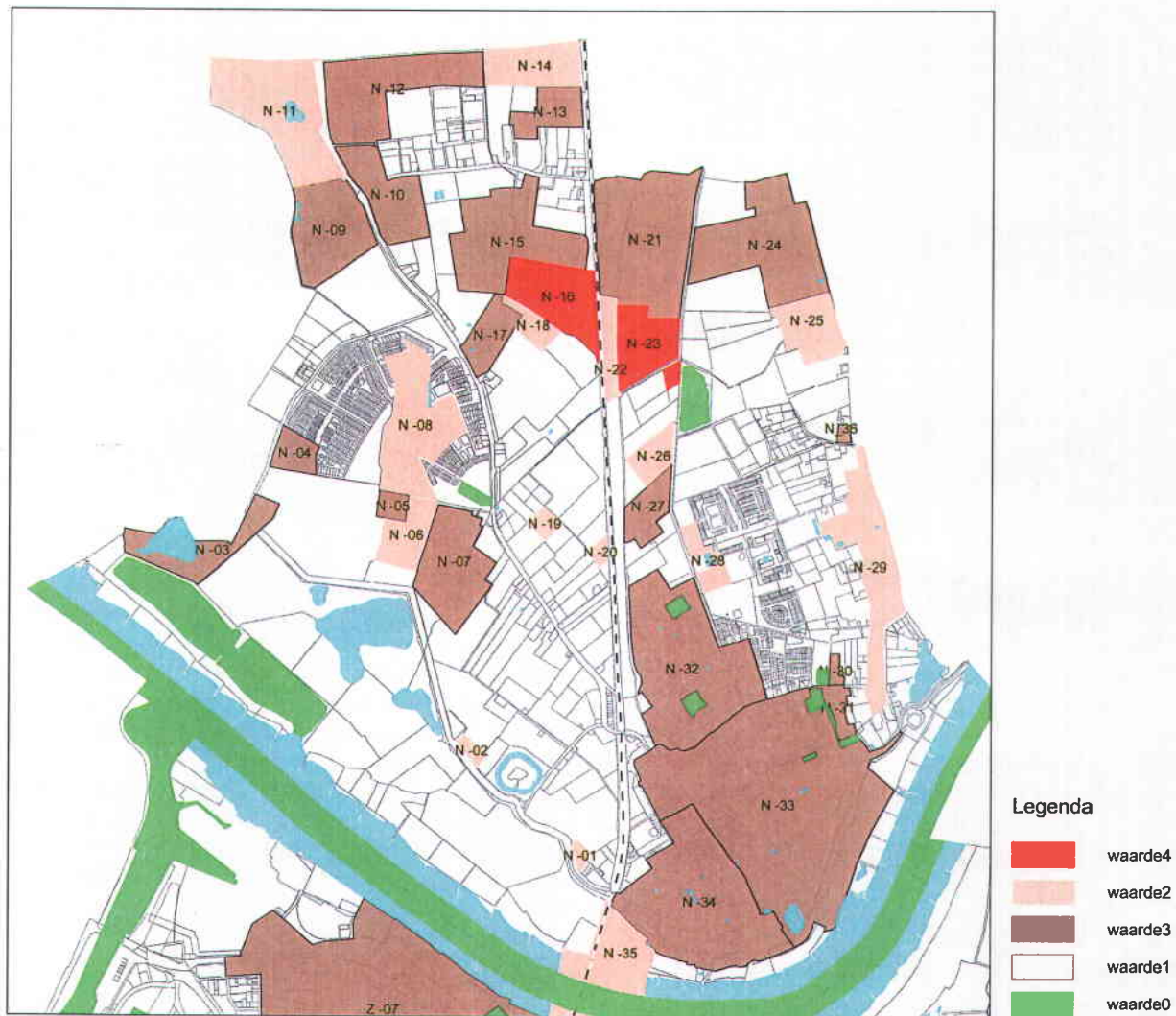
Archeologische waarden

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. Het verdrag stelt dat Archeologische waarden als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed dienen te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen. Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie aan de bodem te worden onttrokken via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de verstorning van het bodemarchief de kosten van het onderzoek –inclusief uitwerking en rapportage– dient te dragen. Inmiddels zijn de uitgangspunten van het Verdrag, via de wijzigingswet Wet op de Archeologische Monumentenzorg, in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988.

Het archeologiebeleid van de gemeente Nijmegen is, in overeenstemming met het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988, erop gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaand aan de bodemverstorning archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingrepen. De archeologische (in bredere zin: cultuurhistorische) kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die mede als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp van een gebouw of bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan het “verhaal van de plek” ook door toekomstige generaties nog worden gelezen.

Het zal duidelijk zijn dat een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. Om deze reden heeft Bureau Archeologie en Monumenten van de gemeente Nijmegen een archeologische beleidsadvieskaart ontwikkeld, waar per terrein wordt aangegeven hoe met de archeologie dient te worden omgegaan bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen en grondverstorende projecten.

Het plangebied ligt voor een gedeelte in een zone met vastgestelde en vermoede vindplaatsen (zie afbeelding Vindplaatsenkaart op pagina 39). Dat gedeelte ligt op terreinen van een zeer hoge archeologische waarde (zie onderstaande Archeologische Beleidsadvieskaart). Op deze terreinen zijn archeologische sporen en vondsten te verwachten uit de perioden bronstijd, ijzertijd, Romeinse tijd, vroege middeleeuwen, late middeleeuwen en nieuwe tijd. Het overige deel van plangebied ligt in een zone met een nader te onderzoeken archeologisch belang. In het geval van plangebied betekent dit dat de specifieke archeologische waarde daarvan nog te weinig bekend is.



Archeologische Beleidsadvieskaart

In het plangebied bevindt zich vindplaats 74. Deze vindplaats is reeds onderzocht, waarbij geen waardevolle sporen zijn aangetroffen. Het onderzoek is daarop gestaakt. Wanneer de weg wordt aangelegd, zal archeologische begeleiding plaatsvinden, zodat eventueel aanwezige waardevolle elementen kunnen worden vastgesteld.

Archeologische maatregelen

Archeologisch waardevolle terreinen, in het geval van dit bestemmingsplan met name de zone met vastgestelde en vermoede vindplaatsen/terreinen van een zeer hoge archeologische waarde, dienen zoveel mogelijk te worden ontzien (behoud in situ). Waar dat niet mogelijk is, dient voldoende gelegenheid te zijn voor het uitvoeren van verantwoord archeologisch onderzoek, waarbij de informatie in het deel van het bodemarchief dat verloren gaat, kan worden vastgelegd. Dit zal met name moeten gebeuren door het uitvoeren van archeologische opgravingen.

Bij grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld bestaat er ook op terreinen zonder bekende archeologische waarden (zone met nader te onderzoeken archeologisch belang) een aanzienlijke kans op het aantreffen van archeologisch waardevolle resten. Dat geldt in het bijzonder voor grafvelden, die met verkennend booronderzoek niet of nauwelijks vastgesteld kunnen worden. Daarom dienen zulke grondwerkzaamheden archeologisch begeleid te worden.

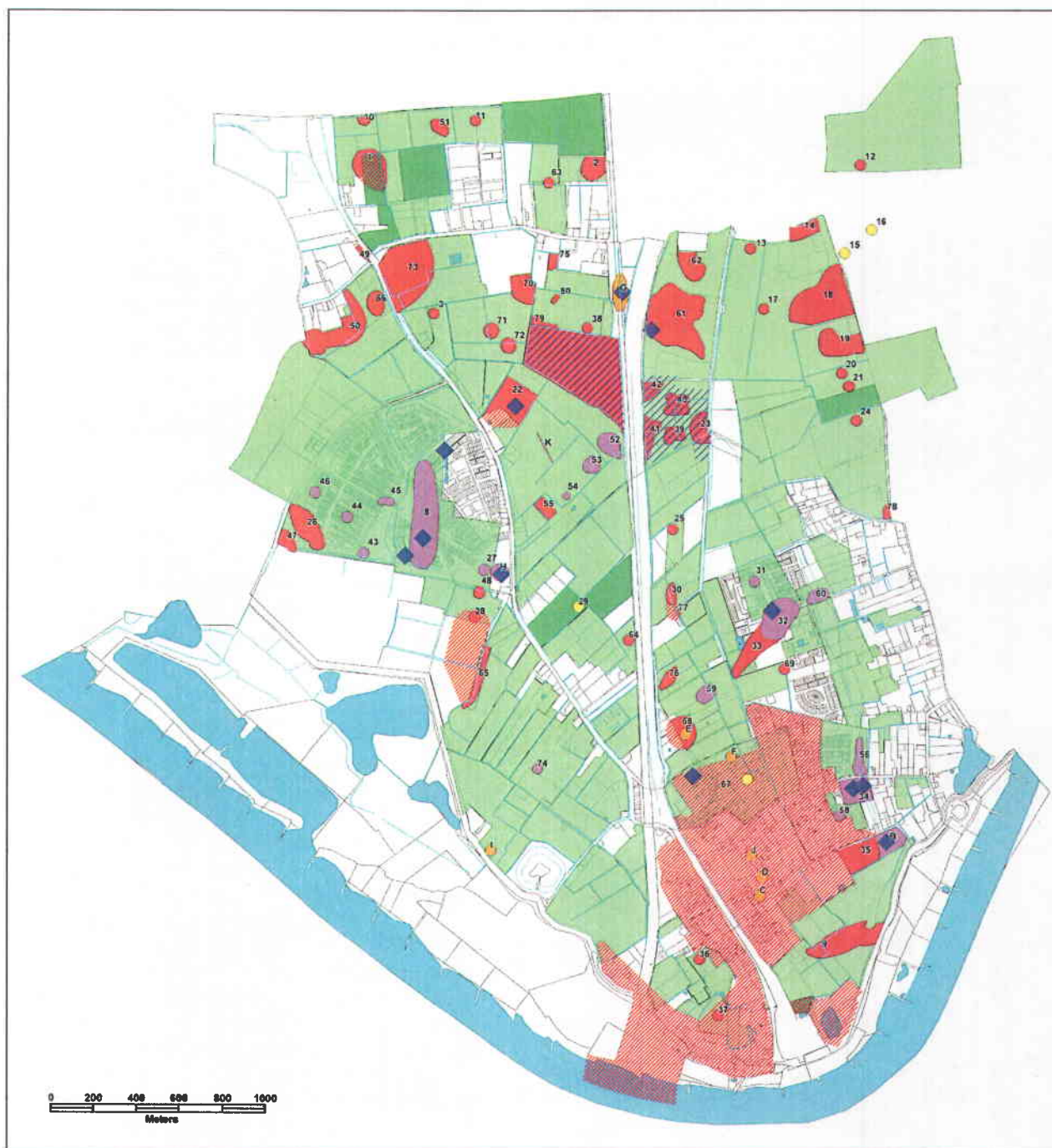
Op locaties waar grondwerkzaamheden met betrekking tot de inrichting van het plangebied zullen plaatsvinden dient, waar dat nog niet eerder is gebeurd, eerst Inventariserend Veldonderzoek plaats te vinden. Aan de hand van dat onderzoek wordt besloten over nadere archeologische maatregelen (behoud in situ, vervolgonderzoek of vrijgeven). Voorafgaand aan grondwerkzaamheden op plaatsen waar geen Inventariserend Veldonderzoek mogelijk is (bijvoorbeeld op locaties van bestaande wegdekken) dienen nadere afspraken gemaakt te worden over de te nemen archeologische maatregelen. De kosten van het archeologisch onderzoek (inclusief uitwerking en rapportage) zullen als gevolg van de implementatie van het Verdrag van Valletta ten laste komen van de verstoorder van het bodemarchief (verstoorder betaalt-principe).

Een gedeelte van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan (de zuidoostelijke hoek) ligt volgens de gemeentelijke Beleidsadvieskaart op een terrein van zeer hoge archeologische waarde. Het betreft een gedeelte van de bestaande Prins Mauritssingel, waar ook de nieuwe weg komt te liggen. Op basis van de Beleidsadvieskaart kunnen hier mogelijk archeologische waarden worden verwacht. Omdat in de huidige situatie op deze locatie de Prins Mauritssingel aanwezig is, is het niet mogelijk om in dit stadium al archeologisch onderzoek te verrichten. Daarom zal tijdens de uitvoering, in de periode tussen de verwijdering van de oude weg en de aanleg van de nieuwe weg, onderzoek plaatsvinden naar de eventueel aanwezige archeologische waarden. Afhankelijk van de uitkomsten van het archeologisch onderzoek zullen de waarden worden veiliggesteld.

In het bestemmingsplan is voorts een regeling opgenomen ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden. Omdat de primaire verkeersbestemming hier zou kunnen conflicteren met een dubbelbestemming die de bescherming van de archeologische waarden beoogt (door middel van een aanlegvergunningstelsel), is het niet zonder meer mogelijk om beide bestemmingen op te nemen. Een aanlegvergunningstelsel zou immers in strijd kunnen zijn met de direct in de verkeersbestemming toegelaten bestemming. Dit is in strijd met de doelstelling van de Wro, omdat een directe gebruiksmogelijkheid (aanleg van een weg) onmogelijk zou kunnen worden gemaakt door de opgenomen dubbelbestemming (in het geval van weigering van de aanlegvergunning). Omdat de Prins Mauritssingel op deze locatie in de huidige situatie reeds aanwezig is en alternatieven voor de ligging van de nieuwe Prins Mauritssingel op deze plek ontbreken, is voor de gemeentelijke opdracht tot ombouw van de Prins Mauritssingel een uitzondering gemaakt op het aanlegvergunningstelsel. Dit betekent dat, indien archeologische waarden worden aangetroffen, deze weliswaar moeten worden veiliggesteld (mogelijk door een opgraving), maar dat ze de realisering van de weg op deze locatie niet in de weg kunnen staan. Voor de beheersfase van het bestemmingsplan volstaat de bescherming.

Informatieplicht

Een persoon die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt, waarvan deze weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), is verplicht hiervan binnen drie dagen aangifte te doen (artikel 47 Monumentenwet 1988). Deze aangifte dient te gebeuren bij de burgemeester van de gemeente, i.e. Bureau Archeologie en Monumenten gemeente Nijmegen, waar de vondst gedaan is.



Nijmegen-Noord

Overzicht archeologische waarden per 01-06-2008, met name plangebied Waalsprong

legenda

- nog te waarderen vindplaats RAAP
- gewaardeerde vindplaats RAAP
- vindplaats Bureau Archeologie en Monumenten
- grafveld
- opgraving vindplaats in kader inrichtingsplan voltooid
- zone met aangetoonde en vermoede vindplaatsen \ vindplaatsdelen

- nog te karteren
- kartering voltooid
- rijksmonument

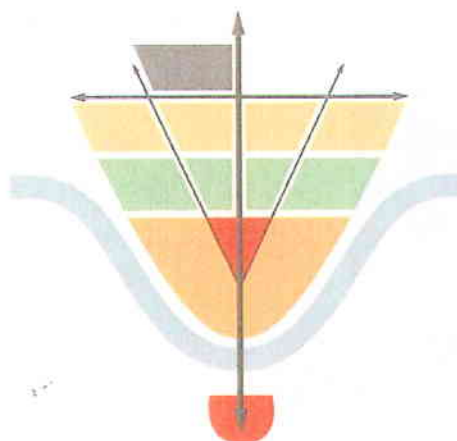
tekening RAAP / bureau Archeologie en Monumenten Nijmegen

4 BESCHRIJVING VAN DE NIEUWE SITUATIE

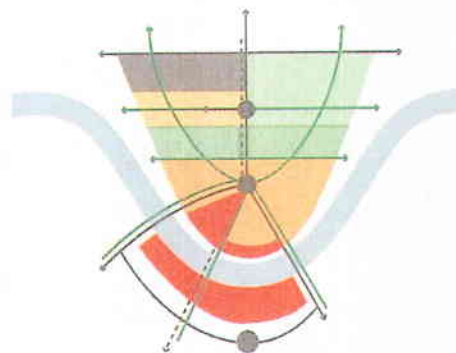
Dit hoofdstuk bestaat uit twee gedeelten. In het eerste deel wordt de ontwikkeling van de gehele Waalsprong beschreven. Dit deel van het hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van het Voorkeursmodel, het Ontwikkelingsbeeld en de aanvullende onderzoeken en overwegingen die van belang zijn voor de ruimtelijke structuur van de locatie. Het tweede deel behandelt de positie van het plangebied in de stedenbouwkundige structuur van de Waalsprong.

4.1 Waalsprong

In 1996 is het eerste ruimtelijk beeld van de Waalsprong vastgelegd in het Structuurplan "Het Land over de Waal". Dit structuurplan ging onder andere uit van een centrumgebied centraal in de Waalsprong. Als gevolg van de in 2002 en 2003 uitgevoerde m.e.r., inspraakreacties en nieuwe inzichten en ontwikkelingen is de structuur van de Waalsprong opnieuw bezien. Het ruimtelijk beeld uit het Structuurplan is geactualiseerd aan de hand van vier uitgangspunten: zuinig omgaan met de schaarse ruimte, versterken van de identiteit van het gebied, een betere bereikbaarheid van de Waalsprong en meer variatie in het gebied.



Structuurschema Structuurplan "Land over de Waal"

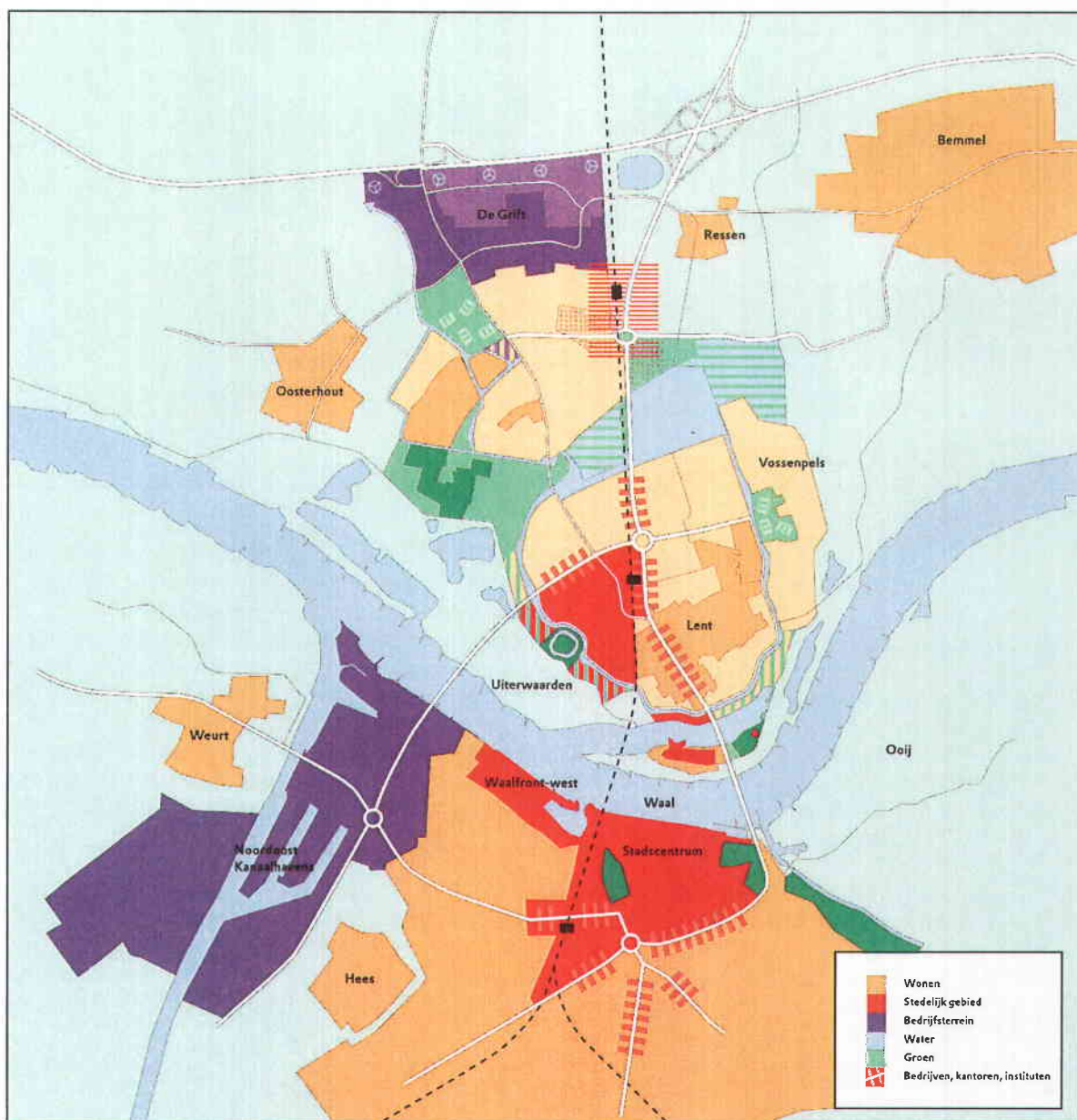


Structuurschema Voorkeursmodel

Het meest in het oog springende verschil tussen Structuurplan en Voorkeursmodel is de ligging van het centrumgebied. Het Voorkeursmodel gaat nadrukkelijk uit van de Waalsprong in het perspectief van de totale stad. Door het centrumgebied van de Waalsprong direct aan de rivier te situeren, ontstaat in Nijmegen aan beide zijden van de Waal een centrumgebied. De stad profileert zich hierdoor nadrukkelijker richting de Waal en de rivier vormt een verbindend element tussen het bestaande centrum ten zuiden ervan en het nieuwe centrum en de woongebied aan de noordzijde.

Tegelijkertijd is in het Voorkeursmodel meer aandacht besteed aan de identiteit en het eigen karakter van de Waalsprong. In het Voorkeursmodel wordt, sterker dan in het Structuurplan, uitgegaan van het Betuwse landschap, waardoor de Waalsprong sterker geworteld wordt in de ondergrond en (cultuur)historie van het gebied.

Als vervolg op het Voorkeursmodel is in 2007 het Ontwikkelingsbeeld "Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel" opgesteld. In dit rapport is de huidige stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van de Waalsprong uiteengezet. Het Ontwikkelingsbeeld is te zien als nadere uitwerking van het Voorkeursmodel: de grote lijnen uit het Voorkeursmodel zijn behouden gebleven en ingevuld met de meest recente ontwikkelingen en inzichten.



Voorkeursmodel Waalsprong



	WATER		STEDELIJKE BEBOUWING		LINTBEBOUWING
	GROEN/NATUUR		WOONBUURTEN		VOORZIENINGEN
	BOS		RANDBEBOUWING		BESTAANDE BEDRIJVEN
	SPORTVOORZIENINGEN		WONEN IN HET GROEN		NIEUW BEDRIJVENTEIREIN

De nieuwe kaart van de Waalsprong (Ontwikkelingsbeeld "Waalsprong, Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel")

Zaken die in de periode tussen het verschijnen van het Voorkeursmodel en het verschijnen van het Ontwikkelingsbeeld zijn uitgekristalliseerd, zijn meer gedetailleerd in de rapportage opgenomen, zodat het Ontwikkelingsbeeld een beeld geeft van de huidige stand van zaken. In het Ontwikkelingsbeeld zijn onder meer de nieuwe verkeersstructuur van de Waalsprong, de dijkteruglegging ten zuiden van Lent en een gedetailleerder beeld van de invulling van de verschillende deelgebieden opgenomen. Dit resulteert in een "nieuwe kaart van de Waalsprong" waarin het totaalbeeld van de Waalsprong opnieuw is geschetst.

4.1.1 Ruimtelijke structuur Voorkeursmodel en Ontwikkelingsbeeld

Het Voorkeursmodel gaat uit van de aanleg van een aantal verschillende woongebieden ten westen en ten oosten van de Prins Mauritssingel, die als een centrale as in noord-zuidelijke richting door het plangebied loopt. In het zuidwestelijk deel van de Waalsprong wordt een centrumgebied gerealiseerd, dat een directe relatie heeft met de Waal, waardoor de binding van Nijmegen met de rivier zichtbaar wordt gemaakt. Het dorp Lent in het zuidoosten van het plangebied wordt opgenomen in de structuur van de Waalsprong, waarbij aandacht is voor de aansluiting van de bestaande dorpsstructuur op de nieuwe woongebieden rondom het dorp.

De huidige A325 wordt aangepast tot een stedelijke hoofdweg met een 50 km/h regime, waarop de verschillende woongebieden ontsluiten. Hiermee krijgt de weg een centrale functie in de Waalsprong en blijft deze lijn tussen Nijmegen en Arnhem behouden. Door de aanleg van een tweede stadsbrug over de Waal wordt een binnenstedelijke verkeersring gecreëerd, waarbinnen zowel het historische centrum van Nijmegen en de ontwikkeling van het Waalfront ("stedelijke kade") als het centrumgebied van de Waalsprong liggen. Langs de Prins Mauritssingel en de binnenstedelijke verkeersring is ruimte voor de vestiging van bedrijven, kantoren en instituten.

In een richting "haaks" op die van de Prins Mauritssingel wordt een brede landschappelijke zone aangelegd, die een functie krijgt voor natuur, ecologie, recreatie en waterberging. Door de Landschapszone wordt de Waalsprong in een noordelijk en een zuidelijk deel verdeeld, wat tot uitdrukking komt in een verschillende opzet voor de woongebieden aan beide zijden van deze zone. Ten zuiden van de Landschapszone bevinden zich de woongebieden van Stadseiland (inclusief Centrumgebied en het dorp Lent) en de Vossenpels. Ten noorden van de zone bevindt zich Woonpark Oosterhout (Woonpark Oosterhout en Groot Oosterhout).

Het huidige bedrijventerrein De Grift is gesitueerd in het gebied tussen de Stationsstraat en de A15, in het noordwesten van het plangebied van de Waalsprong. Met de ontwikkeling van de Waalsprong wordt ook dit bedrijventerrein opgewaardeerd en uitgebreid, waarbij wordt ingespeeld op de locatie van het terrein nabij een knooppunt van wegen en direct aan de A15.

Naast het "nieuwe" programma voor de Waalsprong (wonen, werken, voorzieningen, recreatie) vraagt ook de "bestaande" Waal de nodige ruimte. De Waal vormt tussen het centrum en de Waalsprong een flessenhals, waardoor het noodzakelijk is om te zoeken naar oplossingen om de rivier de ruimte te bieden. Het Rijk heeft besloten tot dijkteruglegging, waardoor een nevengeul van de Waal ontstaat. De nevengeul is altijd gevuld met water, maar stroomt slechts bij hoog water mee met de rivier. Hierdoor transformeert het huidige Veer Lent tot een eiland.

Het Betuws motief (aansluiten bij de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Betuwe) komt tot uitdrukking in de keus om het noordoostelijk deel van de Waalsprong (rond Ressen) niet te verstedelijken, en in plaats daarvan in te zetten op de ontwikkeling van het noordwestelijk deel (Woonpark Oosterhout). Hierdoor blijft het kenmerkende Betuwse landschap rond Ressen behouden en kan beter aangesloten worden bij de ontwikkeling van Landschapspark De Woerdt ten oosten van de Waalsprong. De ontwikkelingsdruk op het noordwestelijk deel van de Waalsprong is van oudsher groter, bijvoorbeeld langs de Griftdijk en de Stationsstraat.

In het Ontwikkelingsbeeld is het toekomstbeeld voor de Waalsprong opnieuw geformuleerd. De toekomstige structuur van het Waalspronggebied, dat zich inmiddels ontwikkelt als een organisch groeiend stadsdeel, ziet er als volgt uit:

Binnen deze ruimtelijke structuur zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden. In het Ontwikkelingsbeeld is per deelgebied aangegeven wat de ontwikkelingsrichting is en hoe de gebieden er uit (kunnen) komen te zien.

De basisopzet van het Voorkeursmodel is bouwen in grotere dichtheden in het zuidelijk deel van de Waalsprong, en bouwen in lagere dichtheden in de gebieden aan de noordzijde van de Landschapszone. Op deze manier ontstaat een concentratie van bebouwing op het Stadseiland en in het centrumgebied, en ontstaat verder naar het oosten en noorden toe een geleidelijker overgang naar het omringende landschap. Intensivering van het centrumgebied versterkt de samenhang tussen de stedelijke kwadranten binnen de stedelijke verkeersring.



In noordelijke richting zorgt een compact bebouwd Stadseiland voor afronding van het stedelijke woonmilieu richting de Landschapszone en het meer ontspannen, dorps woonmilieu ten noorden daarvan. Binnen het Stadseiland komt de hoogste bebouwingsdichtheid in het centrumgebied, met afnemende dichtheden in de rond het centrum gelegen Gordel. Binnen de Gordel wordt ingezet op grotere verschillen in dichtheden en bebouwingsvormen, met accenten op bepaalde plaatsen (bijvoorbeeld langs de hoofdassen of de dijk) en de mogelijkheid om bestaande gebieden, waaronder het dorp Lent, beter in te kunnen passen.

Om te voorkomen dat relatief grootschalige, eenvormige gebieden ontstaan, wordt gestreefd naar een sterke menging van functies. Een mix van wonen, werken en recreëren vergroot de leefbaarheid van de wijken. De basis voor variatie wordt gelegd door bestaande elementen, zoals de oude linten en Fort Beneden Lent. Daarnaast bieden nieuwe elementen zoals de nieuwe hoofdassen, het centrumgebied en de nieuwe wijkvoorzieningen, mogelijkheden voor variatie.

De oude linten kunnen een meer informele, wijk- of buurtgebonden menging aan bedrijvigheid krijgen. De hoofdassen krijgen daarentegen een meer formele, stedelijke, monumentale invulling. In het Voorkeursmodel zijn per deelgebied uitgangspunten opgenomen voor de invulling ervan.

In het Ontwikkelingsbeeld zijn de verschillende woonmilieus in de Waalsprong afzonderlijk in beeld gebracht. Er wordt onderscheid gemaakt in een aantal verschillende woonmilieus:

- 1 stedelijke milieus rondom de Waal;
- 2 wonen in het groen in de flanken achter de dijk;
- 3 statige bebouwing langs de randen (residenties);
- 4 concentratie van voorzieningen in centrum en buurtschappen;
- 5 gevarieerde bebouwing langs historische linten;
- 6 wonen in buurten.



1



2



3



4



5



6

In 2001 is een gemeentelijk visiedocument woonservicegebieden in het Waalspronggebied verschenen, dat voorzag in drie wijkservicepunten met meerdere steunpunten. De uitwerking en realisatie is opgepakt door Stichting Maat, een samenwerkingsorganisatie van dertien zorg- en welzijnspartijen in Nijmegen. Dit heeft geleid tot een concreet (concept-)programma van eisen wonen, zorg en welzijn Waalsprong. Gepland staan drie servicewijken: Lent, Centrumgebied en Oosterhout, verdeeld in vijf zorggebieden.

4.1.3 Groen en natuur

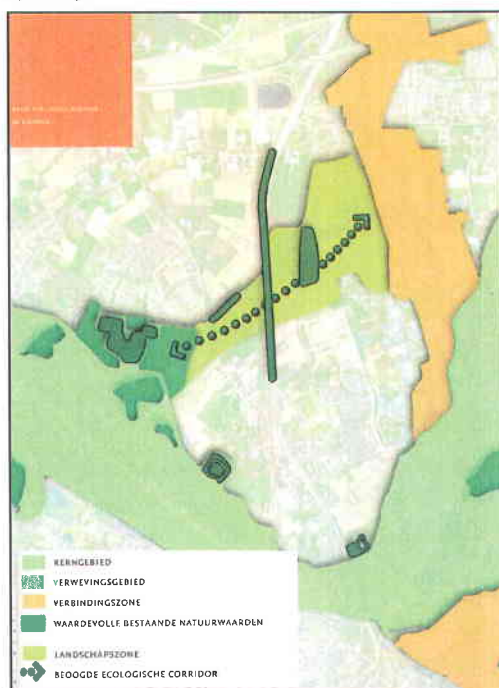
De Landschapszone is het belangrijkste element in de groenstructuur van de Waalsprong. Daarnaast spelen de uiterwaarden van de Waal, met hun ecologische betekenis, en de bufferzones tussen bestaand en nieuw stedelijk gebied (met name rondom het dorp Oosterhout) een rol. Daarnaast worden specifieke elementen aangegrepen voor versterking van de groenstructuur. In dit verband zijn onder andere de Prins Mauritssingel, Griftdijk en de sportparken Oosterhout en Vossenpels van belang.

De Landschapszone, de buffer tussen het stedelijke, zuidelijke deel en het noordwestelijke gedeelte van de Waalsprong moet overwegend groen en blauw zijn. De landschapszone heeft zowel een ecologische als een recreatieve betekenis. Hierdoor moet gezocht worden naar een evenwicht tussen goed toegankelijke drukke gebieden en rustige, extensief gebruikte delen. Met name het noordoostelijk deel van de Landschapszone krijgt een extensief karakter, dat goed aansluit op landschapspark De Woerdt. Hier ligt het accent meer op natuurontwikkeling.

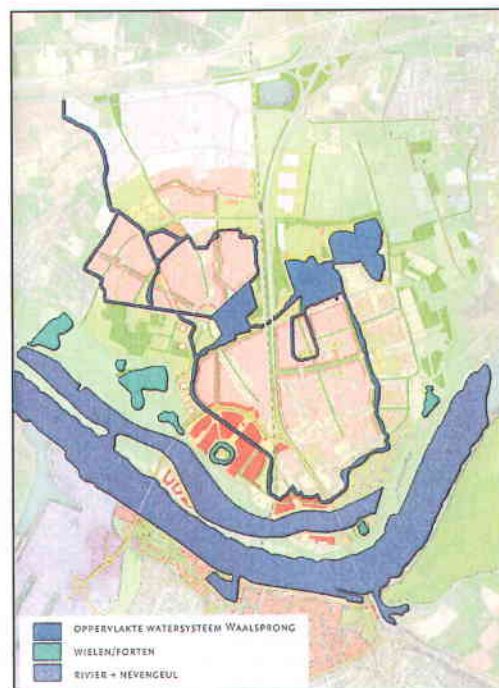
In de Landschapszone komen enkele grote waterplassen, elk met een eigen karakter. Deze plassen zijn bedoeld voor het opvangen van overtollig regenwater en staan in verbinding met de singels in de woonwijken. Daarnaast worden recreatieve voorzieningen (speelweiden, wandelparken, strandbad) en natuurgebiedjes (bossen, struweel, poelen) aangelegd. Door de Landschapszone loopt een padenstelsel.

MER 2003 (bijlage Natuurbescherming)

In het MER 2003 zijn de huidige ecologische waarden geïnventariseerd. In verschillende alternatieven en varianten zijn daarnaast de mogelijke ecologische ontwikkelingen doorgerekend en geanalyseerd. In het Voorkeursmodel is gekozen voor de ontwikkeling van de Landschapszone als belangrijkste ecologische structuur in de Waalsprong.



Groenstructuur en ecologie



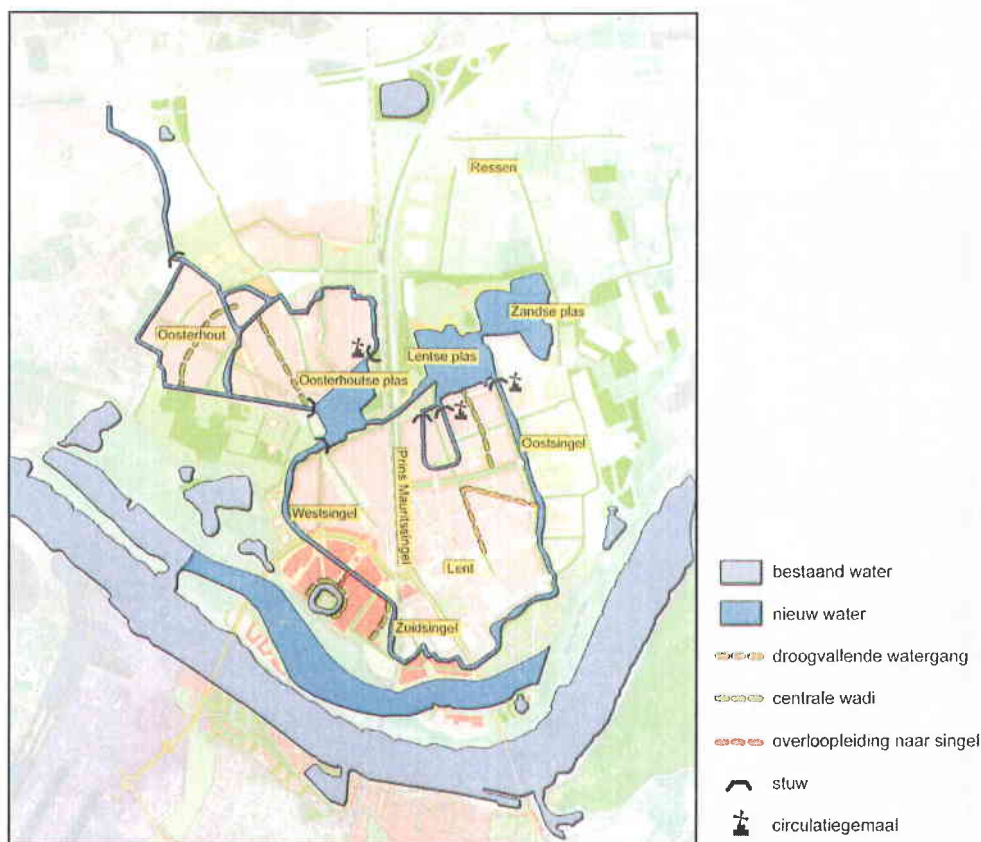
Waterstructuur

Na het vaststellen van het Voorkeursmodel is de regionale groenstructuur in het herziene streekplan vastgelegd. Voor de Waalsprong zijn daarin de verbinding met het kommenlandschap aan de westkant en de verbinding met het regionale park de Woerdt aan de oostkant van belang. Het ecologisch belang van het westelijk deel van de Waalsprong, namelijk Landgoed Oosterhout en omgeving, is hierin ook benoemd. Landgoed Oosterhout ligt ten zuiden van het reeds gerealiseerde Woonpark Oosterhout en wordt opgenomen in het westelijk deel van de Landschapszone.

Tijdens inventarisaties in 2002 en 2003 werden vijf beschermde plantensoorten en één plantensoort van de Rode Lijst aangetroffen. Van de fauna zijn twaalf soorten zoogdieren, 59 soorten vogels en vier soorten amfibieën aangetroffen. Daarnaast wordt het vóórkomen van één beschermde plantensoort en zes soorten amfibieën en vier soorten vissen mogelijk geacht. Van de met zekerheid aangetroffen soorten worden er vier genoemd in de Habitatrichtlijn: dwergvleermuis, grootoorvleermuis, laatvlieger en watervleermuis.

4.1.4 Water

Het watersysteem van de Waalsprong is vastgelegd in het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong (WIW). Uitgangspunt is dat (schoon) regenwater en vuilwater zoveel mogelijk gescheiden blijven. In de Waalsprong wordt voor de afvoer van het schone hemelwater een systeem aangelegd dat bestaat uit goten, wadi's, singels en plassen. Het hemelwater dat op het gebied valt, wordt in eerste instantie geborgen in wadi's. In de wadi's vindt infiltratie van het water plaats. Het overtollig water wordt afgevoerd naar de singels. De singels staan op hun beurt in verbinding met de drie plassen in de Landschapszone en voeren het water op deze manier af. Onderweg vindt een natuurlijke zuivering van het water plaats. De plassen in de landschapszone dienen voor minimaal 60 ha als retentieoppervlak voor regenwater uit de gehele Waalsprong. Na realisatie zullen deze waterplassen eveneens een belangrijke recreatieve functie vervullen (zoals overigens de gehele Landschapszone een uitloopegebied is voor de bewoners van de Waalsprong).



Waterkringloop

In de Waalsprong ontstaat op deze wijze een waterkringloop. In natte periodes wordt het wateroverschot opgevangen in de waterplassen. In drogere tijden wordt het water vanuit de plassen rondgepompt door de singels. Op deze wijze blijft het ecosysteem het hele jaar door in stand. Door de singels en plassen zoveel mogelijk te voorzien van natuurvriendelijke oevers, kan in en rond het water in de Waalsprong een bijzonder ecosysteem ontstaan, dat kansen biedt voor zowel planten- als diersoorten.

4.1.5 Bedrijvigheid

Heel kleinschalige werkgelegenheid kan zich op veel plaatsen in de Waalsprong vestigen en kan zelfs in woningen plaatsvinden. Voor vestiging van lichte industrie, handel, nijverheid en kleinschalige of middelgrote logistieke bedrijven is bedrijventerrein De Grift bestemd. Als overgang tussen de bedrijvigheid op De Grift en de woongebieden ten zuiden daarvan is aan de zuidzijde van de Stationsstraat lichte bedrijvigheid voorzien, in combinatie met wonen (bedrijfswoningen).

In het Ontwikkelingsbeeld wordt uitgegaan van ruim 100.000 m² voor kantoren voor commerciële en maatschappelijke dienstverlening. Een deel daarvan kan worden gebouwd langs de Graaf Alardsingel, een deel rond het nieuwe station Lent en een deel in de Hof van Holland. Binnen de Hof van Holland gaat het om kleinere kantoren. Langs de Graaf Alardsingel gaat het om grotere kantooreenheden. Over enkele jaren zal ook knoop Ressen worden ingezet voor diverse functies. Op dit moment wordt gezien op welke manier dit gebied ruimtelijk en functioneel kan worden ontwikkeld.



Werklandschap in de Waalsprong

4.1.6 Detailhandel

In 2004 is er onderzoek gedaan naar de gewenste detailhandelsstructuur in de Waalsprong. In het Advies Detailhandelsstructuur (Droogh Trommelen Broekhuis bv, 13 december 2004) is per deelgebied een analyse gemaakt van de omvang van het winkelcentrum in bedrijfsvloeroppervlak (bvo) en de gewenste functie van de verschillende centra. Daarnaast is gekeken naar de fasering en is aandacht besteed aan groot-schalige en perifere detailhandel.

Detailhandelsstructuur

Voor de Waalsprong is een hoofdwinkelcentrum voorzien in de Hof van Holland, met een gewenste omvang van circa 20.000 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo). De exacte omvang van het hoofdwinkelcentrum is afhankelijk van randvoorwaarden als bereikbaarheid, parkeergelegenheid, aanbod, stedenbouwkundige opzet en marktomstandigheden.

Vanuit distributieplanologisch oogpunt heeft het de voorkeur om op termijn (rond 2013) een nieuw buurtwinkelcentrum van 3.000 m² bvo te realiseren, gepositioneerd tussen Woonpark Oosterhout en Groot Oosterhout, bij voorkeur aan de Prins Hendrik VI singel. Voorwaarden zijn een goede bereikbaarheid, centrale ligging en voldoende parkeergelegenheid. Het nieuwe buurtwinkelcentrum zal het huidige buurtwinkelcentrum aan de Jonagoldstraat op termijn vervangen.

Naast een hoofd- en buurtwinkelcentrum is er in de Waalsprong ruimte voor de realisatie van een solitaire supermarkt met een omvang van 1.500 m² bvo in Lent Oost.

Bij voorkeur wordt de bestaande supermarkt aan de Laauwikstraat verplaatst naar een locatie in de nabijheid van de Vrouwe Udasingel. Wanneer ook de Vossenpels ontwikkeld wordt, kan de supermarkt uitgroeien tot 1.800 m² bvo. De supermarkt heeft een functie voor de deelgebieden van de Waalsprong ten oosten van de Prins Mauritssingel, maar ook voor de inwoners van het dorp Lent.

Perifere detailhandel

In de Waalsprong is op korte termijn ruimte voor de vestiging van een bouwmarkt van 4.000 m² verkoopvloeroppervlak (vvo). Deze bouwmarkt wordt bij voorkeur gevestigd in de nabijheid van bedrijventerrein de Grift en niet in de knoop Ressen.

4.1.7 Verkeer

Aanvullende MER verkeersstructuur (2006)

In het aanvullende MER voor de verkeersstructuur van de Waalsprong (2006) zijn alternatieven voor de verkeersstructuur onderzocht. Naar aanleiding van actuele ontwikkelingen en het feit dat de beoogde verkeersstructuur uit het Voorkeursmodel niet afdoende blijkt te zijn om de toenemende verkeersdruk op een goede manier te verwerken, was het noodzakelijk om de verkeersstructuur van de Waalsprong opnieuw te bezien. Naast het (geactualiseerde) Voorkeursmodel zijn een collegealternatief en een draagvlakalternatief ingebracht.



Voorkeursmodel

Collegealternatief

Draagvlakalternatief

In het collegealternatief wordt de Prins Mauritssingel verbreed naar 2 x 3 stroken en worden de parallelroutes (Griftdijk en Vossenpelsroute) ingezet voor het verkeer. De Dorpensingel Oost vervalt in dit alternatief. Daarnaast wordt gevarieerd met de ligging en de vorm van het splitsingspunt naar de Waal- en stadsbrug. Dit resulteert in een viertal alternatieven, waarbij geschoven wordt met de rotonde of in plaats van een rotonde een T-aansluiting wordt gerealiseerd.

Het draagvlakalternatief is opgesteld in reactie op het collegealternatief naar aanleiding van de voorkeuren van de Waalsprongbewoners. Dit alternatief kenmerkt zich door het vasthouden aan de knip in de Vossenpelsroute, de aanleg van de Dorpensingel Oost en de aanleg van een extra parallelroute langs de Prins Mauritssingel, waarbij gevarieerd wordt in het aantal rijstroken op de Prins Mauritssingel en de parallelweg. In totaal zijn drie alternatieven meegenomen.

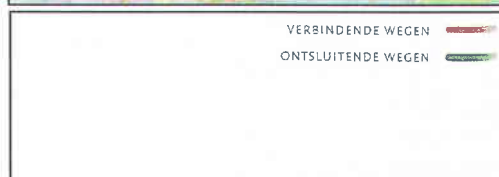
Het collegealternatief en draagvlakalternatief ontlopen elkaar weinig. Beide varianten lossen het doorstromingsknelpunt tussen de Ovatonde en het splitsingspunt naar beide bruggen op. De beoordeling van de verkeersaspecten laat een lichte voorkeur voor het draagvlakalternatief zien. De doorstroming op de kritische wegvakken is in de draagvlakalternatieven beter dan in de collegealternatieven. Daarnaast is de bereikbaarheid van de kernen beter gewaarborgd.

Voor verschillende milieuaspecten scoren juist de collegealternatieven beter, met name doordat deze alternatieven landschappelijk, cultuurhistorisch en archeologisch waardevol gebied (de Woerd, landschapszone) het meest ontzien.

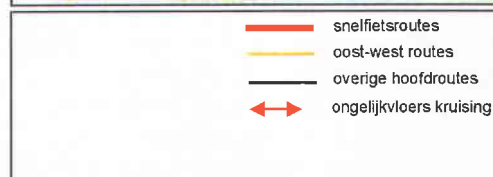
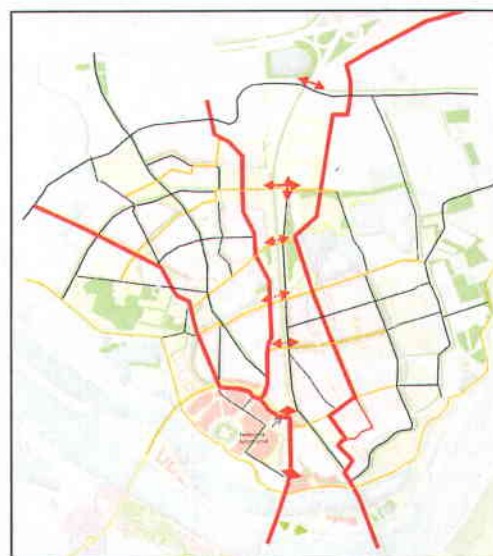
De Dorpensingel Oost en de parallelroute worden in deze alternatieven immers niet aangelegd. Negatief aspect is de aansluiting van de Parmasingel op de Waalbrug nabij de uiterwaarden van de Waal. De collegealternatieven bieden daarnaast een betere kans om aan te sluiten bij de ruimtelijke visie voor de Waalsprong als geheel.

Verkeersstructuur

Op basis van het MER is in mei 2007 door de gemeenteraad gekozen voor een verkeersstructuur waarin de verkeersdruk op de Prins Mauritsingel wordt beperkt door het aanwijzen van twee parallelle routes. Aan de oostzijde van de Waalsprong wordt hiervoor de route Vossenpelsestraat-Parmasingel gebruikt. Aan de westzijde wordt parallel aan de Prins Mauritsingel en aan de westzijde van het spoor een parallelroute aangelegd, die aansluit op de Graaf Alardsingel. De Dorpensingel-Oost wordt voorts nog niet aangelegd, maar deze wordt ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt.



Verkeersstructuur



Fietsnetwerk

Aansluiting parallelroute-Graaf Alardsingel

Voor de aansluiting van de westelijke parallelroute op de Graaf Alardsingel is een onderzoek uitgevoerd. In de rapportage "Westelijke Parallelroute Waalsprong, de midden- en zuidelijke variant vergeleken" (november 2007) is een advies geformuleerd voor deze aansluiting. Op basis van onder meer de verrichte onderzoeken naar akoestiek en luchtkwaliteit zijn twee varianten afgewogen. De zogenaamde middenvariant, die in het MER is onderzocht, is vergeleken met de zuidelijke variant, die in het Ontwikkelingsbeeld is opgenomen. De zuidelijke variant blijft verder langs het spoor lopen en sluit meer oostelijk aan op de Graaf Alardsingel dan de middenvariant.

Voor de onderdelen verkeer, lucht en geluid zijn de verschillen tussen beide varianten gering. Beide varianten zijn verkeerskundig en akoestisch acceptabel. Wat betreft luchtkwaliteit wordt bij beide varianten aan de wettelijke normen voldaan. Vanuit oogpunt van woningbouwontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit is er een duidelijke voorkeur voor de zuidelijke variant. Ook financieel gezien heeft deze variant voordelen. Er is daarom gekozen voor de zuidelijke variant.



zuidelijke variant
middenvariant

Hoofdwegen autoverkeer

De stedelijke hoofdwegen in de Waalsprong zijn onderdeel van de toegangswegen naar de stad en vervullen een functie voor het verbinden van stadsdelen en de bereikbaarheid met de regio. De belangrijkste wegen zijn de Prins Mauritssingel en de Graaf Alardsingel; deze zijn verbonden met respectievelijk de Waalbrug en de nieuwe Stadsbrug. Voor de interne bereikbaarheid van het gebied zijn de Griftdijk, Vossenpelstraat, Vrouwe Udasingel, Turennesingel, Parmasingel, Groenestraat en de Prins Hendrik VI singel van belang. Het voornemen is de Griftdijk op termijn uit te rusten met een bewonersvriendelijke knip ten zuiden van de Stationsstraat. De Laauwikstraat en de dijken krijgen op termijn een minder belangrijke rol voor de afwikkeling van het autoverkeer.

Uitgangspunt in het Voorkeursmodel is dat de ontsluiting van de autowegen zo is opgezet dat autoverkeer zo snel mogelijk uit de woongebieden naar de Prins Mauritssingel wordt geleid. De afstand naar voorzieningen moet daarbij langer zijn dan met de bus of de fiets.

De Waalsprong wordt Duurzaam Veilig ingericht. Daarbij moeten op het hoofdwegen-net functie, gebruik en vormgeving op elkaar zijn afgestemd. Basis daarbij is de wegcategorisering waarbij onderscheid wordt gemaakt naar:

- gebiedsontsluitingsweg (maximum snelheid 50 km/u);
- erftoegangswegen (30 km-zones).

De woonvlekken in de Waalsprong (alle woonstraten) zijn of worden ingericht als 30 km-zone. Uitgangspunt is dat gemotoriseerd verkeer gebundeld wordt afgewikkeld over het stelsel van gebiedsontsluitingswegen. Door de ruimtelijke opbouw wordt getracht autoverkeer vanuit de woonwijk zo efficiënt mogelijk naar de meest nabijgelegen ontsluitingsweg te leiden. Daarmee verbetert de verkeersveiligheid in de wijk.

De vorming van zogenaamde gebiedsontsluitingswegen B (menging van verkeer en verblijf) zoals die in de bestaande stad bestaan, moet worden voorkomen in het nieuwbouwgebied. Voor bestaande wegen (wegen van voor 1996) moet een keuze worden gemaakt: of gebiedsontsluitingsweg, of 30 km-zone.

Fietsverkeer

Het Voorkeursmodel 2003 geeft aan dat de fietspadenstructuur radiaal van opzet moet zijn en bestaat uit een netwerk van korte, veilige en aangename routes die woongebieden verbinden met voorzieningen, werkgebieden en de bestaande stad. Ook de Aanvulling MER Waalsprong geeft aan dat de kansen voor de fiets afhankelijk zijn van het maken van directe routes en een fijnmazig netwerk. Het doorbreken van de barrièrewerking van het spoor speelt hierbij een belangrijke rol.

Een toename van het fietsgebruik wordt bereikt door een fietsroutenetwerk te realiseren met een maaswijdte van 400-600 meter, met rechtstreekse en samenhangende routes die alle belangrijke voorzieningen ontsluiten. Daarbij zijn ook comfort (verharding, doorstroming), aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid belangrijke factoren. In het Ontwikkelingsbeeld is aangegeven dat met de bouw van de Snelbinder de bereikbaarheid van de bestaande stad vanuit de Waalsprong uitstekend is. Binnen en tussen de wijken zal een fijnmazig fietsnetwerk ontstaan. De nood-zuidgerichte lijnen die het ruimtelijk raamwerk vormen voor de Waalsprong zijn van groot belang voor het fietsroutenetwerk. Een aandachtspunt is de verbetering van de oost-westverbindingen in het gebied.

Het College heeft op 16 oktober 2007 de beleidsnotitie "De Doorsteek, gewenst fietsnetwerk in de Waalsprong" vastgesteld. De fietsnetwerkk kaart uit de beleidsnotitie fungeert als de actualisatie van de kaart "langzaam verkeer" uit het Ontwikkelingsbeeld. In de beleidsnotitie wordt uitgegaan van de realisering van snelfietsroutes met een noord-zuidrichting. Naast de bestaande verbindingen worden drie nieuwe oost-westverbindingen voor langzaam verkeer over het spoor en de Prins Mauritssingel gerealiseerd. De toevoeging van deze verbindingen heeft een groot effect op de bereikbaarheid van de wijk en bepaalt in belangrijke mate de samenhang van het fietsnetwerk. De verbindingen zijn gesitueerd ter hoogte van de Vrouwe Udasingel, ten zuiden van de Landschapszone (Groot Brittanniëstraat) en ten noorden van de Landschapszone.

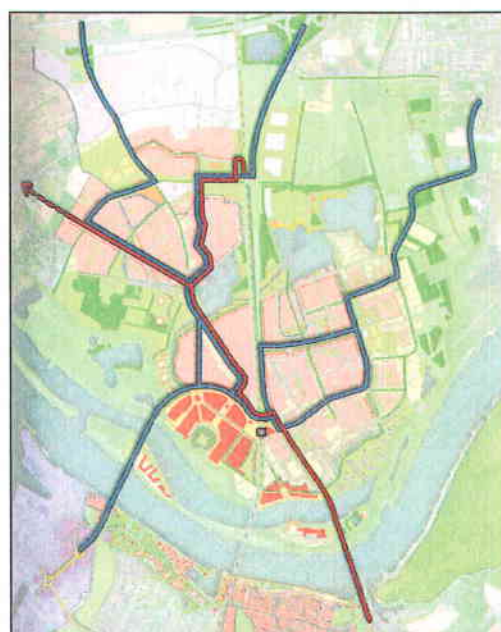
De oost-west verbindingen bij de Vrouwe Udasingel en de Landschapzone worden uitgevoerd als fietstunnel (Collegebesluit Prioritering en aanleg fietstunnels Waalsprong, 28 oktober 2008). Prioriteit bij aanleg krijgt de tunnel bij de Vrouwe Udasingel.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer vormt een belangrijk onderdeel van het verkeerssysteem van de Waalsprong. Maatregelen op het gebied van (hoogwaardig) openbaar vervoer leveren een bijdrage aan de beperking van de groei van het autoverkeer. Openbaar vervoer (OV) bestaat uit trein- of lightrailverbindingen, uit Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en uit stads- en streeklijnen. Regiorail is het lightrailsysteem dat in de toekomst de S-vorm Wijchen-Nijmegen-Arnhem-Zevenaar moet gaan bedienen.

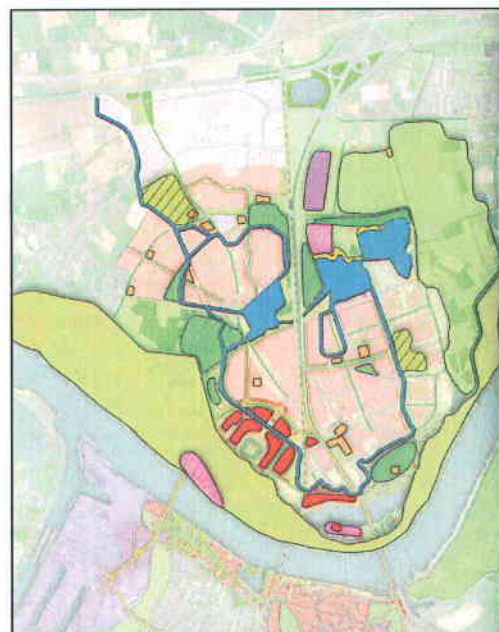
In het OV-systeem van de Waalsprong zijn nog veel ontwikkelingen te verwachten, waaronder de realisatie van nieuwe stations of lightrailhaltes (Lent en Ressen) en de aanleg van HOV-routes. Nabij het centrumgebied Hof van Holland komt het vervoersknooppunt van de Waalsprong te liggen, station Lent. Hier sluiten trein, regulier openbaar vervoer en HOV op elkaar aan. Sinds 2007 is een transferium in de Waalsprong gerealiseerd waarbij automobilisten kunnen overstappen op de bus. Deze snelle busverbinding staat bekend als de Waalsprinter.

In december 2007 is een raadsbesluit genomen over de aanleg van HOV in Nijmegen. Uit de gemeentelijke visie op HOV komt de HOV-verbinding Waalsprong - centrum - Nijmegen CS - Heyendaal (één van de eerste zogenaamde Keizerlijnen) als meest kansrijk naar voren. De voorkeursvorm van HOV is een tramverbinding, die een regionale functie krijgt. Het toekomstige tracé voor HOV is vanaf de Waalbrug - Prins Mauritssingel - Knoop Lent (stationsgebied) - Hof van Holland (centrumgebied) en dan via Groot Oosterhout naar het Keizer Augustusplein (voormalige ovatonde). Bij Ressen sluit het HOV aan op een transferium, waar bezoekers aan Nijmegen hun auto kunnen parkeren om verder te reizen met het openbaar vervoer. Het transferium moet daarmee een bijdrage leveren aan de vermindering van de verkeersdruk op de A325 en Prins Mauritssingel.



HOV
OVERIG OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer



CENTRUMGEBIED
BUURTVOORZIENINGEN (SCHOLEN/WINKELS/MEDISCH CLUSTER)
SPORTVOORZIENINGEN
GROENVOORZIENINGEN/RECREATIE
LEISURE/CULTUUR
NATUUR-/LANDSCHAPSONTWIKKELING
RESSEN

Voorzieningen

Insteek van het HOV is een het creëren van een regionale verbinding. Daartoe doet de Stadsregio een onderzoek naar het doortrekken van de verbinding vanuit Nijmegen naar Bommel, Huissen en Arnhem. De HOV-verbinding is deel van de toekomstvisie van de Stadsregio op openbaar vervoer en zal in 2008 en 2009 verder worden uitgewerkt.

De HOV verbinding wordt ondersteund door een stelsel van busverbindingen in de wijk. Busverkeer in de wijk rijdt daarbij via de Griftdijk en de Fruitlaan naar Woonpark Oosterhout en dorp Oosterhout. Aan de oostkant zal het busverkeer via de Laauwikstraat en Vrouwe Udasingel rijden.

4.1.8 Voorzieningen

Voorzieningenplan

In het Voorzieningenplan 2006 e.v. is de gewenste voorzieningenstructuur voor de Waalsprong onderzocht. Het voorzieningenplan gaat uit van de volgende punten:

- Versterking van de wijkbeleving draagt bij aan de sociale binding van bewoners in de wijk. Dat is weer goed voor het sociale en fysieke beheer van de wijk en voor het probleemoplossend vermogen.
- Basisonderwijs is sterk gebonden aan de woonomgeving. Ook in de vrijetijdsbesteding van met name kinderen en ouderen speelt de woonomgeving een belangrijke rol. Daarom worden voorzieningen voor ontmoeting, opvoedingsondersteuning en onderwijs op wijkniveau samengebracht, waarbij de basisschool als kern voor deze wijkvoorzieningen wordt genomen. Deze bundeling van functies versterkt de onderlinge samenhang van de voorzieningen en leidt tot een inhoudelijke meerwaarde. De geboorte van het "voorzieningshart" is hiermee een feit.
- De grootte van de wijk is zodanig dat er voldoende draagvlak ontstaat voor de voorzieningsharten, maar ook weer beperkt om massaliteit te voorkomen.
- De fysieke vormgeving van de wijken moet bijdragen aan herkenbaarheid en betrokkenheid: duidelijke wijkgrenzen, goed bereikbare en aansprekende voorzieningsharten en bindende elementen in de openbare ruimte.

Het Voorzieningenplan wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de meest recente bevolkingsprognoses. Het Voorzieningenplan geeft naast uitgangspunten voor realisering, inzicht in de soort, omvang, spreiding en het ruimtebeslag van de in de Waalsprong te realiseren voorzieningen op de beleidsterreinen onderwijs, jeugd, gezondheid, opvang, zorg, cultuur, sport, recreatie en samenleving.

Spreiding voorzieningen

De situering van de voorzieningen moet dusdanig zijn dat het gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd en het autogebruik wordt ontmoedigd. Bovenwijkse voorzieningen moeten bij voorkeur in het Centrumgebied gesitueerd worden. De voorzieningsharten worden gerealiseerd volgens de formule: "alles onder één dak" en "gebouwoontwikkeling door gemeente". In de voorzieningsharten concentreren zich de functies met betrekking tot primair onderwijs en kinderopvang. Ook instellingen als jeugdgezondheidszorg en welzijnswerk kunnen hier een plaats vinden.

In het Ontwikkelingsbeeld is een kaart opgenomen met de spreiding van voorzieningen in de Waalsprong. In Woonpark Oosterhout, Visveld en de Hof van Holland zijn/worden voorzieningsharten gerealiseerd. De voorzieningsharten worden aangevuld met een drietal kindclusters (basisonderwijs en peuterspeelzaal) in de overige wijken, zodat onderwijsinstellingen over de Waalsprong worden verspreid. Door de ontwikkeling van deze kindclusters wordt ervoor gezorgd dat alle bewoners in de eigen wijk de functies school, peuterspeelzaalwerk en, in de vorm van medegebruik van schoolfaciliteiten, ook ruimte voor samenkomst en sport ter beschikking hebben.

Overige voorzieningen op stadsdeelniveau worden in principe in de Hof van Holland, gesitueerd. Hierbij kan worden gedacht aan voorgezet onderwijs, een sporthal, een bibliotheek, een combinatie van hulpdiensten etc.

De voorzieningenstructuur in het dorp Lent wordt zoveel mogelijk gerespecteerd en dient als uitgangspunt voor de toekomst.

Het realiseren van woonservicegebieden wordt gestimuleerd. Woonservicegebieden zijn wijken waarin ook ouderen en mensen met een handicap zelfstandig kunnen wonen met voldoende zorg in de nabijheid, beschut wonen of geclusterd wonen (wonen in kleine groepen met zorginfrastructuur). Bij de inpassing van woonservicegebieden in stedenbouwkundige plannen wordt niet alleen gekeken naar de ligging (nabij voorzieningenhart, medische centra en overige voorzieningen zoals winkels, openbaar vervoer), maar wordt er op aangedrongen dat de openbare ruimte rondom een wijk-servicepunt toegankelijk is voor mensen met een handicap.

Aanbod en planning voorzieningen

Voetballen en tennissen is sinds eind 2005 mogelijk op sportpark Vossenpels. Er is nog planologisch ruimte voor uitbreiding gereserveerd. Op het in 2009 op te leveren sportpark Oosterhout kan vooral worden gevoetbald; start met drie voetbalvelden en in 2014 uitbreiding met nog één veld. In de Voorzieningenharten is ruimte voor binnensportactiviteiten.

Het spelen en recreëren in de openbare ruimte wil de gemeente stimuleren. Op dit moment wordt, op basis van de bevolkingsprognose, uitgegaan van circa 70 speelplekken en circa 27 recreatieve sportvoorzieningen. Het is van belang gebiedsgebonden openluchtrecreatie te realiseren, bijvoorbeeld door gebruikmaking van parkjes bij de voorzieningenharten. Iets verder van de woonomgeving biedt bijvoorbeeld de Landschapszone mogelijkheden voor recreëren.

Naast de al in gebruik zijnde gezondheidscentra in Lent en Oosterhout zijn er plannen voor nog drie andere locaties: Visveld (in 2008), Groot-Oosterhout en Hof van Holland (in ideestadium). Daarnaast is het Canisius-Wilhelmina-Ziekenhuis (CWZ) bezig met voorbereidingen om vanaf 2007 een buitenpoli te openen langs de Griftdijk.

Het rapport Toekomstscenario's Nijmeegse zwembaden (anno 2002) geeft aan dat een zwembad in de Waalsprong wenselijk is en voor de gemeente is het in dit rapport genoemde minimale scenario dan ook het uitgangspunt.

Met betrekking tot het culturele aanbod is het wenselijk een bibliotheekvoorziening te realiseren. Hierbij wordt een korte en lange termijnplanning gehanteerd. Voor de korte termijn wordt er gewerkt met twee wijkfilialen in de Waalsprong: één in Lent (de bestaande vestiging) en één in Woonpark Oosterhout. Voor de lange termijn is er in de Hof van Holland ruimte voor een stadsdeelbibliotheek.

Omdat kunst een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de beleving van de openbare ruimte, wordt daar in de Waalsprong op wijk- en stadsniveau bij stilgestaan. Daarnaast is er ruimte voor particuliere initiatieven.

Sinds 2004 ligt er een regiovisie op de inrichting van Voortgezet Onderwijs (VO) in de Waalsprong. Inmiddels is aan de Griftdijk een tijdelijke vestiging van het Citadelcollege gerealiseerd.

4.2 Graaf Alardsingel en Splitsingspunt

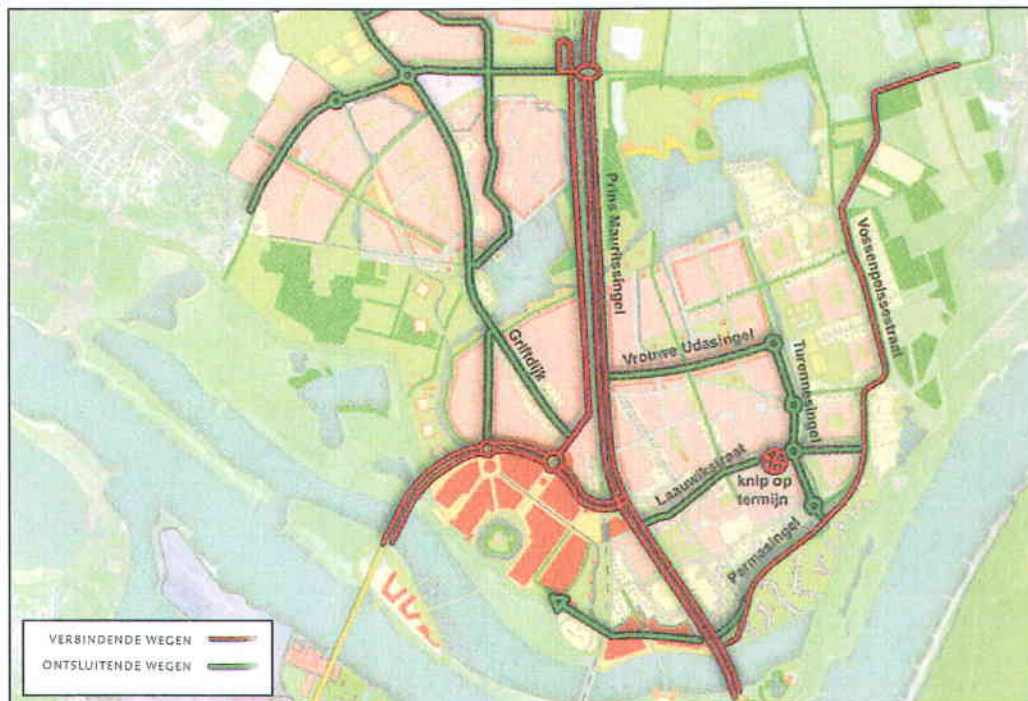
Door middel van voorliggend bestemmingsplan wordt de aanleg van de Graaf Alardsingel en de aanleg van de kruising tussen Graaf Alardsingel en Prins Mauritsingel mogelijk gemaakt. De realisering van de Graaf Alardsingel heeft een tweeledig doel. Enerzijds kan door de aanleg van de Graaf Alardsingel de binnenstedelijke ring worden gecompleteerd, waardoor de Stadsbrug aangesloten kan worden op de Prins Mauritsingel. Anderzijds wordt een belangrijk deel van de toekomstige verkeersstructuur van de Waalsprong aangelegd, dat de grens vormt tussen het nieuwe centrumgebied van de Waalsprong (de Hof van Holland) en de woon- en werkgebieden ten noorden daarvan.

Tracé Graaf Alardsingel

De keuze voor het onderhavige tracé van de Graaf Alardsingel is vastgelegd in een opeenvolging van milieueffectrapportages (die zowel voor de Waalsprong als voor de Stadsbrug zijn verricht) en beleidskeuzes en is uiteindelijk vastgelegd in het Ontwikkelingsbeeld Waalsprong (2007). De volgende m.e.r.'s en beleidsbeslissingen hebben geleid tot de keuze voor realisering van de Stadsbrug en, in het verlengde daarvan, tot de tracékeuze voor de Graaf Alardsingel:

- In het **MER Waalsprong 2002/2003** is aangegeven dat de realisering van een tweede stadsbrug grote voordelen heeft voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Waalsprong en de stad Nijmegen als geheel. In het MER is het alternatief 'Stad aan de Rivier', waarin de realisering van de Stadsbrug is opgenomen en het centrumgebied van de Waalsprong naar de rivier is verschoven, meegenomen.
- Op basis van het MER Waalsprong 2002/2003, inspraakreacties gedurende het m.e.r.-traject en de inpassing van nieuwe inzichten en ontwikkelingen is in het **Voorkeursmodel 2003** uitgegaan van de aanleg van de Stadsbrug en verschuiving van het centrumgebied van de Waalsprong naar de Waal. De tweede Stadsbrug sluit in het Voorkeursmodel (via de Graaf Alardsingel) aan op de Prins Mauritsingel.
- In het **MER Stadsbrug 2004** is de noodzaak van realisering van de Stadsbrug onderschreven en is de locatie van de Stadsbrug bepaald.
- Mede door de keuze voor de realisering van de Stadsbrug is in de **aanvulling MER Waalsprong – verkeersstructuur 2006** onderzoek gedaan naar alternatieven voor de verkeersstructuur in de Waalsprong. Op basis van deze MER is in mei 2007 door de gemeenteraad gekozen voor een verkeersstructuur waarin de verkeersdruk op de Prins Mauritsingel wordt beperkt door het aanwijzen van twee parallelle routes: aan de oostzijde de route Vossenpelsestraat-Parmasingel en aan de westzijde de Parallelroute, die direct aansluit op de Graaf Alardsingel. Deze verkeersstructuur is vervolgens overgenomen in het **Ontwikkelingsbeeld 2007**.
- In november 2007 tenslotte is onderzoek gedaan naar de aansluiting van de Parallelroute op de Graaf Alardsingel. De beide alternatieven ('middenvariant' en 'zuidelijke variant') bleken elkaar weinig te ontlopen qua verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit en geluidhinder. Uit oogpunt van woningbouwontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit is gekozen voor de zuidelijke variant.

Deze opeenvolgende keuzes hebben geleid tot een verkeersstructuur voor de Waalsprong die is vastgelegd in het Ontwikkelingsbeeld. De Graaf Alardsingel vormt hierin de noordelijke begrenzing van de Hof van Holland (de 'Citadel' in het Ontwikkelingsbeeld) en maakt deel uit van de binnenstedelijke ring die zowel het bestaande stadscentrum en het Waalfront ten zuiden van de Waal als het nieuwe stadscentrum ten noorden van de Waal omsluit. De Graaf Alardsingel heeft hierdoor een positie in de verkeersstructuur van de Waalsprong en moet bovendien worden gezien in relatie tot de verkeersstructuur van Nijmegen als geheel.

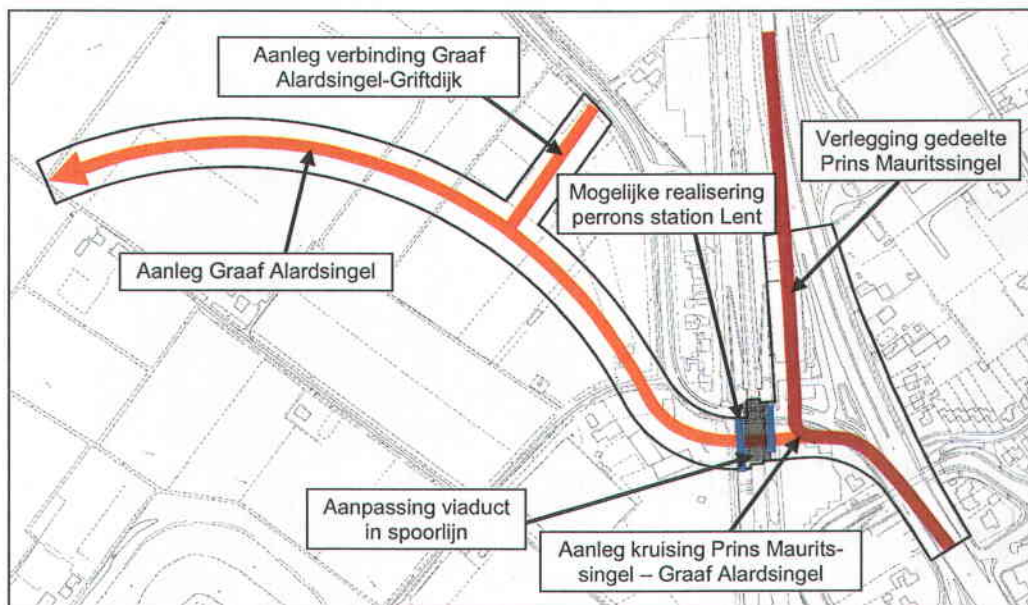


Verkeersstructuur de Waalsprong zoals opgenomen in het Ontwikkelingsbeeld (met aanleg Stadsbrug en Parallelroute met zuidelijke aansluiting)

In dit bestemmingsplan is niet het hele tracé van de Graaf Alardsingel opgenomen. Het zuidwestelijke deel van de route, de aanlanding van de Stadsbrug, is opgenomen in het bestemmingsplan Stadsbrug. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in:

- de realisering van het gedeelte van de Graaf Alardsingel van de aansluiting op de Tweede Stadsbrug tot aan de kruising met de Prins Mauritssingel. In het profiel is ruimte voor de hoofdrijbaan, berm, vrijliggende fietspaden en een HOV-baan. De ventwegen die langs een gedeelte van de Graaf Alardsingel zijn voorzien (in het centrumgebied de Hof van Holland en ten behoeve van de strook met woningen, kantoren en/of voorzieningen ten noorden van het centrumgebied) maken geen deel uit van voorliggend bestemmingsplan.
- de realisering van het Splitsingspunt: de kruising tussen de Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel ten oosten van de onderdoorgang onder de spoorlijn;
- verlegging van een gedeelte van de Prins Mauritssingel, zodat deze door middel van een T-kruising kan worden aangesloten op de Graaf Alardsingel;
- verbreding van de onderdoorgang onder de spoorlijn, zodat de Graaf Alardsingel hier kan worden aangelegd (de Graaf Alardsingel heeft een breder profiel en ligt iets zuidelijker dan de huidige Griftdijk);
- de realisering van een verbinding tussen de Graaf Alardsingel en de Griftdijk, zodat de Griftdijk na de aanleg van de Graaf Alardsingel bereikbaar blijft;
- de mogelijke realisering van perrons voor station Lent parallel aan het spoor;

Op de afbeelding op de volgende pagina is indicatief weergegeven welke infrastructuurele ingrepen door middel van voorliggend bestemmingsplan



Infrastructurele ingrepen (indicatief)

Graaf Alardsingel in relatie tot de Waalsprong

De Graaf Alardsingel speelt een belangrijke rol in de ruimtelijke structuur en de ontsluitingsstructuur van de Waalsprong. Enerzijds vormt de Graaf Alardsingel de begrenzing van de Hof van Holland en de verbinding tussen het centrumgebied en de Stadsbrug en, via de Prins Mauritssingel, tussen het centrumgebied en de Waalbrug. Anderzijds is de aanwezigheid van deze weg en het Splitsingspunt, rond de Knoop Lent, ook aanleiding om diverse stedelijke functies juist op deze locatie te vestigen. Hieronder wordt kort ingegaan op de huidige ambities en een mogelijk programma voor de Hof van Holland en de Knoop Lent.

Hof van Holland

In het Ontwikkelingsbeeld Waalsprong - Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel uit juni 2007 is voor de Hof van Holland (toen nog Citadel geheten) het volgende beeld geschetst:

"De Citadel wordt een grote wijk met maar liefst 3.000 woningen. Het wordt een gebied met een maximale mix aan functies: wonen, winkelen, kantoren, cultuur, sport, onderwijs, horeca, vertier. Een intensief, stedelijk gebied.

Door onder meer in een aantal delen een hogere eerste bouwlaag voor te schrijven, creëren we kansen om panden in de toekomst in te zetten voor andere (werk)functies dan waar misschien in het begin behoefte aan is. Om dat geheel toch een samenhangend eindbeeld te geven hebben wij gekozen voor een modernistische (kubistische) bouwstijl. Daarbij krijgen de architecten voldoende gelegenheid om hun creativiteit uit te leven, aangezien er op het vlak van materialisering niets wordt voorgeschreven: de gevels mogen van steen, roestvrij staal, hout of elk ander gewenst materiaal worden gemaakt.

De cultuurhistorische elementen rivierdijk, fort en oude waterloop de Rietgraaf worden de dragers van het nieuwe plan. De Graaf Alardsingel - de verbinding van de nieuwe Stadsbrug naar de Prins Mauritssingel - plooi zich om het gebied heen. De Rietgraaf wordt omgevormd tot een Gracht waarlangs op twee niveaus winkels komen. Wij gaan alles in het werk stellen om een goede verbinding met het bestaande dorp Lent te maken. Het fort wordt een groene enclave in het nieuwe centrumgebied met groene verbindingen naar de landschapszone (dijkzone). GEM Waalsprong heeft in overleg met de eigenaar van het fort een landschapsarchitect opdracht gegeven om een studie te verrichten naar een goede inpassing van het fort en de omliggende dijkzone in de plannen voor de Citadel. Wij streven naar zoveel mogelijk ondergronds parkeren in de Citadel.

GEM Waalsprong investeert daar ook in door een grote garage voor bezoekers en bewoners te maken in de rand, direct gelegen tegen de Graaf Alardsingel. Door het gebied in zijn geheel op te tillen wordt ondergronds parkeren gefaciliteerd en kunnen rivier en uiterwaarden maximaal beleefd worden. Ook vanuit het oogpunt van natuur en landschap en geohydrologie is het beter om op deze natte plek (kwell!) niet de bodem in te gaan. De spectaculaire ligging van de Citadel direct aan de rivier en de eilandenarchipel leent zich bovendien beter voor gestapelde bouw dan de andere woongebieden. Samen met rijksdiensten wordt gewerkt aan plannen om de uiterwaarden beter toegankelijk te maken."

Knoop Lent

De omgeving van het station Lent behoort bij de stedelijke knopen van de stad Nijmegen. Hier worden kansen gezien voor het ontwikkelen van een combinatie van functies die gebruik kunnen maken van verschillende vervoerswijzen.

Het streven is om deze knopen te ontwikkelen tot herkenbare, multifunctionele stedelijke plekken waar bovendien wat te beleven valt. Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het gebied rondom het station is het creëren van een ruimtelijke en functionele verbinding tussen het dorp Lent en de Hof van Holland. Deze doelstelling is ook uitgangspunt in de Visie Kern Lent.

Het huidige station zal in het kader van de ontwikkelingen enigszins verschoven worden naar het zuiden, zodat het vanuit het dorp Lent en vanuit de Hof van Holland goed bereikbaar is. Rondom het station wordt gedacht aan een combinatie van functies, zoals kantoren, wonen en voorzieningen. De plannen hiervoor dienen verder uitgewerkt te worden. Station Lent wordt het vervoersknooppunt van de Waalsprong. Het openbaar vervoerssysteem rond station Lent zal bestaan uit een combinatie van treinverbindingen, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (tram) en stads- en streeklijnen. Naast de trein zorgt een nieuwe stedelijke tramlijn (HOV) voor een goede bereikbaarheid van Hof van Holland. Het tracé van de tram is geprojecteerd over de Graaf Alardsingel. Hoogwaardig Openbaar Vervoer biedt bijzondere kansen voor gebiedsontwikkeling.

Voor een optimale bediening van de Hof van Holland zal de zuidzijde van de Graaf Alardsingel ingezet worden als busroute en HOV-route. De Hof van Holland zal een grote aantrekkingskracht hebben op fietsverkeer vanuit de hele Waalsprong. Dat zijn mensen op weg naar school, naar werk, naar het winkelgebied, het station of de vele andere bestemmingen. Ook een grote stroom doorgaande fietsers zal door of langs de Hof van Holland rijden op weg naar Heyendaal of andere stedelijke bestemmingen. Dat zorgt voor levendigheid in dit stadsdeel.

Om deze stroom fietsers op een goede manier naar het gebied te krijgen is het fietsnetwerk Waalsprong ontwikkeld. Via snelle, veilige en prettige routes wordt fietsverkeer naar het centrumgebied en naar achterliggende stedelijke bestemmingen geleid. Bewoners en gebruikers uit de Hof van Holland gebruiken meerdere routes om bestemmingen in de stad te bereiken, zowel via de Snelbinder als via de Stadsbrug. Fietsroutes die in de Hof van Holland samenkomen zijn de snelfietsroutes Oosterhout (woonpark Oosterhout, Woenderskamp) en De Grift (Groot Oosterhout, Broodkorf) en de Griftdijk. De wijken Laauwik en Visveld krijgen een directe verbinding met de Hof van Holland door een nieuwe ongelijkvloerse langzaamverkeersverbinding ter hoogte van de Vrouwe Udasingel.

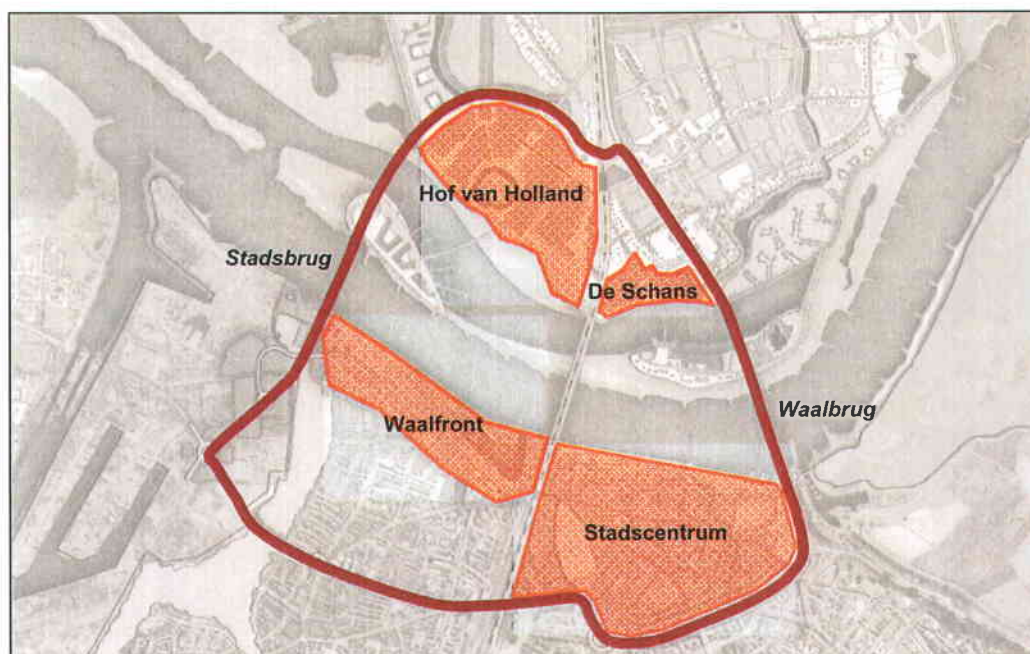
Knoop Lent is de verbindende schakel tussen de Hof van Holland en de Snelbinder, de Waalbrug en het dorp Lent. De verbinding is gericht op het station waar een ongelijkvloerse kruising komt. De doorgang bij het station is cruciaal: alleen vanaf hier is het hoogteverschil over de Waal fietsend te overbruggen. Aan de zuidzijde van de Graaf Alardsingel is een fietsroute geprojecteerd die de routes vanuit de woonwijken verbindt met het station, het dorp Lent, de Snelbinder en de Waalbrug.

Graaf Alardsingel in relatie tot de binnenstedelijke verkeersring

Nijmegen staat voor een bijzondere opgave, een opgave met een grote impact op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad: de realisering van een nieuwe oeververbinding over de rivier de Waal. Het Splitsingspunt en de Graaf Alardsingel zijn hier een essentieel onderdeel van.

Nijmegen is dringend toe aan een tweede oeververbinding. De oude Waalbrug - destijds de grootste overspanning in Europa - dateert uit 1936. Sinds die tijd is Nijmegen behoorlijk gegroeid en vandaag de dag is deze brug ontoereikend om het verkeer in en uit de stad te verwerken. Een extra oeververbinding tussen Nijmegen zuid en de Prins Mauritsingel is van evident belang voor de revitalisering van het gehele westelijk stadsdeel en de ontwikkeling aan weerszijden langs de Waaloevers. Daarom wordt een nieuwe brug gebouwd die Nijmegen West gaat verbinden met de Waalsprong. Deze stadsbrug zorgt niet alleen voor een betere bereikbaarheid maar ook voor een betere spreiding van het verkeer over de stad. Met de komst van de stadsbrug ontstaat namelijk een ringweg in de stad. Het tracé voorziet tevens in de ontwikkeling van een stedelijk hoofdfietsroute vanuit Nijmegen-zuid naar het nieuwe noordelijke stadsdeel. Aan deze route zijn onder andere een aantal belangrijke onderwijsvoorzieningen en het stadsdeelcentrum van de Waalsprong gekoppeld. De verwachting is dat de Graaf Alardsingel en de stadsbrug afhankelijk van de locatie ongeveer tussen de 25.000 en 40.000 motorvoertuigen per dag te verwerken krijgen.

In de Nijmeegse beleidsvisies "het Kansенboek", "Nijmegen omarmt de Waal" en "Verkeersstructuur Waalsprong" krijgt een aantal nieuwe hoofdwegen in Nijmegen west en Nijmegen noord een plaats in de ruimtelijke hoofdstructuur van Nijmegen. De bestaande Waalbrug én de aan te leggen Stadsbrug gaan de schakels vormen in een nieuwe stadsring, rond belangrijke centrumgebieden: het Stadscentrum, het Waalfront, de Hof van Holland en de Schans. Op deze stadsring sluiten diverse radiale hoofdwegen aan.



Binnenstedelijke verkeersring met gebieden binnen de ring

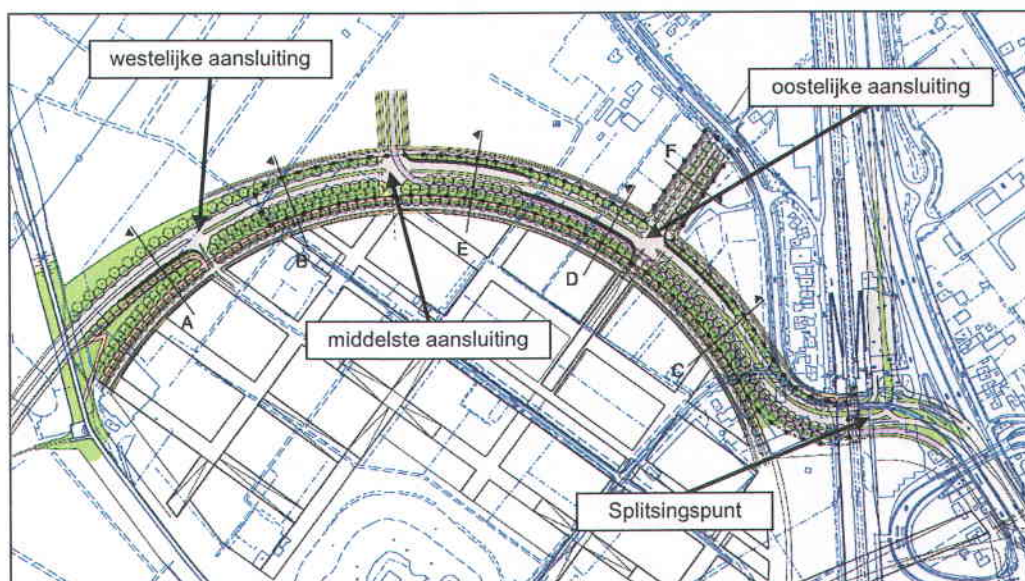
Het zuidoostelijke deel van de stadsring is bestaand en heeft een lengte van vier kilometer. Onderdelen zijn de Waalbrug, de Singels en de Marialaan/Industrieweg. Belangrijke knopen zijn het Keizer Traianusplein, het Keizer Karelplein en het Industrieplein. Van het westelijke deel van de stadsring worden de bestaande hoofdwegen Neerboscheweg en Energieweg gereconstrueerd. Er komt een nieuwe weg door het bedrijventerrein Noordoost Kanaalhavens (NOK, Verlengde Energieweg) en aansluitend de nieuwe Stadsbrug met aanbruggen.

Het tracé van de stadsbrug loopt van de Neerbosscheweg, via het Industrieplein naar een landingspunt in de Waalsprong. De Graaf Alardsingel verbindt dit punt vervolgens met de Prins Mauritssingel. Door de aanleg van het tracé Stadsbrug in combinatie met de Graaf Alardsingel zal de stadsring worden voltooid. De nieuwe infrastructuur moet passen in de ruimtelijke structuur en inrichting van deze stadsring. De weggebruiker zal door de routing van het stadsbrugtracé een steeds wisselend stadsbeeld ervaren.

De stadsring -bestaand en nieuw- wordt gekenmerkt door een stedelijk profiel met continue bebouwing aan weerszijden van de ringroute en laanbeplanting in de zijbermen. Ter plaatse van de bruggen zijn er spectaculaire uitzichten. De aansluitende wegen op de stadsbrug (Energieweg en de Prins Mauritssingel-Noord) wijken af. De Prins Mauritssingel-Noord wordt eenzijdig bebouwd (Lent-Noord) en kent een overgang van landelijk naar stedelijk gebied. Door deze nieuwe wegen te ontwerpen als radiale wegen, uitkomend op de stadsring, ontstaat een logische inpassing in (en een afronding van) de hoofdwegenstructuur.

De Graaf Alardsingel is onderdeel van de nieuw te ontwikkelen ringweg door Nijmegen. De gemeenteraad heeft op 9 mei 2007 gekozen voor een T-splitsing als oplossing voor het Splitsingspunt, waarbij het verkeer zich kan verdelen richting Waalbrug en Stadsbrug. Gekozen is voor een kruising ter hoogte van de bestaande onderdoorgang van de Griftdijk onder het spoor. Dit kruispunt is zodanig vormgegeven dat de radiale weg (Prins Mauritssingel) vanuit het noorden aansluit op een continue verlopende Stadring. Het verkeer rijdt hier recht op de nieuwe ontwikkeling van het station af en wordt gedwongen een keuze te maken om de stadsring linksom of rechtsom op te rijden. Het bestaande Lentse viaduct over de Prins Mauritssingel zal als gevolg van de aanleg van het splitsingspunt gesloopt moeten worden.

De Graaf Alardsingel ligt langs de Hof van Holland. Gekozen is voor een drietal aansluitingen naar de omgeving. De meest oostelijke aansluiting betreft in zuidelijke richting de hoofdentree van de Hof van Holland en in noordelijke richting de aansluiting richting de Griftdijk. De middelste aansluiting vormt in noordelijke richting de verbinding met de woongebieden ten noorden van de Hof van Holland (Woenderskamp en Oosterhout) en vormt in zuidelijke inrichting een tweede entree voor de Hof van Holland, die met name is bedoeld voor bevoorradingsverkeer, mogelijk gecombineerd met bezoekers van de parkeergarage. Voor de westelijke aansluiting wordt voorgesteld om in westflank, halverwege de aardebaan van Stadsbrug, de Hof van Holland te ontsluiten. Deze aansluiting is met name bedoeld voor bewoners van de Hof van Holland.



Tracé Graaf Alardsingel en Splitsingspunt

Voor de kruisingen tussen de wegen zijn verschillende oplossingen denkbaar. De gemeenteraad heeft ter plaatse van het Splitsingspunt gekozen voor een T-splitsing. Voor de overige aansluitingen zijn kruispunten voorzien.

De Graaf Alardsingel doorsnijdt het perceel van de historische tuin. Het gedeelte van de tuin dat ten gevolge van de aanleg van de weg wordt verstoord (de boomgaard achter op het terrein) kan niet worden behouden. Dit verlies wordt gecompenseerd door de toevoeging van een stuk grond ten noordwesten van de historische tuin. De aanwezige bomen kunnen hiernaartoe worden verplaatst.

Verkeersfunctie Graaf Alardsingel

De Graaf Alardsingel heeft verschillende functies als het gaat om bereikbaarheid. Daarin is een gelaagdheid aan te brengen. De functies zijn:

- 1 stedelijke verbindingsweg;
- 2 bereikbaarheid Waalsprong;
- 3 bereikbaarheid Hof van Holland en aanliggende bebouwing;
- 4 HOV;
- 5 oversteekbaarheid.

De weg is allereerst een primaire stedelijke verbinding tussen de Tweede Stadsbrug en de Prins Mauritssingel. Vanwege deze functie zal de weg belangrijke rol gaan vervullen voor het verwerken van stedelijk doorgaand verkeer. De tweede functie heeft betrekking op de bereikbaarheid van de Waalsprong als wijk. De verkeersstructuur voorziet in een stelsel van ontsluitingswegen waarin de Graaf Alardsingel en Prins Mauritssingel dragers zijn. Op de Graaf Alardsingel sluiten 3 ontsluitingswegen uit de wijk aan. Dat zijn:

- de parallelroute/Griftdijk;
- de (mogelijke) ontsluitingsweg vanuit Woenderskamp;
- de westelijke ontsluitingsroute vanuit de Hof van Holland.

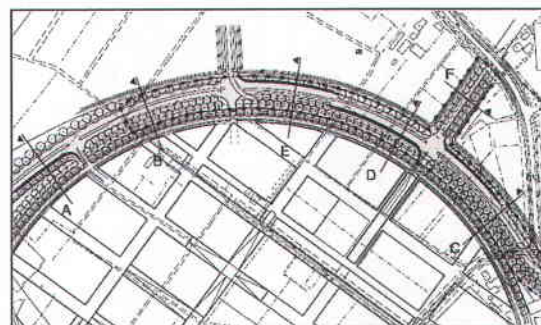
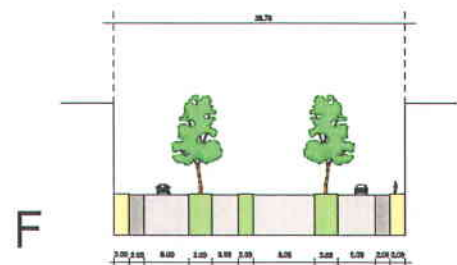
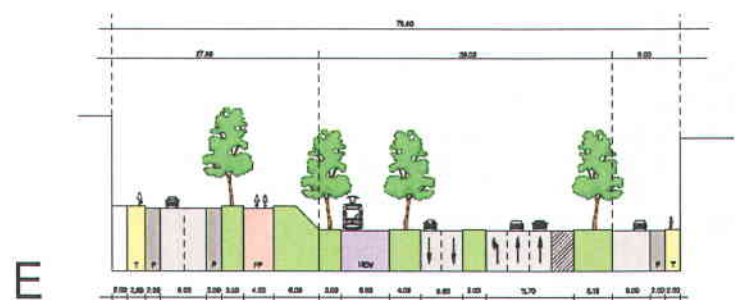
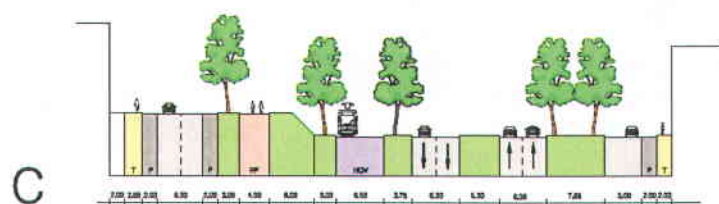
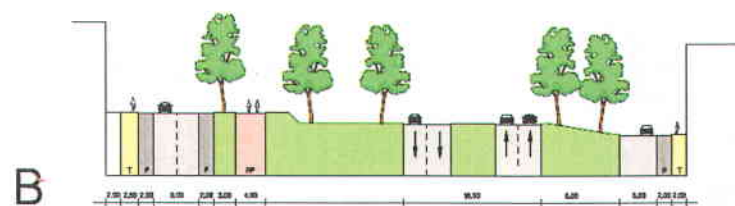
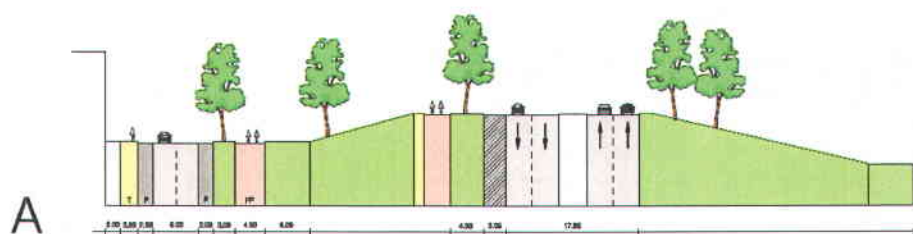
Overigens zal de Graaf Alardsingel in eerste instantie slechts worden ingezet als bouwweg ten behoeve van de aanleg van de Stadsbrug en de realisering van de Hof van Holland.

De Graaf Alardsingel is belangrijk voor de lokale bereikbaarheid van dit deel van de Waalsprong. Dat betreft de bereikbaarheid van de Hof van Holland enerzijds en de aanliggende bebouwing anderzijds. Vanaf de Graaf Alardsingel wordt de parkeergarage (parkeerconcentratie) onder het centrumgebied toegankelijk gemaakt. Deze ontsluiting vindt plaats op de kruisingslocaties met de westelijke Parallelroute en de weg vanuit Woenderskamp.

Aan de noordzijde van het tracé is in de toekomst aanliggende bebouwing voorzien. In het Ontwikkelingsbeeld zijn dit kantoren, maar er zijn ook andere functies zoals woningen of voorzieningen denkbaar. Vanwege het karakter van de weg zijn geen erfontsluitingen mogelijk anders dan op een ventweg. De aanleg van een ventweg heeft de voorkeur. De feitelijke realisering van een dergelijke weg wordt bij de inrichting van deze strook nader onderzocht. Deze ventweg maakt geen deel uit van voorliggend bestemmingsplan.

Een bijzondere functie betreft het HOV/tram. HOV is voorzien op het gedeelte van de Graaf Alardsingel tussen de Prins Mauritssingel en de weg door Woenderskamp. Naast de afwikkeling van verkeer over de Graaf Alardsingel en het Splitsingspunt is de oversteekbaarheid van groot belang. Belangrijke langzaam verkeersroutes uit de wijk komen samen bij de Graaf Alardsingel en de oversteekbaarheid is daarmee een belangrijk thema. De snelfietsroutes vanuit Oosterhout en De Grift sluiten hier aan op de Snelbinder en de Stadsbrug. De Hof van Holland is een belangrijke bestemming voor fietsverkeer uit de wijk. Voor kruisend langzaam verkeer moeten ter hoogte van de kruispunten veilige oversteekvoorzieningen worden gerealiseerd.

De toegang tot de parkeergarages, de aansluiting op de verkeersstructuur van de Hof van Holland en Woenderskamp en de ventwegen langs de Graaf Alardsingel maken geen deel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan.



Profielen Graaf Alardsingel

Profiel en inrichting van de Graaf Alardsingel

De hoofdwegen in het plangebied (de Prins Mauritssingel en de Graaf Alardsingel) kennen een snelheidsregime van 50 km/h. Conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig worden het langzaam verkeer en het gemotoriseerd verkeer gescheiden. Voor de Prins Mauritssingel en de Graaf Alardsingel wordt voorzien in gescheiden rijbanen, waarbij het verkeer in elke richting twee stroken tot zijn beschikking heeft. In de middenberm en in de zijbermen is ruimte voor groenvoorzieningen. In het Groenplan 'De Groene Draad' vormt de Graaf Alardsingel een onderdeel van de hoofdboomstructuur. Als onderdeel van de hoofdwegenstructuur zal de weg worden begeleid door bomen. In het Werkboek Buitenruimte Waalsprong zijn de randvoorwaarden in meer detail opgenomen. Voor stedelijke hoofdwegen zoals de Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel zijn bomen van de eerste grootte beoogd. De bomen hebben een belangrijke betekenis voor de verkeersbeleving van de weg.

Door het creëren van ruime bermen met bomen ontstaat een echt Nijmeegs stedelijk beeld. Ter illustratie: de Graaf Alardsingel is ongeveer net zo breed als de typerende historische singel van Nijmegen. De verkeersintensiteit op de Graaf Alardsingel is vergelijkbaar met die van de Prins Mauritssingel ten zuiden van het Splitsingspunt en de Canisiussingel. Op de huidige Nijmeegse historische singels heerst ondanks de verkeersdruk een verblijfsklimaat. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de aanwezigheid van langzaamverkeer en het feit dat de weg bestemmingen heeft aan de ventwegen. Het aanwezige groen draagt bij aan de beleving en aantrekkelijkheid van de weg. Hiervoor zijn royale bermen met grote bomen aanwezig die met name de ventweg een aantrekkelijk verblijfsklimaat geven.

Het profiel van de Graaf Alardsingel is gebaseerd op het profiel van de voor Nijmegen karakteristieke singels, zodat de Graaf Alardsingel niet alleen uit verkeerstechnisch oogpunt, maar ook ruimtelijk gezien deel gaat uitmaken van de binnenstedelijke verkeersring. Het profiel van de Graaf Alardsingel bestaat uit twee keer twee rijstroken met aan weerszijden royale groenstroken met bomenrijen. Ter hoogte van de kruispunten is voorzien in rijstroken voor het afslaan verkeer. Ten zuiden van de hoofdweg bevindt zich achtereenvolgens een tracé reservering voor het (hoogwaardig) openbaar vervoer en het talud naar het hoger gelegen maaiveld van de Hof van Holland.

Ten behoeve van de Hof van Holland ligt op de hoger gelegen ventweg rondom de Hof van Holland een gebiedsontsluitende weg met daarnaast een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Deze ventweg ligt buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De verschillende verkeersstromen (openbaar vervoer, fiets en autoverkeer) zijn van elkaar gescheiden door groenstroken waar bomenrijen zijn geplaatst. Aan de noordzijde van de hoofdrijbaan kan mogelijk ook een ventweg worden gerealiseerd, die enerzijds dient voor langzaamverkeer maar ook de functies langs de Graaf Alardsingel ontsluit. Ook deze ventweg ligt niet in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

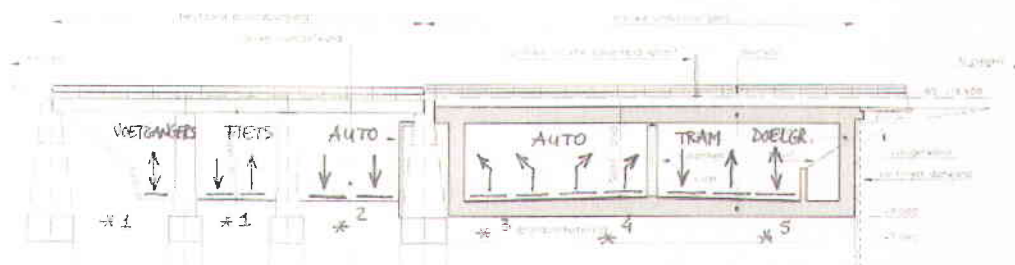
De bebouwing langs (de ventwegen van) de Graaf Alardsingel zal voornamelijk een aaneengesloten wand vormen, vergelijkbaar met de historische singels in de bestaande stad. Deze wand heeft een geluidswerende werking op de achterliggende woongebieden. Hier kunnen verschillende functies een plek krijgen; kantoren, wonen en voorzieningen. De bouwhoogten worden nader bepaald in de stedenbouwkundige uitwerkingen van de betreffende gebieden.

Inrichting Splitsingspunt en viaduct

Het Splitsingspunt is het kruispunt waar de Prins Mauritssingel wordt verbonden met de nieuwe Graaf Alardsingel die naar de Stadsbrug leidt. Om voldoende capaciteit voor deze verbinding te realiseren is het nodig de bestaande tunnel onder het spoor Arnhem-Nijmegen te verbreden. Door uitsluitend gebruik te maken van de huidige onderdoorgang in de Griftdijk zou een ernstig knelpunt worden gevormd in de toekomstige verkeersstructuur van de Waalsprong. De capaciteit van de bestaande tunnel is onvoldoende om de verwachte verkeersstromen (voor alle verkeer) te kunnen verwerken.

Zonder een verruiming van de capaciteit van deze onderdoorgang zal er sprake zijn van aanzienlijke barrièrewerking tussen de aan weerszijden gelegen stadsdelen van de spoordijk. Bij de verbreding van de onderdoorgang zal de bestaande, cultuurhistorisch waardevolle, onderdoorgang zoveel mogelijk worden gerespecteerd, voor zover dit uit verkeerstechnisch oogpunt mogelijk is.

De maatregelen ter plaatse van de Graaf Alardsingel zijn erop gericht om de barrièrewerking aanzienlijk te verminderen. De extra vereiste doorstroomcapaciteit wordt bereikt door naast de bestaande onderdoorgang een nieuwe onderdoorgang te realiseren. Daarvoor zal de huidige onderdoorgang aangepast moeten worden, evenals de wegenstructuur aan weerszijden van de onderdoorgang. De verbrede onderdoorgang biedt ruimte aan alle verkeer. In de figuur is een mogelijke indeling van de tunnel onder de spoorlijn aangegeven

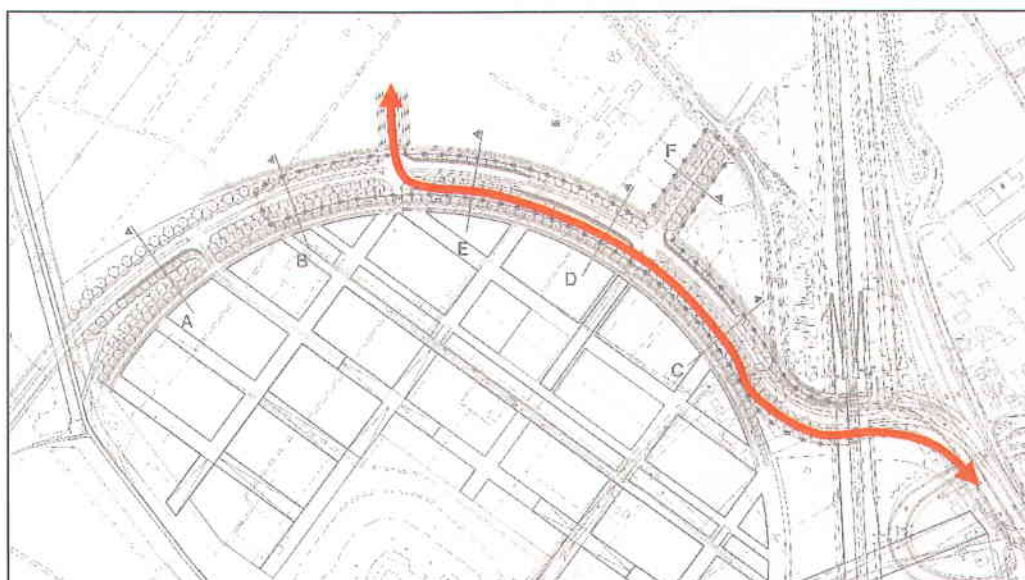


Mogelijke indeling tunnel Graaf Alardsingel

In het kader van haar beleid van duurzaam bouwen wil gemeente Nijmegen de tunnel toekomstvast aanleggen. Dat houdt in dat rekening wordt gehouden met de toekomstige verplaatsing van station Lent, dat nu nog op een tijdelijke plaats ligt. Het definitieve station komt iets zuidelijker te liggen. Daardoor zullen de twee perrons in de toekomst over het nieuwe viaduct over de Graaf Alardsingel komen te liggen. Op die manier is het station in de toekomst vanuit verschillende kanten beter bereikbaar.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Momenteel werken de stadsregio, de gemeente Nijmegen, Overbetuwe, Lingewaard en Arnhem aan plannen voor een tweede HOV-as Arnhem-Nijmegen. Voor het traject Bommel - Nijmegen Heyendaal wordt daarbij momenteel een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de modaliteit tram. Los van de systeemkeuze is de tunnel van de Graaf Alardsingel een essentiële plek in het traject. Met deze HOV-as wordt een belangrijke impuls gegeven aan de stedelijke en regionale bereikbaarheid. Er is dan ook een aparte HOV-strook gereserveerd voor deze as. Daarbij is voldoende ruimte gereserveerd voor zowel de modaliteit bus als tram.



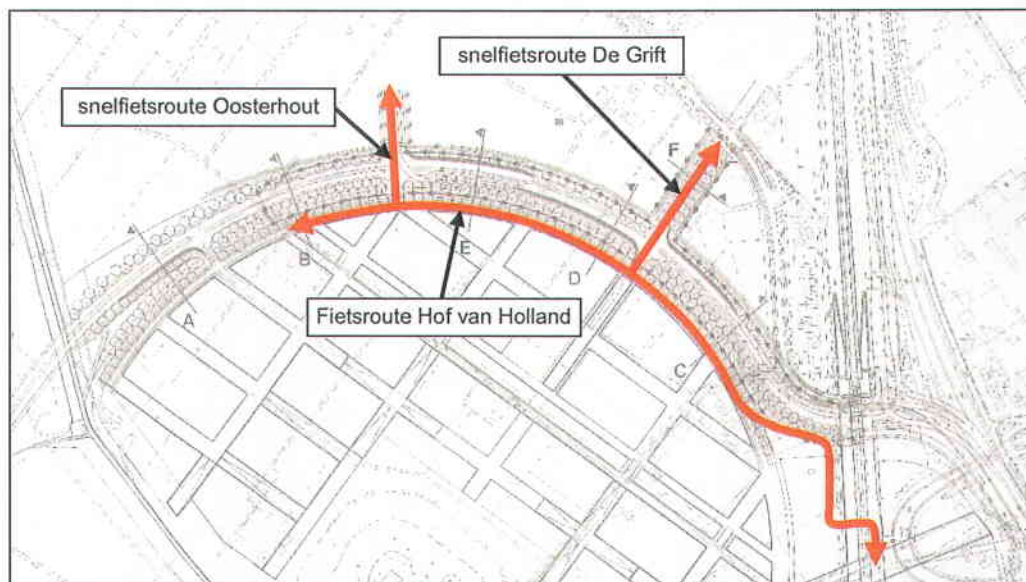
Mogelijk tracé HOV-lijn

Het Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem in de Waalsprong wordt gerealiseerd ter plaatse van gedeelten van de Prins Mauritssingel en de Graaf Alardsingel die in het plangebied liggen. De route Prins Mauritssingel-Graaf Alardsingel (en dan verder via de Griftdijk richting Woonpark Oosterhout/Oosterhout en Groot Oosterhout/Knoop Ressen) is aangewezen als HOV-verbinding. Om ruimte te geven aan het HOV wordt binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan voorzien in een vrijliggende HOV-baan. De exacte ligging van de baan en de kruising met de verschillende wegen zijn nog onderwerp van studie. Het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om de HOV-baan in te passen. De Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel worden daarnaast benut voor regulier openbaar vervoer.

Overigens was in het Ontwikkelingsbeeld voorzien dat de HOV-lijn de Graaf Alardsingel via de meest oostelijke aansluiting op de Griftdijk zou verlaten. In de meest recente plannen is er sprake van dat van de westelijke aansluiting gebruik wordt gemaakt.

Fietsverkeer

De Graaf Alardsingel vormt de noordelijke begrenzing van het centrumgebied van de Waalsprong, de Hof van Holland. In de Hof van Holland ligt een belangrijke fietsroute voor de Waalsprong. Via de Snelbinder loopt deze route door naar het centrum van Nijmegen. In noordelijke richting lopen de snelfietsroutes Oosterhout en De Grift.



Fietsroutes

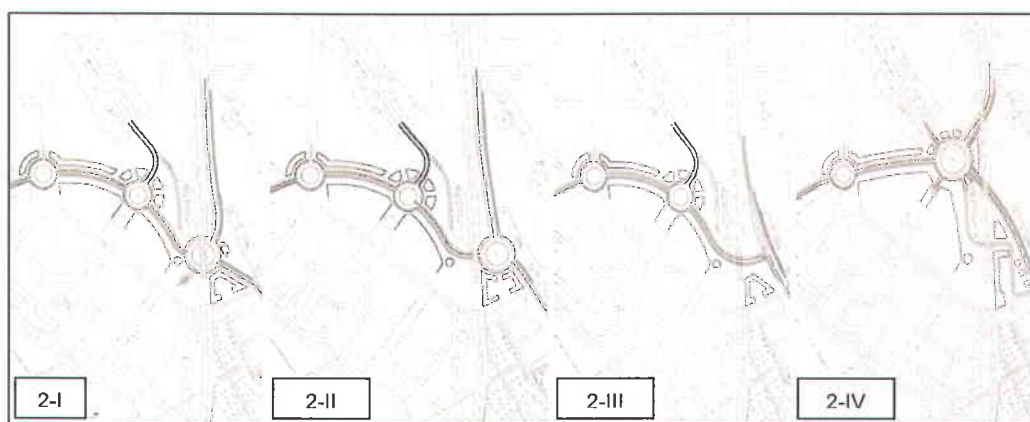
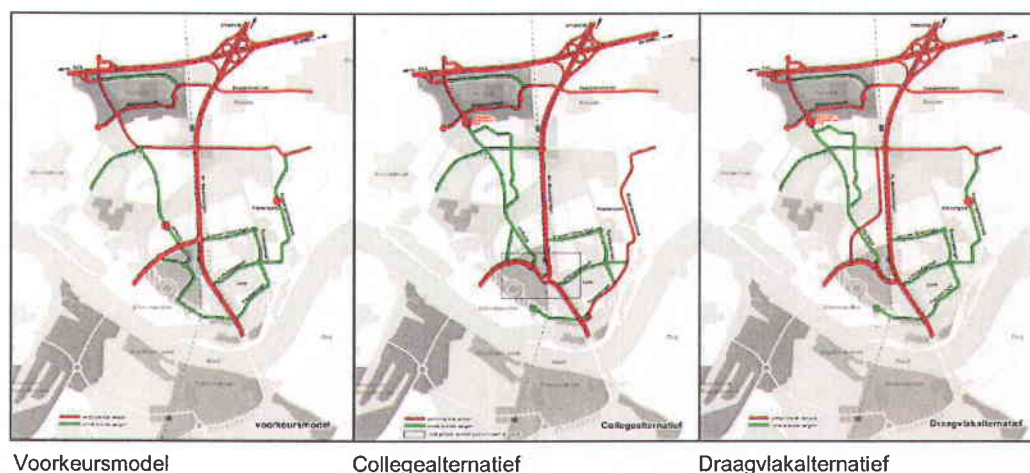
4.3 Het bestemmingsplan Graaf Alardsingel en het MER

Zoals aangegeven in paragraaf 4.1 is de keuze voor de huidige verkeersstructuur in de Waalsprong (en daarmee de ligging van de Graaf Alardsingel en het Splitsingspunt) verantwoord in verschillende milieueffectrapportages. Op basis van het MER Waalsprong 2002/2003 is het Voorkeursmodel opgesteld, waarin de realisering van de tweede stadsbrug en daarmee de aanleg van een binnenstedelijke verkeersring zijn vastgelegd. In het MER Stadsbrug 2004, en aanvullend daarop het MER Stadsbrug 2006, is de locatie van de Stadsbrug bepaald en zijn de milieueffecten in relatie tot de aanleg van de brug in beeld gebracht. Voor voorliggend bestemmingsplan is echter met name de MER Waalsprong – aanvulling verkeersstructuur uit 2006 van belang. In dit MER is de aanleg van de Stadsbrug als uitgangspunt meegenomen en zijn afwegingen gemaakt met betrekking tot de verkeersstructuur van de Waalsprong als geheel, waarbij ook de aansluiting tussen Graaf Alardsingel en Prins Mauritssingel is gezien.

Conclusies en aanbevelingen MER Waalsprong – aanvulling verkeersstructuur

Met de ontwikkeling van de Waalsprong wordt een groot stadsdeel aan Nijmegen toegevoegd. Dit stadsdeel wordt met de bestaande stad verbonden via de Waalbrug en de Stadsbrug. De doorstroming op de Prins Mauritssingel blijft echter ook met de extra brug een aandachtspunt. Het streven is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de Waalsprong en Nijmegen als geheel. De MER verkeersstructuur 2006 is opgesteld om de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen in de verkeersstructuur in beeld te brengen.

In het MER verkeersstructuur 2006 (zie ook paragraaf 4.1.7) zijn drie alternatieven vergeleken: het (geactualiseerde) Voorkeursmodel, het Collegealternatief en het Draagvlakalternatief. Voor het Collegealternatief zijn verschillende varianten aangedragen voor het Splitsingspunt: een zuidelijke rotonde deels onder het spoor, een zuidelijke rotonde naast het spoor, een zuidelijke T-aansluiting en een westelijke rotonde. Binnen het Draagvlakalternatief zijn drie alternatieven onderscheiden.



Varianten voor het Splitsingspunt (verschillende collegealternatieven)

In het MER zijn de effecten van de wijzigingen in de verkeersstructuur in beeld gebracht voor de volgende thema's:

- verkeer en vervoer;
- woon- en leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit);
- ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie;
- overige milieuaspecten (ecologie, water en externe veiligheid).

Verkeer

Op basis van de over-all beoordeling van de verkeeraspecten kan worden geconcludeerd dat de collegealternatieven en de draagvlakalternatieven nagenoeg gelijk scoren. Voor de aspecten bereikbaarheid kernen, oversteekbaarheid en openbaar vervoer hebben de draagvlakalternatieven een lichte voorkeur.

Woon- en leefmilieu

Tussen de alternatieven is er weinig verschil in het geluidbelast oppervlak binnen de woongebieden. Door de spreiding van het verkeer in de collegealternatieven en de draagvlakalternatieven neemt de akoestische kwaliteit in het algemeen af ten opzichte van het voorkeursmodel. De verschillen tussen de collegealternatieven en de draagvlakalternatieven zijn gering. Door structurele aandacht te besteden aan het aspect geluid in de ontwerpfase is veel meer te bereiken dan door de keuze van een alternatief. Wanneer de bestaande bebouwing in Lent zoveel mogelijk moet worden ontzien, scoort collegealternatief 2-IV het beste.

Als gevolg van de toename van verkeersintensiteiten is er in het gehele plangebied sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit. De verbeterde doorstroming in de collegealternatieven resulteert in een afname van het aantal overschrijdingen. De draagvlakalternatieven laten ook een afname zien, maar de afname is minder groot dan bij de collegealternatieven. Op basis van de effectbeoordeling kan worden geconcludeerd dat de collegealternatieven de voorkeur hebben. Het collegealternatief 2-IV heeft hierbij de voorkeur.

Ruimtelijke kwaliteit

Voor de aspecten ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie scoren de collegealternatieven beter dan de draagvlakalternatieven, met name om dat de Woerdt en de landschapszone worden ontzien (geen aanleg Dorpensingel Oost en parallelroute). Daarnaast sluiten de collegealternatieven beter aan bij de ruimtelijke visie voor de Waalsprong als geheel. Binnen de collegealternatieven heeft variant 2-IV de voorkeur, omdat de westelijke rotonde de beste aanknopingspunten biedt voor inpassing in stedelijk gebied.

Overige milieuaspecten

Voor de aspecten ecologie en water geldt dat de draagvlakalternatieven negatief scoren door de aantasting van waardevolle gebieden. Bij de collegealternatieven staat tegenover de positieve score voor het niet aantasten van de landschapszone en de Woerdt een negatieve score in verband met de aansluiting van de Parmasingel op de Waalbrug nabij de uiterwaarden. Voor het aspect externe veiligheid zijn voor geen van de alternatieven knelpunten geconstateerd.

Conclusie

In het MER is een meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt. Het meest milieuvriendelijk alternatief is een uit milieuoogpunt geoptimaliseerde verkeersstructuur. Op basis van de verkeersaspecten hebben de draagvlakalternatieven een lichte voorkeur. Voor de andere beoordeelde milieuaspecten hebben de collegealternatieven de voorkeur. Met name het aspect ruimtelijke kwaliteit laat een veel positievere beoordeling zien. Binnen het collegealternatief heeft de westelijke rotonde (variant 2-IV) de voorkeur. Om de (licht) negatieve scores van het collegealternatief 2-IV te voorkomen, is het meest milieuvriendelijke alternatief aangevuld met maatregelen. De volgende maatregelen zijn voorgesteld:

- verbetering van de bereikbaarheid: maatregelen gericht op beperking groei autoverkeer, maatregelen gericht op spreiding van autoverkeer, verplaatsen van de wachtrij;
- verbeteren overstekbaarheid (ontwerpfase);
- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering concurrentiepositie openbaar vervoer;
- toevoegen dwarsverbindingen voor fietsnetwerk;
- toepassen extra geluidwerende maatregelen;
- reductie van luchtkwaliteit door slim vormgeven van geluidsafschermende maatregelen.

Daarnaast wordt een aanbeveling gedaan voor alternatieven voor de aansluiting van de Parmasingel.

Raadsvoorstel verkeersstructuur (23 mei 2007)

Op basis van de resultaten van het MER verkeersstructuur, de resultaten van inspraak en overleg en de kosten/financieringsmogelijkheden is een raadsvoorstel (23 mei 2007) opgesteld waarin de volgende overwegingen zijn gemaakt:

- De verkeersproblematiek wordt in zowel het Draagvlakalternatief als het Collegealternatief voldoende opgelost.
- Uit het MER blijkt dat de beoordelingen op de aspecten verkeer, geluid en lucht van College- en Draagvlakalternatieven beperkte verschillen opleveren.
- Vooral op het vlak van ruimtelijke kwaliteit en landschap worden de Collegealternatieven gunstiger beoordeeld dan de Draagvlakalternatieven.
- In het Collegealternatief is de verkeersdruk op de Laauwikstraat en de Vrouwe Udasingel lager.
- Voorts zijn de Draagvlakalternatieven duurder dan de Collegealternatieven en wordt er meer nieuwe infrastructuur aangelegd.

De voorkeur gaat daarom uit naar het Collegealternatief.

Voor het splitsingspunt gelden de volgende overwegingen:

- Om met name de (huidige en nieuwe) bebouwing bij Lent zo veel mogelijk te ontzien is een zo westelijk mogelijke ligging het best.
- Het Collegealternatief met de westelijke rotonde is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, maar ook de duurste oplossing.
- Nadeel van een westelijke rotonde is dat er een verschuiving van verkeer naar de Vrouwe Udasingel optreedt.
- De financiële middelen voor relatief dure oplossingen ontbreken op dit moment.
- Provincie en Stadsregio Arnhem Nijmegen hebben aangegeven dat een financiële bijdrage mogelijk is, maar hierbij met name aandacht voor de doorstromings- en openbaar vervoermaatregelen.

Op basis hiervan is een oplossing met een zuidelijke rotonde onder het spoor de maximaal haalbare. De locatie van het splitsingspunt is daarmee gefixeerd. Alleen indien de bijdragen vanuit provincie en rijk tegenvallen, kan worden overwogen om terug te vallen op een goedkopere T-aansluiting.

Conclusie

In het raadsvoorstel d.d. 23 mei 2007 is beargumenteerd waarom het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit de MER verkeersstructuur (Collegealternatief 2-IV met westelijke rotonde) niet de voorkeur genoot. In plaats daarvan is Collegealternatief 2-I (rotonde onder het spoor) voorgesteld.

Raadsbesluit verkeersstructuur (23 mei 2007)

Bij raadsbesluit van 23 mei 2007 is gekozen voor een andere verkeersstructuur in de Waalsprong dan in het raadsvoorstel was opgenomen. Hierbij is gekozen voor een alternatief dat zowel elementen van het collegealternatief als elementen van het draagvlakalternatief bevat. Aan het raadsbesluit liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

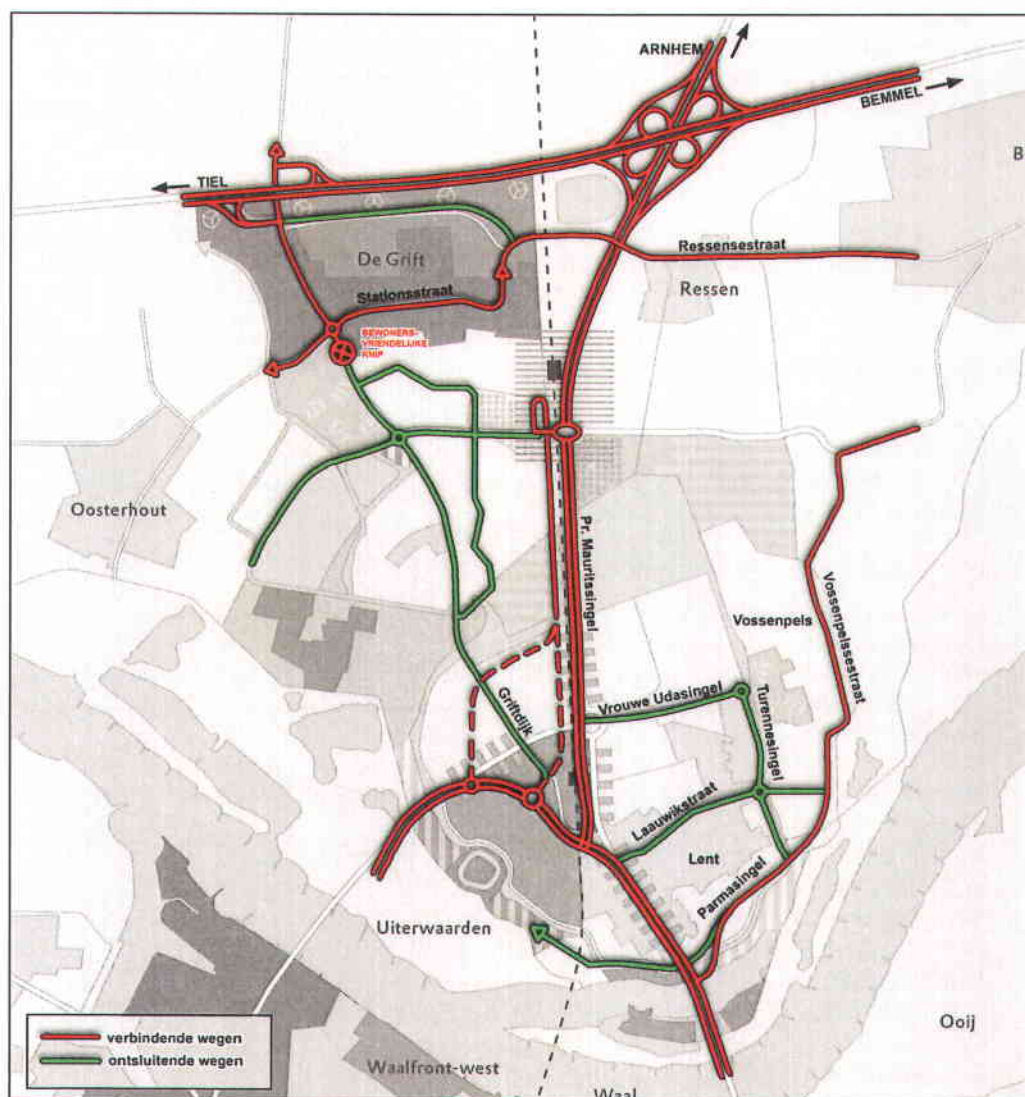
- Zowel het collegealternatief als het draagvlakalternatief lossen het verkeersprobleem in de Waalsprong in voldoende mate op.
- Het collegealternatief scoort landschappelijk gezien het beste.
- In het collegeakkoord is afgesproken dat bij de beoordeling van de varianten de gevolgen voor de landschappelijke kwaliteiten zwaar worden meegewogen.
- Het draagvlakalternatief heeft in het MER op het onderdeel verkeer een lichte voorkeur ten opzichte van het collegealternatief.
- in het MER wordt daarnaast gesteld dat het draagvlakalternatief beter scoort op de aspecten openbaar vervoer en overstekbaarheid voor fietsers.
- Er wordt door de gemeente Lingewaard nog een aanvullend mobiliteitsonderzoek verricht naar de ontsluiting van Bommel.

- de verdeling van het verkeer over de bestaande Waalbrug en de nieuwe Stadsbrug kan door middel van de aanleg van een westelijke parallelroute langs de Prins Mauritssingel (conform het draagvlakalternatief) beter worden gedoseerd.
- Voor de aanleg van de westelijke parallelroute kan een optimale landschappelijke inpassing worden gerealiseerd omdat het zoekgebied in het draagvlakalternatief hiervoor maximale ruimte biedt.
- De kosten van het draagvlakalternatief zijn vergelijkbaar aan het collegealternatief.

Op basis van deze argumenten heeft de gemeenteraad besloten om voor de verkeersstructuur in de Waalsprong voor de westelijke kant te kiezen voor het draagvlakalternatief:

- verbreding Prins Mauritssingel tussen ovatonde en splitsingspunt naar 2 x 3 rijstroken;
- aanleg van een westelijke parallelroute;
- realisering van een T-splitsing op het splitsingspunt en alleen als bijdragen van derden voldoende zijn kiezen voor een zuidelijke rotonde onder het spoor.

Voor de oostelijke kant wordt niet gekozen voor de Dorpensingel Oost, maar wordt ingezet op de oostelijke parallelroute (Vossenpelsestraat) conform het collegealternatief. De Dorpensingel Oost wordt ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt. Op onderstaande afbeelding is de door de gemeenteraad vastgestelde verkeersstructuur weergegeven.



Verkeersstructuur Waalsprong conform raadsbesluit 23 mei 2007

Conclusie

In het raadsbesluit d.d. 23 mei 2007 is beargumenteerd waarom het raadsvoorstel niet is gevolgd en is gekozen voor een andere verkeersstructuur dan voorgesteld. In de MER verkeersstructuur is aangegeven dat het draagvlakalternatief voor wat betreft het aspect verkeersafwikkeling (betere kansen voor openbaar vervoer, betere oversteeikbaarheid en betere dosering van verkeer tussen Waalbrug en Stadsbrug) licht de voorkeur heeft boven het collegealternatief. In het Raadsbesluit is om deze reden alsnog gekozen voor de aanleg van de westelijke Parallelroute en uitvoering van het Splitsingspunt als T-splitsing.

Bestemmingsplan Graaf Alardsingel

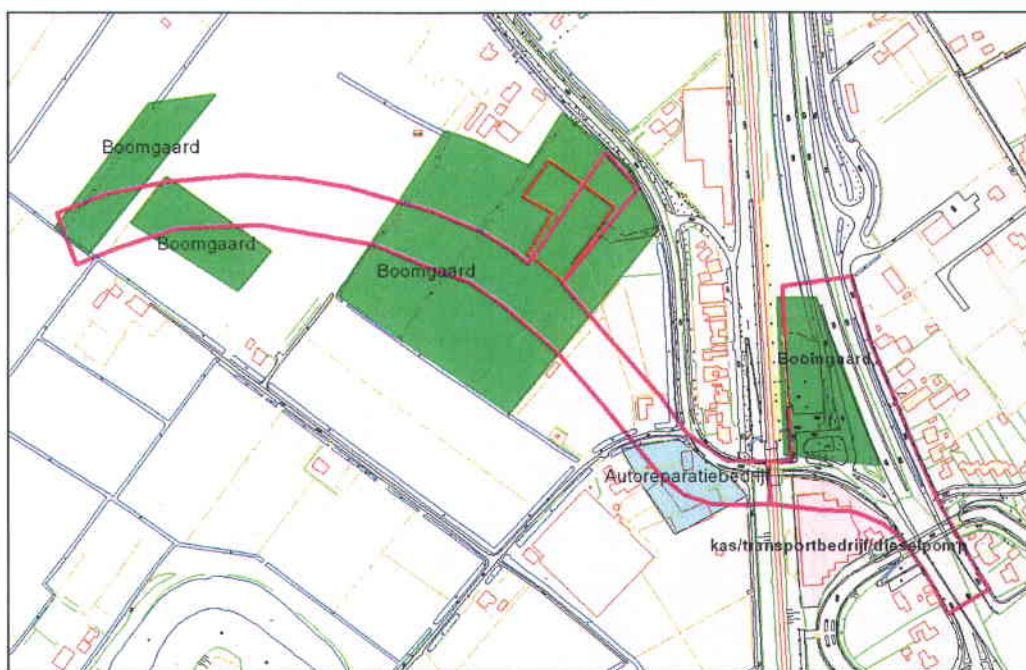
In voorliggend bestemmingsplan is uitgegaan van de verkeersstructuur zoals vastgelegd in het raadsbesluit van 23 mei 2007: een T-aansluiting voor de aansluiting tussen de Prins Mauritsingel en de Graaf Alardsingel ten oosten van de spoorlijn en de aanleg van de westelijke parallelroute. Deze verkeersstructuur wijkt af van het meest milieuvriendelijke alternatief zoals opgenomen in het MER verkeersstructuur 2006. In het raadsvoorstel en het raadsbesluit (zie hiervoor) is beargumenteerd waarom het meest milieuvriendelijk alternatief niet is gevolgd, maar is gekozen voor een afwijkende verkeersstructuur.

5 DUURZAAMHEID EN MILIEUASPECTEN

Duurzaamheid staat centraal in de ontwikkeling van de Waalsprong. Dit vindt zijn uitdrukking in de opzet van de stedenbouwkundige structuren en de manier waarop er met aspecten als energie, water, bodem en lucht wordt omgegaan. In het kader van de milieueffectrapportage Waalsprong 2003 heeft een eerste grove toetsing plaatsgevonden aan onder andere geluid, luchtkwaliteit en omgevingskwaliteit. In de aanvulling MER – verkeersstructuur 2006 is meer specifiek gekeken naar de verkeersstructuur van de Waalsprong. Daarnaast is voor een aantal aspecten nader onderzoek verricht op milieutechnisch gebied. Dit hoofdstuk behandelt de verschillende milieuaspecten.

5.1 Bodem

Binnen het plangebied is het volgende bodemgebruik aanwezig (geweest) waardoor de bodemkwaliteit nadelig kan zijn beïnvloed: boomgaarden, kas en een autoreparatiebedrijf.



(Historisch) bodemgebruik in plangebied

De grond, het grondwater en de waterbodem zijn overwegend licht verontreinigd met zware metalen, PAK, minerale olie en/of bestrijdingsmiddelen. In de bijlage bij deze toelichting zijn alle bodemrapportages benoemd. Via de milieuatlas van de gemeente Nijmegen zijn de rapportages digitaal beschikbaar.

Griftdijk Noord 5 (olieverontreiniging)

Ter plaatse van de voormalige dieselpomp aan de Griftdijk Noord 5 is een sterke verontreiniging met minerale olie aanwezig. De ernst en omvang van deze verontreiniging dient met een nader onderzoek opnieuw te worden bepaald.

Gevolgen nieuwe interventiewaarden Wbb (Griftdijk Noord 9b)

Per 1 oktober 2008 wijzigen de interventiewaarden uit de Wet Bodembescherming. Dit heeft voor de meeste stoffen geen grote consequenties gezien de aangetroffen gehalten in het plangebied, behalve voor de parameter DDT/DDE/DDD (som).

Deze somparameter wordt opgesplitst in individuele somparameters voor DDT(som), DDE(som) en DDD(som). Voor de locatie Griftdijk Noord 9b heeft dit consequenties. In de voormalige kas is in 2002 een matige verontreiniging met DDT/DDE/DDD(som) aangetroffen.

Bij hertoetsing aan de normen per 1 oktober 2008 blijkt dat bij twee boringen in de kas de interventiewaarde voor DDE wordt overschreden. Hierdoor is er sprake van een mogelijk geval van ernstige bodemverontreiniging. Dit dient nog door een nader onderzoek vastgesteld te worden.

Actualiseren bodemrapportage

De meeste bodemrapportages zijn ouder dan 5 jaar en moeten voor het toekomstige bouwrijp maken worden geactualiseerd (samen met een nader onderzoek aan de Griftdijk Noord 9b). Bij de meeste bodemonderzoeken is geen specifiek onderzoek uitgevoerd op bestrijdingsmiddelen. Dit moet bij de actualisatie van de bodemonderzoeken alsnog gebeuren.

De verwachting is dat de locaties schoon tot licht verontreinigd zijn met bestrijdingsmiddelen (met name DDT/DDD/DDE): het EOX gehalte (indicator voor o.a. gechlorreerde bestrijdingsmiddelen) van alle bodemrapportages varieert van <0,1 tot maximaal 0,4 mg/kg. Ook dient bij de actualisatie een asbest-bodemonderzoek conform de NEN 5707 te worden uitgevoerd.

5.2 Water

Algemeen beleidskader

Bij de planvorming voor het watersysteem van de Waalsprong is uitgegaan van de uitgangspunten en randvoorwaarden die zijn vermeld in het geactualiseerde waterplan van Haskoning (Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong 2006, 21 december 2006). Dit plan is opgesteld in nauw overleg met het waterschap en vormt de basis voor de waterplannen van de deelgebieden.

In overleg met het waterschap is voor de Waalsprong gekozen voor een combinatie van wadi's en oppervlaktewater. Alle hemelwater dient naar de wadi's te worden afgevoerd. In de wadi's wordt maximaal 10 mm geborgen. Neerslag boven de 10 mm wordt via slokops afgevoerd naar singels die het water op hun beurt naar plassen afvoeren. De wadi's worden met een evenwichtige ruimtelijke spreiding over de wijk in de openbare ruimte ingericht. Wadi's worden bij voorkeur zo ingericht dat extensief onderhoud mogelijk is. Dubbelgebruik van wadi's als speelveld is mogelijk, maar is om praktische redenen niet wenselijk.

Water in plangebied

De Rietgraaf kruist de Graaf Alardsingel. Ter plaatse van deze kruising wordt een duiker aangelegd. In de regels zijn duikers overal binnen de bestemming 'Verkeer' toegestaan. Ter plaatse van de voorgenomen locatie van de duiker is de aanduiding "waterstaat" opgenomen en een beschermend aanlegvergunningstelsel.

5.3 Geluid

Het bestemmingsplan Graaf Alardsingel maakt de aanleg van de Graaf Alardsingel mogelijk en de aansluiting van deze weg op de Prins Mauritssingel (Splitsingspunt). In dit bestemmingsplan zijn geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen opgenomen. Voor de Wet geluidhinder moet het plan worden opgesplitst in 2 delen:

- de aanleg van de Graaf Alardsingel en een klein deel van de Parallelroute;
- de reconstructie van de Prins Mauritssingel (A325) en de aansluiting op de nog aan te leggen Graaf Alardsingel.

Aanleg Graaf Alardsingel en Parallelroute

De Graaf Alardsingel en de Parallelroute zijn nieuwe wegen binnen de bebouwde kom. Aan de hand van een akoestisch onderzoek zijn de gevolgen voor de woningen langs het tracé van de Graaf Alardsingel en de Parallelroute berekend. Hierbij is gebruik gemaakt van de verkeerscijfers uit het verkeersmodel 2020d. Bij de berekeningen is uitgegaan van een wegdektype dat ten minste 1,5 dB stiller is dan dicht asfalt-beton.

Geluidsscherm:

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarden voor wegverkeerslawaaï (48 dB) bij de woningen Spoorstraat 1 t/m 21 en Zaligestraat 1 worden overschreden. De hoogste geluidsbelasting is 59 dB bij Spoorstraat 1 en 55 dB bij Zaligestraat 1. Met een 2 m hoog geluidsscherm in de vorm van een erfafscheiding zou de geluidsbelasting op de begane grond en dus ook in de tuinen van de woningen Spoorstraat 1 t/m 11 met maximaal 7 dB kunnen worden verminderd. Een geluidsscherm van 2 m is niet effectief voor de 1 etage van de woningen maar een hoger scherm is uit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst. De woning Zaligestraat 1 kan niet worden afgeschermd omdat een scherm de toegang tot het perceel zou blokkeren.

De eventuele realisering van een geluidsscherm staat op gespannen voet met de beoogde stedenbouwkundige kwaliteit in dit gedeelte van de Waalsprong. Momenteel wordt daarom bezien of de realisering van een scherm/erfafscheiding noodzakelijk is, of dat andere maatregelen kunnen worden overwogen.

Gevelisolatie:

Als een 2 m hoog geluidsscherm wordt geplaatst blijft er sprake van overschrijdingen van de voorkeurswaarden en moet worden onderzocht welke maatregelen aan de woningen moeten worden getroffen om het geluid in de woon- en slaapkamers te reduceren tot 33 dB.

Conclusie:

- Voor de woningen Spoorstraat 1 t/m 21 en Zaligestraat 1 moeten hogere waarden worden vastgesteld. Hiervoor wordt een aparte procedure gevolgd. Het ontwerpbesluit wordt tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd en de eigenaren van de woningen ontvangen het ontwerpbesluit.
- Uit een bouwkundig onderzoek moet blijken welke bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen bij de bovenstaande woningen. Na overeenstemming met de eigenaren laat de gemeente geluidswerende voorzieningen aanbrengen. Deze voorzieningen moeten voor openstelling van de Graaf Alardsingel zijn aangebracht. De kosten komen voor rekening van de gemeente.

Reconstructie splitsingspunt Prins Mauritsingel-Graaf Alardsingel:

Het Splitsingspunt Prins Mauritsingel met de Graaf Alardsingel is in feite de reconstructie van de Prins Mauritsingel (A325). Ter hoogte van de afslag naar de Griftdijk Zuid wordt de weg verlegd en aangesloten op de nieuwe Graaf Alardsingel. Voor aanvang van deze reconstructie moet worden onderzocht of er na de reconstructie sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1,5 dB of meer. In dat geval moet worden onderzocht hoe deze toename ongedaan kan worden gemaakt of welke maatregelen er moeten worden getroffen bij de woning(en). Op dit moment is de exacte situering van het Splitsingspunt nog niet bekend. Zodra dit is vastgesteld, volgt het akoestisch onderzoek.

Conclusie:

- Voordat met de reconstructie van het splitsingspunt wordt begonnen moet op basis van het nieuwe wegontwerp een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.
- Als uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting na reconstructie met 1,5 dB of meer toeneemt moeten maatregelen worden getroffen om deze toename ongedaan te maken;

- Als het niet mogelijk blijkt om de toename ongedaan te maken moeten hogere waarden worden vastgesteld. Verder moet worden onderzocht welke maatregelen moeten worden getroffen om het geluid in de woon- en slaapkamers te reduceren tot 33 dB.

5.4 Luchtkwaliteit

Regelgeving

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. Tot medio 2009 is sprake van een overgangsfase. In deze fase gelden dezelfde regels als in het besluit luchtkwaliteit, met uitzondering van projecten die niet meer dan 1% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze projecten hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden. De regels hieromtrent zijn vastgelegd in het Besluit Niet In Betekenende Mate. Voor de bestemmingsplannen Laauwik, Groot Oosterhout en Hof van Holland betekent dit dat zij getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de nieuwe wet, omdat zij samen meer dan 1% bijdragen. De plannen mogen niet los van elkaar getoetst worden. Indien nodig zal er sprake moeten zijn van projectsaldering.

Pas als in 2009 duidelijkheid komt over het al dan niet uitstellen van het in werking treden van grenswaarden voor stikstofdioxide tot 2015 (de zogenaamde derogatie), dan zal de wetswijziging volledig doorgevoerd worden. Vanaf dat moment gaat de grens van 3% met betrekking tot niet in betekenende mate bijdragen gelden. Inclusief het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Besluit gevoelige bestemmingen

Er is een Besluit in ontwikkeling dat beoogt om extra gevoelige groepen te beschermen tegen de gevolgen van langdurige blootstelling aan concentraties boven de grenswaarden. Omdat te zijner tijd overal voldaan zal moeten worden aan de grenswaarden, heeft dit besluit slechts een tijdelijke werking. Er zal waarschijnlijk sprake zijn van afstandscriteria: geen gevoelige bestemmingen binnen 100 meter van snelwegen en 50 meter van drukke provinciale wegen en stadswegen voor scholen, kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen en dergelijke in acht nemen (ziekenhuizen niet).

Betekenis voor dit plan

Aangezien er door de realisatie van dit plan lokaal verslechtingen zijn te verwachten langs de prins Mauritsingel, waar in 2012 en 2015 grenswaarden worden overschreden, is door middel van een luchtkwaliteitsonderzoek ("Luchtkwaliteitsonderzoek Waalsprong", Witteveen en Bos okt. 2007) gezien of en hoe het plan uitvoerbaar is. De opzet en resultaten van dit onderzoek zijn hierna kort weergegeven.

Studiegebied: de Waalsprong

Verkeersgegevens die aan de basis liggen van het luchtkwaliteitsonderzoek komen voort uit het basisjaar 2007 en zijn geëxtrapoleerd naar de tussenjaren 2010, 2012, 2015 en het eindjaar 2020 ("Verkeersmodellen bestemmingsplannen Waalsprong" van 23 oktober 2007 bevat de onderbouwing van de verkeersgegevens). Zowel autonoom (zonder realisatie van de plannen Laauwik, Groot Oosterhout, Hof van Holland inclusief Graaf Alardsingel), als de invloed van de planrealisatie in het betreffende jaar is doorgerekend voor het gebied van de hele Waalsprong. De drie plannen worden parallel ontwikkeld. Het is daarom noodzakelijk om de invloed van de drie plannen op de verkeersintensiteiten en daarmee de luchtkwaliteit integraal te bepalen. Daarnaast is op een aantal punten in de stad Nijmegen de invloed van de plannen berekend.

De verkeersmodellen zijn daartoe aangevuld met de relevante invoergegevens voor de berekening van luchtkwaliteit: de gemiddelde snelheid op de belangrijkste wegen, omgeving van de weg, boomfactor en de toetsafstanden voor stikstofdioxide en fijn stof. De concentraties fijn stof en stikstofdioxide zijn berekend met het landelijk gevalideerde rekenprogramma ADMS-urban.

Om te bepalen of de andere stoffen uit het besluit luchtkwaliteit binnen de normen blijven, is een beperkte berekening uitgevoerd met CAR II 6.1.1. (bijlage 1). Hiervoor zijn dezelfde verkeersmodellen als uitgangspunt gebruikt. De concentraties van alle stoffen zijn berekend voor 2010, 2012, 2015 en 2020, langs de Prins Mauritsingel. Langs deze weg werden de hoogste concentraties in het studiegebied verwacht.

In de verkeersmodellen is de fasering van de realisatie van de woningbouw verwerkt. De resultaten zijn weergegeven in de vorm van contouren en in de vorm van tabellen met de concentraties op de toetsafstanden op enkele relevante plaatsen. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport "Luchtkwaliteitsonderzoek Waalsprong" van Witteveen en Bos (bijlage).

Op een aantal punten buiten het studiegebied zijn dwarsprofielen langs de hoofdontsluitingsroutes berekend, om vast te stellen welke invloed de plannen op deze punten hebben.

Resultaten studiegebied Waalsprong

De resultaten in de vorm van contouren worden weergegeven in bijlage I tot en met XI van het rapport, en in het rapport in de vorm van tabellen. De contouren geven de jaargemiddelde NO₂-concentratie, de jaargemiddelde fijn stofconcentratie en het aantal overschrijdingsdagen waarop de daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ fijn stof wordt overschreden¹.

Voor de jaren 2007 en 2010 is één set contourenkaartjes gemaakt, omdat in deze jaren nog geen sprake is van het realiseren van woningen in de bestemmingsplannen Laauwik, Groot Oosterhout en Hof van Holland. Voor 2012, 2015 en 2020 zijn twee sets beschikbaar: de autonome contouren en de contouren waarbij de invloed van deze plannen is meegenomen.

Uit de CAR II berekeningen is gebleken dat in geen van de jaren, met of zonder realisatie van de woningbouw in de drie plannen, de grenswaarden van de stoffen zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen worden overschreden. Hieronder worden derhalve alleen de berekeningen voor fijn stof en stikstofdioxide besproken. In de onderstaande tabellen zijn de concentraties weergegeven op de toetsafstand op locaties langs de Prins Mauritsingel, omdat uit de contouren blijkt dat alleen op deze punten de concentraties dermate hoog zijn dat grenswaarden overschreden kunnen worden. De concentraties zijn berekend voor de autonome situatie, de plan situatie voor alle relevante plannen samen en de bijdrage van de Hof van Holland inclusief de Graaf Alardsingel.

Jaargemiddelde concentratie NO₂ langs Prins Mauritsingel op toetsafstand

Locatie	toetsafstand	2007	2010	2012 auto	2012 plan	2012 HvH	2015 auto	2015 plan	2015 HvH	2020 auto	2020 plan	2020 HvH
1 a	21 m	35,1	33,7	32,7	33,2	32,8	29,7	30,6	30,0	25,0	26,0	25,5
1 b	21 m	37,4	34,8	33,7	34,2	33,8	30,6	31,5	30,9	25,6	26,6	26,1
2 a	17 m	37,5	35,4	34,5	35,1	34,6	31,3	32,5	31,7	26,4	27,6	27,0
2 b	17 m	41,5	41,8	40,6	41,7	40,8	36,9	39,0	37,6	30,5	32,4	31,5
3 a	17 m	40,0	37,7	37,0	37,8	37,1	33,4	34,9	33,6	27,8	29,3	28,6
3 b	17 m	41,5	38,7	37,5	38,4	37,7	33,8	35,4	34,0	28,2	29,7	29,0
4 a	17 m	40,8	37,2	36,9	37,6	37,0	33,1	34,7	33,6	26,1	27,1	26,6
4 b	17 m	39,6	36,2	38,7	39,5	38,8	34,6	36,5	35,2	27,5	28,6	28,1
5 a	17 m	43,3	40,1	36,2	36,7	36,3	31,2	32,0	31,5	27,5	28,3	27,9
5 b	17 m	47,3	44,6	39,6	40,3	39,7	33,6	34,5	33,9	29,2	30,0	29,6
6 a	17 m	50,9	48,0	43,3	43,9	43,4	39,4	40,3	39,7	34,9	35,7	35,3
6 b	17 m	53,4	50,5	44,9	45,5	45,0	40,8	41,8	41,1	35,8	36,8	36,3

¹ De daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per jaar overschreden worden, na aftrek van de zeezoutcorrectie van 6 dagen.

Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ langs de Prins Mauritssingel op de toetsafstand

Locatie	toetsafstand	2007	2010	2012 auto	2012 plan	2012 HvH	2015 auto	2015 plan	2015 HvH	2020 auto	2020 plan	2020 HvH
1 a	26 m	26,3	23,9	23,3	23,4	23,3	22,1	22,3	22,1	21,1	21,2	21,1
1 b	26 m	26,7	24,0	23,4	23,5	23,4	22,2	22,4	22,2	21,0	21,3	21,2
2 a	22 m	26,9	24,1	23,6	23,8	23,6	22,4	22,6	22,4	21,1	21,4	21,3
2 b	22 m	27,6	26,1	25,4	25,7	25,5	23,7	24,2	23,8	22,3	22,8	22,6
3 a	22 m	27,1	24,4	23,9	24,0	23,9	22,5	22,8	22,6	21,2	21,5	21,4
3 b	22 m	27,6	24,8	24,2	24,5	24,3	22,8	23,1	22,9	21,4	21,8	21,6
4 a	22 m	27,9	24,7	23,5	23,6	23,5	22,1	22,4	22,2	21,0	21,3	21,2
4 b	22 m	27,0	24,0	24,2	24,4	24,2	22,6	23,0	22,7	21,4	21,7	21,6
5 a	22 m	27,9	25,0	23,7	23,9	23,7	22,2	22,4	22,2	21,1	21,3	21,2
5 b	22 m	29,5	26,6	24,9	25,0	24,9	23,1	23,4	23,2	21,8	22,1	22,0
6 a	22 m	30,0	26,7	25,1	25,3	25,1	23,3	23,5	23,3	22,1	22,3	22,2
6 b	22 m	30,5	27,2	25,5	25,6	25,5	23,6	23,8	23,6	22,3	22,5	22,4

Aantal overschrijdingsdagen PM₁₀ langs Prins Mauritssingel op toetsafstand² (inclusief zeezoutcorrectie)

Locatie	toetsafstand	2007	2010	2012 auto	2012 plan	2012 HvH	2015 auto	2015 plan	2015 HvH	2020 auto	2020 plan	2020 HvH
1 a	26 m	45	32	27	27	27	21	23	22	20	20	20
1 b	26 m	39	29	27	27	27	21	21	21	13	15	14
2 a	22 m	47	34	29	30	29	23	24	23	19	19	19
2 b	22 m	43	34	31	31	31	26	27	26	17	19	18
3 a	22 m	48	36	30	33	31	24	24	24	19	19	19
3 b	22 m	43	32	29	30	29	23	23	23	15	17	16
4 a	22 m	51	35	27	27	27	22	23	22	18	18	18
4 b	22 m	41	31	28	29	28	22	22	22	15	17	16
5 a	17/ 22 m	52	36	28	28	28	23	24	23	18	18	18
5 b	17/ 22 m	54	35	30	30	30	24	24	24	17	17	17
6 a	17/ 22 m	58	43	34	35	34	27	28	27	20	21	21
6 b	17/ 22 m	59	38	32	33	32	26	26	26	18	19	19

Effecten buiten het studiegebied

Uit de verkeersmodellen is gebleken dat de realisatie van de drie bestemmingsplannen een effect heeft op de gebiedsontsluitingswegen in de stad (zuidzijde van de Waal). Op de volgende locaties is daarom de stikstofdioxideconcentratie en de fijn stofconcentratie berekend, met en zonder bijdrage van de plannen:

- Oranjesingel;
- Graafseweg;
- Energieweg;
- Ubbergeweg.

Uit de berekeningen blijkt dat de bestemmingsplannen een zeer geringe bijdrage leveren aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op deze locaties in 2012, maar dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen. De bijdrage van de plannen is alleen voor 2012 berekend. Op basis van de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren, worden er geen overschrijdingen op deze locaties verwacht in 2015 en 2020. De concentraties op deze locaties in 2010 zijn al vastgelegd in het Jaarrapport Luchtkwaliteit 2006.

² Berekend op basis van uur tot uur emissies (ADMS).

Bestemmingsplan Graaf Alardsingel

Hierboven is bepaald dat de drie bestemmingsplannen een kleine bijdrage leveren aan de overschrijdingen in 2012 en 2015. Deze overschrijdingen zullen worden opgelost door middel van maatregelen die al voor 2010 in gang gezet moeten worden (zie Projectsaldering). Daarmee wordt de bijdrage van de plannen inclusief het bestemmingsplan Graaf Alardsingel gecompenseerd.

Voor het toetsjaar 2020 is nog eens apart berekend wat de concentraties zijn langs de Prins Mauritssingel, indien alle plannen (inclusief Woenderskamp, de Stelt, de Schans en Koudehoek) gerealiseerd zijn in 2020 (verkeersmodel 2020d). De resultaten van deze berekeningen zijn terug te vinden in de notitie "Variantenstudie route parallelweg". Zowel uit de berekeningen van de bijdrage van de drie plannen, als uit de berekening van de totale Waalsprong is gebleken dat er in 2020 geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof.

Blootstelling

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

- de Prins Mauritssingel;
- de Graaf Alardsingel;
- de spoorlijn Arnhem- Nijmegen (dieseltreinen).

Uit de contourenkaarten die voor het plangebied zijn opgesteld (met de contouren voor stikstofdioxide, fijn stof en het aantal overschrijdingsdagen fijn stof voor de jaren 2012, 2015 en 2020) blijkt dat ter plaatse van de geplande woningen geen grenswaarden worden overschreden.

Projectsaldering

De overschrijdingen in de Waalsprong bestaan voor een deel uit de reeds aanwezige overschrijding van de stikstofdioxideconcentratie: de zogenaamde autonome opgave, die los staat van de woningbouw in de Waalsprong. Het andere deel bestaat uit een verhoging van deze concentratie door de woningbouw in de Waalsprong. Tot en met 2015 met name veroorzaakt door de bestemmingsplannen Laauwik, Groot Oosterhout en Hof van Holland. Na 2015 is er geen sprake meer van overschrijdingen (zelfs zonder maatregelen). De bijdrage van de plannen moet worden opgelost met maatregelen die gericht zijn op de Prins Mauritssingel en die gekoppeld zijn aan de genoemde bestemmingsplannen: dit is de zogenaamde projectsaldering. Het autonome deel wordt opgelost door maatregelen die voortkomen uit het Uitvoeringsprogramma.

Maatregelen langs de Prins Mauritssingel

Om de overschrijdingen aan te pakken langs de Prins Mauritssingel die in 2010 al aanwezig zijn en die in de periode tussen 2010 en 2015 verhoogd worden door de woningbouw in de Waalsprong is een project opgestart om de doorstroming op deze weg te verbeteren. Uit berekeningen is gebleken dat de bijdrage van de woningbouwplannen gecompenseerd kan worden, indien de stagnatie op deze weg (filevorming stadinwaarts vanaf de "bouwweg" tot aan de Waalbrug) verminderd wordt. In het rapport van Tauw, "Maatregelen luchtkwaliteit Waalsprong" van 1 april 2008, is vastgelegd welke maatregelen ingezet moeten worden om deze verbeterde doorstroming te bewerkstelligen.

het college heeft besloten om de volgende maatregelen samen met de Stadsregio uit te werken:

- dynamisch verkeersmanagement;
- nieuw doseerpunt om de verkeersstroom stadinwaarts te regelen;
- vergroten van het transferium Ressen.

Deze maatregelen worden dwingend voorgeschreven in de bestemmingsplannen Laauwik, Groot Oosterhout en Hof van Holland, in de vorm van een voorschrift in de gebruiksvoorschriften:

"De woningen mogen uitsluitend in gebruik worden genomen indien de verkeersmaatregelen bij de Prins Mauritsingel, waaronder dynamisch verkeersmanagement en een nieuw doseerpunt, uitgevoerd zijn."

Naast de verkeersmaatregelen wordt een groene afscherming ingezet, om de concentratie op de toetsafstand en ter plaatse van de woningen in de bestemmingsplannen te verlagen. Dit kan echter (nog) niet gekwantificeerd worden. Hierbij wordt aangesloten bij het IPL-onderzoek dat is uitgevoerd langs de A50 door de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Effecten van de maatregelen

Door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement en een doseerpunt op de Prins Mauritsingel wordt bewerkstelligd dat verkeer ten zuiden van het doseerpunt, Vrouw Udasingel of de Bouwweg, niet meer stagneert. Voor het luchtkwaliteitsmodel is de invoer overeenkomstig aangepast, met als bijzonderheid dat het verkeer rondom het toekomstige splitsingspunt nog wel stagnatie ondervindt in de spits. Verder is stagnatie verondersteld ten noorden van het doseerpunt (hetzij vanaf de Vrouw Udasingel naar het noorden, hetzij vanaf de Bouwweg).

De effecten van de maatregelen zijn beoordeeld op basis van de volgende parameters:

- concentratie op de toetsafstand;
- overschrijdingsoppervlak;
- aantal blootgestelden.

In het rapport van Witteveen en Bos zijn de onderzoeksmethode en de resultaten vastgelegd.

Concentratie op toetsafstand

In onderstaande tabel wordt de autonome situatie vergeleken met de plansituatie zonder en met maatregelen. P-IIa is de maatregel met het doseerpunt bij de Vrouw Udasingel en P-IIb met het doseerpunt bij de Bouwweg. Weergegeven wordt de concentratie op de toetsafstand langs de Prins Mauritsingel.

Concentraties op de toetsafstand, effect van maatregelen

NO ₂ jaargemiddelde	2012				2015				2020			
	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb
	NO ₂ (µg/m ³)				NO ₂ (µg/m ³)				NO ₂ (µg/m ³)			
1a	32,7	33,2	31,1	31,0	29,7	30,6	28,9	28,9	25,0	26,0	24,6	24,6
1b	33,7	34,2	31,2	31,2	30,6	31,5	29,0	29,0	25,6	26,6	24,6	24,6
2a	34,5	35,1	32,3	31,0	31,3	32,5	30,3	29,1	26,4	27,6	25,9	25,1
2b	40,6	41,7	36,6	35,6	36,9	39,0	34,6	33,6	30,5	32,4	29,0	28,3
3a	37,0	37,8	33,4	32,8	33,4	34,9	31,4	30,9	27,8	29,3	26,8	26,4
3b	37,5	38,4	33,5	33,2	33,8	35,4	31,6	31,2	28,2	29,7	26,7	26,5
4a	36,9	37,6	33,8	33,8	33,1	34,7	32,0	31,9	28,1	29,5	27,5	27,5
4b	38,7	39,5	35,1	35,1	34,6	36,5	33,1	33,1	29,3	30,7	28,3	28,3
5a	36,2	36,7	32,9	32,9	31,2	32,0	30,8	30,8	27,5	28,3	27,3	27,3
5b	39,6	40,3	35,2	35,2	33,6	34,5	33,1	33,1	29,2	30,0	28,9	28,9
6a	43,3	43,9	39,4	39,4	39,4	40,3	36,9	36,9	34,9	35,7	33,2	33,2
6b	44,9	45,5	40,3	40,3	40,8	41,8	37,7	37,7	35,8	36,8	33,8	33,8

PM ₁₀ jaar-gemiddelde	2012				2015				2020			
Locatie	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb
Id	PM ₁₀ (µg/m³)				PM ₁₀ (µg/m³)				PM ₁₀ (µg/m³)			
1a	23,3	23,4	23,2	23,2	22,1	22,3	22,2	22,2	21,0	21,2	21,2	21,2
1b	23,4	23,5	23,2	23,2	22,2	22,4	22,2	22,2	21,1	21,3	21,1	21,1
2a	23,6	23,8	23,5	23,4	22,4	22,6	22,4	22,4	21,1	21,4	21,3	21,2
2b	25,4	25,7	25,2	25,1	23,7	24,2	23,9	23,9	22,3	22,8	22,6	22,5
3a	24,7	24,9	24,5	24,4	23,2	23,5	23,3	23,2	21,8	22,2	22,0	22,0
3b	24,2	24,5	24,0	24,0	22,8	23,1	22,9	22,9	21,4	21,8	21,7	21,7
4a	23,5	23,6	23,3	23,3	22,1	22,4	22,3	22,3	21,0	21,3	21,2	21,2
4b	24,8	25,0	24,7	24,7	23,1	23,5	23,3	23,3	21,8	22,2	22,1	22,1
5a	23,6	23,7	23,3	23,3	22,1	22,3	22,2	22,2	21,0	21,2	21,1	21,1
5b	24,7	24,9	24,4	24,4	23,0	23,2	23,1	23,1	21,7	22,0	21,9	21,9
6a	25,1	25,3	24,8	24,8	23,3	23,5	23,3	23,3	22,1	22,3	22,2	22,2
6b	25,4	25,6	25,1	25,1	23,6	23,8	23,6	23,6	22,3	22,5	22,4	22,4

PM ₁₀ overschrijdingsdagen	2012				2015				2020			
	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb	Autonoom	Plan	Plan IIa	Plan IIb
Id	# overschrijdingsdagen PM ₁₀				# overschrijdingsdagen PM ₁₀				# overschrijdingsdagen PM ₁₀			
1a	17	17	17	17	13	15	13	13	16	16	17	17
1b	17	17	15	15	13	13	13	13	9	11	11	11
2a	19	20	19	19	16	17	16	16	16	16	16	16
2b	21	21	21	21	19	20	19	19	14	16	15	15
3a	20	23	24	24	17	17	22	22	16	16	18	18
3b	19	20	19	19	16	16	16	16	12	14	13	13
4a	16	16	17	17	15	16	15	15	14	14	14	14
4b	17	18	19	19	15	15	17	17	11	13	14	14
5a	17	17	18	18	16	17	17	17	14	14	15	15
5b	19	19	19	19	17	17	17	17	13	13	14	14
6a	23	24	23	23	20	21	20	20	17	18	18	18
6b	21	22	21	21	19	19	19	19	15	16	16	16

Uit de resultaten blijkt dat beide varianten van de maatregel ervoor zorgen dat de overschrijdingen verdwijnen en de bijdrage van de plannen Laauwik, Groot Oosterhout en Hof van Holland wordt gecompenseerd, zowel in 2012 als in 2015.

Overschrijdingsoppervlak

Oppervlak waarbinnen grenswaarde NO₂ wordt overschreden

situatie	omschrijving	m ² NO ₂	ha NO ₂	km ² NO ₂
2012 autonoom		73.304	7,33	0,0733
2012 plan	plan oorspr	85.709	8,57	0,0857
2012 plan IIa	doseerpunt VUS	10.856	1,09	0,0109
2012 plan IIb	doseerpunt BW	8.786	0,88	0,0088
2015 autonoom		16.624	1,66	0,0166
2015 plan	plan oorspr	30.752	3,08	0,0308
2015 plan IIa	doseerpunt VUS	5.582	0,56	0,0056
2015 plan IIb	doseerpunt BW	5.574	0,56	0,0056
2020 autonoom		364	0,04	0,0004
2020 plan	plan oorspr	860	0,09	0,0009
2020 plan IIa	doseerpunt VUS	349	0,03	0,0003
2020 plan IIb	doseerpunt BW	349	0,03	0,0003

Het overschrijdingsoppervlak is berekend inclusief de weg zelf. Formeel hoeft echter pas gerekend te worden vanaf de toetsafstand. Het blijkt dat het overschrijdingsoppervlak in de plansituatie, na het nemen van de verkeersmaatregelen, lager is dan in de autonome situatie. Dat geldt voor alle jaren. Daarmee is aangetoond dat door de maatregelen de bijdrage van de plannen in de Waalsprong gecompenseerd kunnen worden.

Aantal blootgestelde woningen

Na berekening van de concentraties langs de Prins Mauritssingel is bepaald hoeveel woningen zich binnen de 40 µg/m³-contour (jaargemiddelde NO₂) bevinden in de autonome situatie (zonder woningbouw), in de plansituatie zonder maatregelen en in de plansituatie met maatregelen. De maatregelen zijn verdeeld in doseerpunt Vrouw Udasingel (IIa) en doseerpunt Bouwweg (IIb). Dit is alleen bepaald voor stikstofdioxide, omdat alleen voor deze stof sprake is van overschrijdingen langs de Prins Mauritssingel.

Aantal woningen binnen 40 µg/m³-contour NO₂

Locatie	Lent	Nieuwbouw
2007	21	n.v.t.
2010	8	n.v.t.
2012 autonoom	3	n.v.t.
2012 plan	3	26
2012 plan IIa	0	0
2012 plan IIb	0	0
2015 autonoom	1	n.v.t.
2015 plan	2	0
2015 plan IIa	0	0
2015 plan IIb	0	0

Conclusie projectsaldering

Door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement en een nieuw doseerpunt wordt de concentratie stikstofdioxide teruggebracht onder de grenswaarde op de toetsafstand. Het overschrijdingsoppervlak neemt door de maatregelen af tot onder het niveau van de autonome situatie. Het aantal blootgestelde woningen is in de plansituatie inclusief maatregelen lager dan in de autonome situatie (Lent) of de plansituatie zonder maatregelen (Laauwik).

Zowel bij het doseerpunt op de Bouwweg als bij het doseerpunt bij de Vrouw Udasingel wordt de concentratie NO₂ langs de hele Prins Mauritssingel onder de grenswaarde gebracht.

Borging van de maatregelen

Om de genoemde verkeersmaatregelen te onderzoeken en te laten uitvoeren is in september 2007 een projectgroep gestart: Projectgroep "Doorstroming Prins Maurits-singel". Deze projectgroep heeft tot taak onderzoek te doen naar maatregelen die de concentratie stikstofdioxide langs de Prins Maurits-singel onder de grenswaarde kunnen brengen. Het uiteindelijke product is een collegebesluit over het uitvoeren van de geschikte maatregelen en de financiële dekking hiervan. Ter voorbereiding van dit besluit, zijn de volgende stappen doorlopen:

- Expert meeting van interne deskundigen (Milieu, verkeer, stedenbouw, projectbureau). Het resultaat van deze bijeenkomst was het rapport van Tauw.
- "Maatregelen luchtkwaliteit Waalsprong" van 1 april 2008.
- Workshop met externe partijen, zoals Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, Platform Waalsprong, ondernemers en de gemeente Arnhem.
- Collegebesluit over NSL-subsidie, "Mandatering subsidieaanvraag NSL" van 8 april 2008, met daarin een reservering van middelen ten behoeve van de maatregelen langs de Prins Maurits-singel.
- De verkeersmaatregelen op de Prins Maurits-singel zijn opgenomen in het RSL. Dit RSL is eind april 2008 aangeboden aan het ministerie van VROM.
- De verkeersmaatregelen worden in de bestemmingsplan voor de woningbouwlocaties in de Waalsprong opgenomen als voorwaarde voor het in gebruik nemen van de woningen. Dit is in lijn met de uitspraken van de Raad van State (zie Linderveld uitspraak 200502510/1).

Conclusies bestemmingsplan Graaf Alardsingel

De bijdrage van dit plan is in samenhang met de bestemmingsplannen Laauwik, Groot Oosterhout en Hof van Holland bekeken. In 2020 zijn er geen overschrijdingen, zowel in de autonome als in de plansituatie. In 2015 is er alleen een overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) langs de Prins Maurits-singel ter hoogte van de Waalbrug. In de jaren 2010 en 2012 zijn er overschrijdingen langs de Prins Maurits-singel op verschillende plaatsen, waaronder ter hoogte van het plan Laauwik. Realisatie van het bestemmingsplan Graaf Alardsingel draagt bij aan de overschrijdingen van de grenswaarden. Om dit plan te realiseren én te voldoen aan artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer, moeten er maatregelen genomen worden waardoor de concentratie NO₂ en het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde fijn stof grenswaarde onder de grenswaarden komen.

Door de stagnatie van het verkeer op de Prins Maurits-singel aan te pakken, waardoor de gemiddelde snelheid boven de 15 km/uur zou komen en het aantal stops zou dalen naar 2 per kilometer, komen de concentraties op de toetsafstand onder de grenswaarden. Deze verkeersmaatregelen worden voor 2010 uitgevoerd, waardoor de realisatie van het plan Graaf Alardsingel voldoet aan artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Voorliggend bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de realisering van wegen. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe hindergevoelige objecten (zoals woningen) mogelijk en staat ook de vestiging van hinderlijke activiteiten (zoals bedrijven) niet toe. Uit oogpunt van hinderlijke bedrijvigheid is er derhalve geen sprake van belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

5.6 Externe veiligheid

Algemeen

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

- 1 Risico's door inrichtingen c.q. bedrijven.
- 2 Risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportassen.

Een risico kan toenemen doordat een bedrijf uitbreidt of het transport toeneemt maar ook doordat (kwetsbare) objecten "opschuiven" naar de risicobron. Deze paragraaf richt zich op de beheersing van deze risico's voor het onderhavige bestemmingsplan.

Wet- en regelgeving

De beheersing van de risico's van bedrijven wordt geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Bij de veiligheidsnormen in het Bevi wordt onderscheidt gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR)³ en het groepsrisico (GR)⁴.

Het plaatsgebonden risico kent een grenswaarde die niet mag worden overschreden voor kwetsbare objecten zoals woningen en scholen. Voor beperkt kwetsbare objecten (kleinere kantoren en winkels etc.) geldt er een richtwaarde die slechts mag worden overschreden indien daar zwaarwegende argumenten voor zijn.

Het groepsrisico kent de verantwoordingsplicht zonder dat daar strikte normering in de vorm van grens- of richtwaarden onder liggen. De verantwoording is een afweging van groepsrisico's tegen de maatschappelijke baten en kosten van een risicovolle activiteit.

De beheersing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onder meer geregeld in de Circulaires Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Crvvgs, 2004) en Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen (1984). De Crvvgs is niet wettelijk verankerd en het ontbreekt daardoor vooralsnog aan wettelijke grenswaarden. Het is echter waarschijnlijk dat deze verankering binnenkort wel gaat plaatsvinden. De Crvvgs hanteert een vergelijkbare systematiek zoals die voor risico's van bedrijven geldt. Ook voor de risico's van buisleidingen is de wetgeving sterk in ontwikkeling en wordt binnenkort een nieuwe circulaire verwacht. Onderstaande tekst anticipeert zoveel als mogelijk op deze nieuwe ontwikkelingen en toetst aan bestaande regelgeving.

Inrichtingen/bedrijven

Er zijn binnen het plangebied geen bedrijven aanwezig met een veiligheidsrisico als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Verder zijn er geen bedrijven buiten het plangebied aanwezig waarvan het invloedsgebied tot in het plangebied reikt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

De nieuwe Stadsbrug en de Graaf Alardsingel zullen geen deel uitmaken van de routing gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat routeplichtige voertuigen niet van deze route gebruik kunnen maken en dat over deze route dus geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats zal vinden.

Er vindt wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Prins Mauritssingel en de spoorlijn. Voorliggend bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk, zodat geen toetsing plaats hoeft te vinden aan de externe veiligheidsrisico's die zijn verbonden aan deze weg en spoorlijn.

³ PR = risico op een plaats buiten een inrichting of transportas, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of transportas waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

⁴ GR = de cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen (ten minste 10, 100 of 1.000) overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval binnen die risicobron, waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.

5.7 Kabels en leidingen

In het plangebied liggen geen kabels en leidingen die een belemmering vormen voor de realisering van de Graaf Alardsingel en de reconstructie van het Splitsingspunt. Er is ook geen sprake van kabels of leidingen die een planologische bescherming vereisen in dit bestemmingsplan.

5.8 Flora en fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader heeft ten behoeve van voorliggend plan een verkennend onderzoek plaats gevonden van de aanwezige natuurwaarden, dat hieronder is weergegeven.

Doel

In ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, is in het kader van de uitvoerbaarheid inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten. Met andere woorden, in het ruimtelijke ordeningstraject dient te worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit uitgebrachte milieueffectrapportages (2004/2006) van de Stadsbrug is duidelijk geworden dat de aanleg en het gebruik van de brug zal leiden tot behoorlijke effecten op de natuurwaarden in de Oosterhoutse Waarden. De Oosterhoutse waarden maken onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal. Om deze reden heeft de gemeente Nijmegen een vergunningsaanvraag ex art. 16 en 19d Natuurbeschermingswet 1998 voor de Stadsbrug ingediend bij het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Ten behoeve van de vergunningsaanvraag is door bureau Tauw een passende beoordeling opgesteld (Passende beoordeling vergunning Natuurbeschermingswet Stadsbrug Nijmegen, Kenmerk R004-4471874KCE-evp-V03-NL). Uit de passende beoordeling is naar voren gekomen dat ter compensatie van de effecten van de Stadsbrug een equivalent van 36,08 ha natuurgebied moet worden gerealiseerd. Dit is verdeeld over de habitattypen ondiepe oeverzones, moeras/rietruigte, slikken/zandbanken en grasland.

Om aan de compensatieverplichtingen te voldoen worden in twee gebieden compenserende maatregelen getroffen: in de Havikerwaard (gemeente Rheden) en in de uiterwaarden bij Driel (gemeente Overbetuwe). In de Havikerwaard (gemeente Rheden) wordt het areaal grasland gecompenseerd. Ruim 50 ha zal zodanig worden beheerd, dat dit gebied als ganzenfoeragegebied wordt geoptimaliseerd. Het gebied bij Driel, dat bestaat uit agrarisch grasland en een voormalige zandwinplas draagt zorg voor de compensatie van het areaal ondiepe oeverzones, moeras/rietruigte, slikken en zandbanken. Hiervoor wordt over een oppervlak van 3 ha onder andere het maaiveld verlaagd ten behoeve de ontwikkeling van slikken en moeraszones en worden natuurvriendelijke oevers aangelegd.

De realisatie en het gebruik van de Graaf Alardsingel leidt tot mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied (externe werking). Deze kunnen bestaan uit geluidseffecten door het wegverkeer (permanente effecten) en tijdelijke effecten ten tijde van de aanleg van de Graaf Alardsingel. In de akoestische berekeningen die gebruikt zijn ten behoeve van de passende beoordeling voor de stadsbrug zijn effecten als gevolg van het gebruik van de Graaf Alardsingel verdisconteerd. Daarmee zijn de permanente effecten met de vergunningsaanvraag ingevolge de Natuurbeschermingswet afgedekt.

In de vergunningsaanvraag ingevolge de Natuurbeschermingswet is aangegeven dat tijdelijke effecten als gevolg van de bouw van de stadsbrug qua aard en mate binnen de blijvende effecten vallen. Gezien de afstand en de ligging achter een dijklichaam zullen de tijdelijke effecten als gevolg van de realisatie van de Graaf Alardsingel aanzienlijk minder zijn dan de tijdelijke effecten als gevolg van de realisatie van de Stadsbrug. Derhalve kan worden gesteld dat deze niet zullen leiden tot een extra toename van de negatieve effecten op Natura 2000-gebied.

Flora- en faunawet

Sinds 2002 zijn er verscheidene flora en fauna inventarisaties uitgevoerd in het gebied de Waalsprong. Dit betreft ondermeer:

- 2004, Kwak. Inventarisatie van de flora en fauna in 2002 en 2003 – 'De Waalsprong', gemeente Nijmegen. Alterra rapport;
- 2006, Kwak en Wamelink. Update 2006 natuurwaarden De Waalsprong. Alterra rapport;
- 2008, Jagers op Akkerhuis, Stumpel, Verboom en van Blitterswijk. Aanvullende inventarisaties van vogels met vaste nesten, amfibieën en vleermuizen in de wijken Groot Oosterhout, Laauwik en Citadel in het ontwikkelingsgebied de Waalsprong te Nijmegen. Alterra rapport;
- 2008, Tauw. Inventarisatie waterafhankelijke natuur Lent.

Op basis van de inventarisaties is naar voren gekomen dat in het gebied van het beoogde tracé van de Graaf Alardsingel enkele algemeen voorkomende, licht beschermde grondgebonden zoogdiersoorten voorkomen. Rondom het zuidelijk gelegen Fort Benedenwaal wordt gefoerageerd door de gewone dwergvleermuis. Enkele vogels van het stedelijk gebied, waaronder groenling, huismus, heggemus, merel en Turkse tortel komen voor rond de bebouwing bij de oostelijke rand van het tracé. De oude boomgaard aan de oostrand van het tracé herbergt ondermeer sprinkhaanzanger, bosrietzanger en grasmus. In het onderzoek van 2004 zijn ten zuiden van het tracé twee steenuilen aangetroffen. In 2008 is nog slechts één van beide koppels aangetroffen. Van de beschermde plantensoort komt alleen grote kaardenbol voor (tabel 1). Overige beschermde soorten zijn in het plangebied niet aangetroffen.

De aanleg van een weg zal met name effect hebben op de voorgenoemde vogelsoorten, de standplaats van de grote kaardenbol en het leefgebied van enkele grondgebonden zoogdieren zal verdwijnen.

Licht beschermde soorten (tabel 1-soorten)

De ingreep zal naar verwachting leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele soorten van tabel 1 van de Flora- en faunawet. Dit heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten omdat er voldoende leefgebied in de omgeving aanwezig blijft en het algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling. Een ontheffing Flora- en faunawet is derhalve niet noodzakelijk.

Vogels

Met broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) indien concreet broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde.

Er zijn een aantal vogelsoorten waarvan de broedplaatsen jaarrond beschermd zijn en bij verwijdering van de broedplaats altijd ontheffing moet worden aangevraagd, dit betreft onder andere steenuil. Met de aanleg van de weg wordt een deel van het leefgebied van één en mogelijk twee steenuilenkoppels ongeschikt. De duurzame instandhouding van deze vogels in het gebied is daarmee naar verwachting in het geding. Er wordt onderzoek uitgevoerd om de negatieve effecten op steenuilen te bepalen en een gericht compensatieplan op te stellen. Als de steenuil wordt aangetast door het initiatief dient mogelijk ontheffing Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Een ontheffing Flora- en faunawet voor de aantasting van vogelsoorten moet aan een aantal voorwaarden voldoen (zware toets):

- 1 Er is geen alternatief.
- 2 De ingreep doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.
- 3 Er is sprake van een in of bij wet genoemd belang zijnde:
 - a dwingende reden van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten;
 - b de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud in de landbouw en in de bosbouw;
 - c bestendig gebruik;
 - d de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

De voorgestane ontwikkelingen kunnen naar verwachting aan de bovengenoemde voorwaarden voldoen. Namelijk:

- 1 De mogelijkheden rondom de inrichting van het gebied zijn reeds onderzocht in de MER studies. Zie voor een nadere toelichting van de afgewogen alternatieven en gemaakte keuzes paragraaf 2.4 en 4.1.7.
- 2 De steenuil staat op de Rode Lijst als kwetsbaar vermeld. De gunstige staat van instandhouding mag door de ontwikkeling niet in het geding komen. Momenteel wordt een compensatieplan opgesteld voor de aantasting van de steenuil in de totale Waalsprong en de Graaf Alardsingel in het bijzonder. Het uitgangspunt daarbij is dat de aanwezige steenuilenpopulatie duurzaam kan blijven voortbestaan, zij het op een andere locatie. Hierbij wordt gezocht naar passende mitigerende en compenserende maatregelen in de omgeving.
- 3 De aanleg van de Graaf Alardsingel is nodig ter ontsluiting van de Waalsprong. Met de realisering van circa 12.000 woningen in de Waalsprong is een goede verkeerskundige ontsluiting van groot belang.

Door Bureau Alterra i.s.m. STONE (Steenuilen Overleg Nederland) gewerkt aan het aanbrengen/aanleggen van de noodzakelijke compensatiemaatregelen. Deze werkzaamheden liggen goed op schema, zodat voor het komende broedseizoen de compensatie gereed is. De uitvoering is een gezamenlijke opdracht van de GEM en gemeente. Met het Ministerie van LNV is afgesproken dat voor 1 gebruikte nestlocatie er 3 mogelijke nestlocaties terug komen. Dit omdat nieuwe nesten lang niet in alle gevallen ook daadwerkelijk gaan worden gebruikt door steenuilen. Compensatie bestaat uit het ophangen van nestkasten aan boerenschuren en (in sommige gevallen) aanbrengen van extra erfbeplanting. In totaal zorgen we nu voor 15 compensatielocaties, waarmee in totaal dus 5 steenuilen "worden gecompenseerd". Dat is meer dan strikt noodzakelijk is voor de Graaf Alardsingel e.o. Daarmee bouwen we (1) een veiligheidsmarge in en (2) zijn vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen elders is de Waalsprong alvast de noodzakelijke maatregelen getroffen. Tegelijkertijd is Alterra bezig met het indienen van de ontheffingsaanvraag i.h.k.v. de Flora- en faunawet. Deze zal naar verwachting half mei/half juni 2009 worden verleend.

Conclusie

Op basis van voorgaande afweging is het aannemelijk dat een ontheffing Flora- en faunawet niet nodig is of verleend kan worden. Dientengevolge zijn er naar verwachting geen onoverkomelijke belemmeringen met betrekking tot de natuurwetgeving voor het project aan de orde.

6 PLANSYSTEMATIEK EN BESTEMMINGEN

6.1 Plansystematiek

Onderhavig bestemmingsplan heeft tot doel de aanleg van de Graaf Alardsingel en ontwikkeling/herstructurering van de aansluiting van de Graaf Alardsingel op de Prins Mauritssingel mogelijk te maken ten behoeve van een nieuwe ontsluitingsstructuur.

Voor dit bestemmingsplan is gekozen voor een relatief gedetailleerde manier van bestemmen, waarbinnen wel de nodige vrijheid/flexibiliteit is gegeven voor de realisering van de inrichting van het gebied.

Voor het bestemmingsplan is aangesloten bij de concept standaard planregels van de gemeente Nijmegen (versie oktober 2008). Verder is voor het plan aangesloten bij de bewoordingen en opbouw van planregels conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmings Plannen (SVBP) 2008. Volledige digitalisering is op het moment van definitieve besluitvorming nog niet verplicht, omdat de invoeringstermijn daarvan een tweede maal is uitgesteld (was 01-07-2009). Ten slotte voldoet het plan aan de bepalingen zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening.

Voor onderhavige ontwikkeling is gekozen voor één bestemming: 'Verkeer'.

6.2 Bestemmingen

De gronden binnen de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing, verkeerswegen (waaronder busbanen, fiets- en voetpaden), (ongebouwde) parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en waterpartijen, alsmede voor (bouw)werken ten algemene nutte en straatmeubilair. Railverkeer en spoorwegvoorzieningen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer' en ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een brug/viaduct mogelijk. Verder zijn binnen het plangebied voorzieningen voor openbaar vervoer en wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken, overbruggingen en overkluizingen toegestaan.

Ten aanzien van de voorzieningen van algemene nutte zijn bouwregels opgenomen in Hoofdstuk 3 van de regels, onder artikel 5 'Algemene bouwregels'. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is een maximale bouwhoogte van 4 m bepaald, met dien verstande dat bruggen, viaducten, palen, masten en beeldende kunst alsmede voorzieningen voor verkeersgeleiding hoger mogen zijn.

Ten behoeve van het talud van de aansluitende op/afrit van de Stadsbrug is een strook met de bestemming verkeer toegevoegd aan het plangebied. Hierbinnen is de aanduiding "groen" aangebracht om de ligging van de wegas te verduidelijken. De aanduiding "waterstaat" is aangebracht ter plaatse van de A watergang, ter bescherming van de waterbelangen. Hieraan is een aanlegvergunningstelsel gekoppeld.

7 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

Voor de uitvoering van de plannen voor de Waalsprong is de gemeente Nijmegen een publiek private samenwerking (PPS) aangegaan met projectontwikkelaars en woningcorporaties. Hiertoe zijn in 1994 in eerste instantie een intentieovereenkomst en later een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

De samenwerking richt zich op de realisering van circa 12.000 woningen met de bijbehorende infrastructuur en voorzieningen in het Waalspronggebied. Op basis van de samenwerkingsovereenkomst zijn verschillende organisaties opgericht. Bij de opstelling en realisering van voorliggend bestemmingsplan is de Grondexploitatie Maatschappij Waalsprong bv (GEM) betrokken. De GEM draagt zorg voor de realisering van de woningbouw, voorzieningen in de woongebieden en de kantoren in het centrumgebied. Daartoe koopt de gemeente Nijmegen gronden in en draagt deze vervolgens over aan de GEM. De taak van de GEM bestaat uit het bouwrijp maken van de gronden en doorlevering aan de in de GEM deelnemende partijen. De openbare ruimte in de verschillende deelgebieden wordt na realisering overgedragen aan de gemeente Nijmegen.

De realisering van de Graaf Alardsingel maakt onderdeel uit van de afwikkeling van de Hof van Holland en wordt gerealiseerd door, en op kosten van, de GEM. De spoorse doorsnijding en de T-splitsing tussen de Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel worden gerealiseerd door de gemeente. Dekking van deze werken is verankerd in de grondexploitatie Groot-Infra Waalsprong, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 1 april 1998, met een actualisatie die is vastgesteld in maart 2008.

Vaststelling van een exploitatieplan op grond van artikel 6.12 Wro is niet noodzakelijk. In het bestemmingsplan zijn geen bouwplannen ex art. 6.2.1. Bro opgenomen waarvan het verhaal van kosten noodzakelijk is. Ook zijn de mogelijkheden van sub b en c van dit artikel niet noodzakelijk.

8 PROCEDURES EN BRO OVERLEG

Het ontwerpbestemmingsplan 'Graaf Alardsingel' zal de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen.

Het ontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd en heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen de termijn zijn een vijftal ontvankelijke zienswijzen ingediend. Deze zijn van een gemeentelijke reactie voorzien in de bij dit bestemmingsplan behorende zienswijzennota. Alleen de zienswijze die is ingediend door het Waterschap heeft geleid tot een wijziging, namelijk het toevoegen van de aanduiding "waterstaat" en beschermend aanlegvergunningstelsel ter plaatse van de kruising van de watergang met de weg.

In het kader van het Bro overleg is het concept van het ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de provincie Gelderland, de inspectie VROM en het waterschap rivierenland.

Van het waterschap is een reactie ontvangen die aangeeft dat de wateraspecten nog niet goed geregeld waren en het vooroverleg niet goed is verlopen. Naar aanleiding daarvan is nader overleg gevoerd over de wateraspecten. In de zienswijze die het waterschap vervolgens heeft ingediend (zie zienswijzennota) is de reactie deels herhaald.

De andere overlegpartners hebben aangegeven geen aanleiding te zien voor opmerkingen.