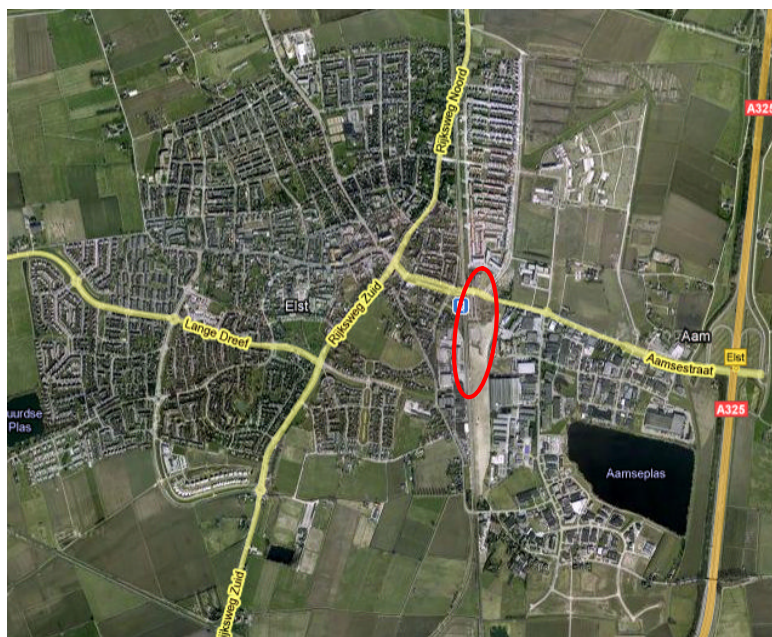


1.	INLEIDING.....	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Ligging plangebied.....	5
1.3.	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4.	Leeswijzer	7
2.	BESTAANDE SITUATIE	8
2.1.	Ruimtelijke & functionele structuur	8
3.	BELEIDSKADER.....	10
3.1.	Nationaal beleid	10
3.2.	Provinciaal beleid	11
3.3.	Regionaal beleid	13
3.4.	Gemeentelijk beleid	14
4.	STEDENBOUWKUNDIG VISIE	17
4.1.	Uitgangspunten	17
4.2.	Weginfrastructuur.....	19
4.3.	Railinfrastructuur	21
4.4.	Bebouwing	23
4.5.	Water.....	24
4.6.	Groen	25
5.	PLANBESCHRIJVING	26
5.1.	Algemeen	26
5.2.	Huis der Gemeente	26
5.3.	Kantoren & P+R	28
5.4.	Fietsenstalling	29
5.5.	Keerspoor	29
5.6.	Perrons.....	29
5.7.	Pleinen	30
5.8.	Verkeerstunnel	30
5.9.	Langzaamverkeerstunnel.....	32
5.10.	Busvoorzieningen	33
5.11.	Watergang	33

6.	MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN.....	34
6.1.	Bodem.....	34
6.2.	Geluid.....	37
6.3.	Lucht	44
6.4.	Externe veiligheid.....	46
6.5.	Milieuzonering.....	52
6.6.	Waterhuishouding	54
6.7.	Flora & fauna	60
6.8.	Archeologie	62
6.9.	Leidingen.....	64
6.10.	Explosieven.....	64
6.11.	Trillingen.....	65
6.12.	Duurzaamheid.....	65
6.13.	Verkeer & Parkeren	67
7.	JURIDISCH PLAN.....	70
7.1.	Bestemmingsregels	70
7.2.	Algemene regels	72
7.3.	Overgangsregels en slotregel.....	73
8.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	74
9.	OVERLEG & INSPRAAK.....	75
9.1.	Overleg.....	75
9.2.	Inspraak	75
9.3.	Zienswijzen	76



Globale ligging plangebied in groter verband (rode cirkel)

Bron: <http://maps.google.nl>

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De gemeente Overbetuwe wil het gebied aan weerszijden van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen ter hoogte van station Elst tot ontwikkeling brengen. Binnen de Stadsregio Arnhem - Nijmegen is station Elst namelijk een belangrijke halte op de spoorlijn Arnhem - Nijmegen, en de potentie van het gebied rondom het station wordt op dit moment niet benut.

Er zijn diverse ontwikkelingen die samen de aanleiding vormen voor de ontwikkeling van het gebied rondom station Elst, ook wel Elst Centraal genoemd. De belangrijkste zijn:

- De verhoging van de treinfrequentie; De Stadsregio Arnhem - Nijmegen wil in het kader van Stadsregiorail het openbaar vervoer in de regio verbeteren, onder andere door de frequentie van de treinen tussen Arnhem en Nijmegen te verhogen en door de kerende treinen van en naar Tiel onafhankelijk te maken van de doorgaande treinen tussen Arnhem en Nijmegen. Bovendien takken nu ten zuiden van Elst vanaf de Betuweroute de goederentreinen richting Arnhem in op de hoofdspoorlijn Nijmegen - Arnhem. Deze goederentreinen zorgen voor een te groot capaciteitsbeslag zodat de maximale baanvakcapaciteit bereikt wordt;
- De stedelijke ontwikkelingen; Elst is het geografische middelpunt van de Stadsregio. De stationslocatie is geografisch centraal in de kern Elst komen te liggen door het bouwen van de woonwijk Westeraam. Een goede aansluiting tussen de verschillende gebieden is gewenst. Het is bovendien een stationsgebied dat een belangrijk openbaar vervoersknooppunt vormt. Tevens is het een belangrijke Park and Ride (P+R) locatie;
- De nieuwe tangentielle verkeersstructuur voor Elst die als gevolg van de stedelijke ontwikkelingen wordt aangelegd. De huidige gelijkvloerse overweg Nieuwe Aamsestraat - Van Oldenbarneveltstraat/ Johan de Wittstraat is momenteel een belangrijke verbinding. In de nieuwe situatie wordt het doorgaande verkeer via rondwegen en nieuwe ongelijkvloerse verbindingen geleid en komt het doorgaande verkeer niet meer in het stationsgebied.

Om alle ontwikkelingen in het gebied te kunnen faciliteren en een goede aansluiting tussen de verschillende gebieden te bewerkstelligen, heeft het Bureau voor Integrale Stadsplanning in opdracht van de gemeente Overbetuwe een Stedenbouwkundige visie opgesteld (vastgesteld op 24 november 2009).

Deze visie, waarin een breed kader is geschapen voor de ontwikkeling van Elst Centraal, is een resultante van actuele ontwikkelingen en discussies (spoorzone, woningmarkt, exploitatie, wijzigingen in deelnemende partijen en inpassing Huis der Gemeente).

Deze Stedenbouwkundige visie valt grofweg uiteen in plannen voor:

- a. de weg- en railinfrastructuur en de watergangen;
- b. bebouwing in de vorm van het Huis der Gemeente, kantoren, voorzieningen, woningen en de P+R.

Daarna is gewerkt aan het Stedenbouwkundig plan als uitwerking van de Stedenbouwkundige visie. Het Stedenbouwkundig plan biedt de ruimte om, naast voortschrijdend inzicht, de vastgoedontwikkeling per fase en de tussenliggende openbare ruimte te richten op de dan heersende marktomstandigheden en eventuele kansen in besparingen van civieltechnische kosten. In het Stedenbouwkundige plan is, ten opzichte van de Stedenbouwkundige visie, nog eens gekeken naar een duidelijke en eenvoudige wegen-, groen- en waterstructuur die op een logische wijze aansluit op de wegen van de naaste omgeving en mogelijkheden biedt voor een alzijdig zichtbare situering van het Huis der Gemeente. Dit heeft, voor een deel, geleid tot een verschuiving van de infrastructuur. Het Stedenbouwkundig plan laat evenwel de hoofdstructuur van de Stedenbouwkundige visie – met de locaties van de spoorwegen, auto- en fietstunnel, P+R garage, kantoren en Huis der Gemeente – intact.

De gemeente had, gezien de verschillende stadia waarin de planvorming voor de infrastructuur en de vastgoedontwikkeling zich bevindt, in eerste instantie besloten om het bestemmingsplan voor Elst Centraal op te knippen in verschillende deelplannen. Vooruitlopend op het oprichten van nieuwe bebouwing wilde de gemeente het bestemmingsplan 'Elst Centraal, Infra' opstellen dat de aanleg van de nieuwe infrastructuur in het gebied mogelijk maakte. Dit bestemmingsplan heeft als ontwerp ter visie gelegen van 24 juni 2010 tot en met 3 augustus 2010.

In dit proces is enige vertraging opgetreden. Hierdoor is dit bestemmingsplan in de tijd ingehaald door het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente. Dit bestemmingsplan bood een planologisch-juridisch kader voor het Huis der Gemeente, de P+R en enkele kantoren met de infrastructuur die een goede ontsluiting van deze functies mogelijk maakt. Dit bestemmingsplan heeft als ontwerp ter visie gelegen van 3 februari 2011 tot en met 16 maart 2011.

Inmiddels is ook in dit proces vertraging opgetreden zodat het mogelijk is om beide ontwerpbestemmingsplannen in elkaar te schuiven en voor Elst Centraal een integraal bestemmingsplan te maken. Dit komt de overzichtelijkheid ten goede.

Aangezien er met de samenvoeging van beide bestemmingsplannen (het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra en Elst Centraal, Huis der Gemeente) geen zodanige wijzigingen worden aangebracht dat belangen van derden kunnen worden geschaad door het niet (opnieuw) ter inzage leggen van het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan, is besloten om voorliggend bestemmingsplan direct ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De wijzigingen die na de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen zijn aangebracht, staan beschreven in het 'rapport zienswijzen ontwerpbestemmingsplannen Elst Centraal, Huis der gemeente en Elst Centraal, Infra' die samen met voorliggend bestemmingsplan ter inzage zal worden gelegd.

Het (samengevoegde) bestemmingsplan Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente zorgt voor het benodigde planologische/ juridische kader om de onderstaande voorzieningen aan te leggen:

- Het nieuwe Huis der Gemeente van Overbetuwe met een fietsenstalling en parkeerterrein op maaiveld;
- De P+R bestaande uit maximaal 5 bouwlagen;
- Kantoren (circa 6.200 m²) rondom de P+R met parkeren op maaiveld;
- Het tracé van de sporen, inclusief het station (perrons, overkappingen en fietsenstallingen);
- De nieuwe verkeerstunnel ten zuiden van het station voor auto's, bussen en hulpdiensten en de nieuwe langzaamverkeerstunnel ter hoogte van de bestaande overweg aan de Nieuwe Aamsestraat inclusief de openbare ruimte waarmee deze kunstwerken aantakken op de bestaande openbare ruimte;
- De watergangen aan de noord- en oostzijde van het spoor;
- De overige weginfrastructuur aan de west- en oostzijde van het spoor.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied ligt centraal in de kern Elst en omvat circa 9 ha. De begrenzing van het plangebied is hierbij globaal als volgt:

- aan de noordzijde de woningbouwlocatie Westeraam;
- aan de oostzijde het bedrijventerrein de Aam;
- aan de zuidzijde (oostelijk van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen) het bedrijventerrein de Aam;
- aan de zuidzijde (westelijk van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen) de begrenzing van het bestemmingsplan voor de nieuwe Olympiasingel (Zuidtangent);
- aan de westzijde van noord naar zuid de woonbuurten De Eshof en De Grote Laak én het bedrijfsterrein van Heinz.

De begrenzing van het plan is aan de westzijde ingegeven door de ligging van de 2 spoorbanen van het hoofdrailnet. Gezien de hoge kosten is het niet haalbaar om het hele spoor in oostelijke richting op te schuiven.

Om in de toekomst tot een verantwoorde verkeersafwikkeling op het spoor te komen, is een derde spoor aan de westkant van het bestaande baanvak nodig om kruisende treinbewegingen op het hoofdspoor te voorkomen, zodat intensivering van het treinverkeer (RegioRail) mogelijk is.

Gezien de beperkte ruimte ter plaatse en de ruimte die het bedrijf Heinz nodig heeft voor een gezonde bedrijfsvoering is in overleg met ProRail een compromis gevonden voor het ruimtebeslag. Tevens wordt een gebied tussen de Korte Bemmelseweg en de spoorlijn meegenomen om een zuidelijke verbinding te kunnen maken tussen de nieuwe Olympiasingel (Zuidtangent) en het bedrijfsterrein van Heinz.

Aan de noordzijde van het plangebied is wat de begrenzing betreft zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de gebieden die beschikbaar zijn voor transformatie en/ of die benodigd zijn voor het aanleggen van de infrastructuur (zoals hellingbanen).

1.3. Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

<i>Naam</i>	<i>Vaststellingsdatum</i>	<i>Goedkeuringsdatum</i>
Uitbreidingsplan Elst 1954 in onderdelen	30 november 1954	07 maart 1956
Bestemmingsplan Elst-Noord	29 maart 1977	16 november 1977
Bestemmingsplan Bedrijventerrein Heinz	27 oktober 1981	29 maart 1982
Bestemmingsplan Bedrijvenpark De Aam	28 april 1992	08 december 1992
Bestemmingsplan Westeraam	14 december 1999	25 juli 2000
Bestemmingsplan Kern Elst	24 mei 2004	15 november 2004
Bestemmingsplan Zuidtangent, Elst – V	28 oktober 2008	11 juni 2009

Binnen sommige van deze bestemmingsplannen is de aanleg van de nieuwe infrastructurele voorzieningen op de beoogde locatie(s) niet mogelijk.

Binnen het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Aam' is de aanleg van het Huis der Gemeente met fietsenstalling en de aanleg van een P+R en kantoren op de beoogde locaties niet mogelijk.

Om te kunnen voorzien in een passend planologische/ juridische regime wordt derhalve het bestemmingsplan voor de gronden binnen het plangebied herzien ex artikel 3.1 Wro.

1.4. Leeswijzer

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven;
- In hoofdstuk 3 volgt vervolgens een beschrijving van het ruimtelijk beleidskader dat van toepassing is op het bestemmingsplan;
- In hoofdstuk 4 wordt de Stedenbouwkundige visie beschreven;
- In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van de plannen zoals die mogelijk gemaakt worden middels dit bestemmingsplan;
- In hoofdstuk 6 worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten behandeld zoals bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, waterhuishouding, flora & fauna, archeologie, leidingen, trillingen en explosieven;
- In hoofdstuk 7 volgt de beschrijving van het juridische deel van het plan;
- In hoofdstuk 8 komt de economische uitvoerbaarheid aan bod;
- In hoofdstuk 9 tenslotte worden de resultaten uit overleg en inspraak besproken en behandeld.

2. BESTAANDE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke & functionele structuur

Het gebied Elst Centraal is in de bestaande situatie een overgangsgedebied zonder een eigen identiteit, dat wordt gedomineerd door infrastructuur voor weg- en railverkeer. Centraal in het plangebied ligt de spoorlijn Arnhem - Nijmegen met een gelijkvloerse spoorwegkruising ter hoogte van de Nieuwe Aamsestraat - Van Oldenbarneveltstraat/ Johan de Wittstraat.

De gronden en gebouwen gelegen rondom deze vervoersfunctie vormen thans een ongestructureerd gebied met een zeer lage verblijfskwaliteit. Het plangebied is gelegen ten oosten van het spoor en ligt grotendeels braak. Alleen het noordelijke deel, ter hoogte van het station is op dit moment in gebruik als P+R. Vroeger was het plangebied in gebruik als rangeerterrein. Dit is echter in het verleden al geruimd. Op de huidige kiosk en wachtruimten na, bevinden zich geen gebouwen in het plangebied. Wel bevinden zich op station Elst 860 fietsklemmen die merendeels voorzien zijn van een kap en een aantal fietskluizen. Op alle fietsenklemmen wordt in het kader van een werkgelegenheidsproject toezicht gehouden.



Luchtfoto bestaande situatie plangebied en directe omgeving

Bron: <http://maps.google.nl>

De bedrijvigheid aan de Energieweg op het bedrijventerrein De Aam ten oosten van het plangebied oefent zowel door de aanwezige activiteiten als de bestaande ruimtelijke structuur en beeldkwaliteit een nadelige invloed uit op de ontwikkelingspotentie van Elst Centraal. In het bijzonder de activiteiten van 2 bedrijven aan de Energieweg hebben een grote impact op het gebied.

De overige bedrijvigheid gelegen tussen de Industrieweg-Oost en de Energieweg oefent een veel kleinere impact uit omdat de milieuhygiënische invloed veel geringer is dan die van de overige bedrijven.

Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de nieuwe Zuidtangent van Elst, de Olympiasingel, en het bijbehorende viaduct over het spoor.

Ten westen van het spoor ligt over vrijwel de gehele lengte van het plangebied het terrein van het bedrijf Heinz.

3. BELEIDSKADER

In deze paragraaf worden de ruimtelijk relevante beleidskaders beschreven waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling zijn plek krijgt.

3.1. Nationaal beleid

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden, de zogenaamde Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wetswijziging zorgt voor een duidelijke taakverdeling tussen de overheden waarbij ruimtelijke beleidsplannen van rijksoverheid, provincie en gemeenten in hoge mate verticaal op elkaar zijn afgestemd. In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. Hiertoe stelt elke overheidslaag een structuurvisie vast. De nota ruimte en het streekplan worden aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro.

Nota Ruimte

Hoofddoel van het nationale ruimtelijke beleid is om ruimte te scheppen voor verschillende ruimtevragende functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin.

Het rijk streeft naar betrouwbare bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische centra via de hoofdverbindingssassen (spoor, weg en water). Het rijk richt zich met voorrang op de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten op de hoofdverbindingssassen boven knelpunten elders in de hoofdinfrastructuur.

In de nationale stedelijke netwerken is centrumvorming essentieel. Centra vergroten de stedelijkheid en bieden naast wonen en werken, een breed scala aan voorzieningen (zorg, kunst, cultuur, sport, recreatie en overige diensten).

In zijn algemeenheid staat bij centrumvorming een betere benutting van het bestaand bebouwd gebied en van de bestaande infrastructuur voorop. Vooral centrumvorming rond knooppunten van infrastructuur is van belang. Een goed ontwerp van dergelijke centra kan bijdragen aan de stedelijkheid en de aantrekkelijkheid van de stad. Vaak kan er een hoge dichtheid en menging van functies gerealiseerd worden rond vervoersknooppunten die multimodaal, in meer richtingen en op verschillende schaalniveaus worden ontsloten.

Onderhavig plan past binnen het geschetste beleidskader. De vestiging van het Huis der Gemeente in het gebied Elst Centraal draagt bij aan de centrumontwikkeling met functiemenging rondom station Elst, de aanpassingen aan het spoor bij Elst zijn een voorbeeld van de aanpak van een knelpunt in het hoofdrailnet en er wordt zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte binnen stedelijk gebied.

3.2. Provinciaal beleid

Zoals hierboven aangegeven wordt het streekplan aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro. De provincie ziet er op toe dat bestemmingsplannen ook inderdaad worden vastgesteld conform hun beleid, waarbij zij een reactieve rol vervult. Een en ander vraagt om een nadere vertaling van het streekplanbeleid. Die vertaling is in Gelderland neergelegd in de Wro-agenda.

De Wro-agenda beoogt een kader te bieden voor de toepassing van nieuwe instrumenten en duidelijkheid te bieden waar dit al kan. In deze agenda wordt beschreven welke instrumenten toegepast (kunnen) worden voor het verwezenlijken van provinciale doelen. De nieuwe wet verandert vrijwel niets aan de inhoud van het streekplan 'Gelderland 2005'. Voor onderhavig plangebied heeft de agenda geen consequenties bovenop het streekplanbeleid.

Streekplan Gelderland 2005

Op 29 juni 2005 is het streekplan door de provincie Gelderland vastgesteld. In het document wordt de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur uit de Nota Ruimte, als centraal element aangehouden voor de ontwikkeling van de Provinciale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van haar grondgebied versterken door in te zetten op de kenmerken en waarden die de provincie van belang acht. Het gaat om natuur en water, maar ook de ruimtelijke ontwikkeling van stedelijke functies en infrastructuur. Anders gezegd: de provincie zal zich sterk maken voor het 'groenblauwe raamwerk' en het 'rode raamwerk'. De overige gebieden behoren tot het multifunctioneel gebied waar gemeenten, in regionaal verband, een grotere rol in toegewezen krijgen.

De gemeente Overbetuwe behoort tot de Stadsregio Arnhem - Nijmegen. Deze regio beschikt over een stedelijke dynamiek door onder andere de ligging aan een aantal belangrijke internationale hoofdverbindingen. De provincie heeft, mede op basis van het Regionaal Plan 2005 - 2020 van de Stadsregio, voor deze regio een aantal specifieke identiteitsbepalende ruimtelijke en sociaal-culturele kenmerken vastgelegd. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij nadere invulling van gebiedsgerichte opgaven.

Specifieke identiteitsbepalende kenmerken die betrekking hebben op de gebiedsgerichte opgave voor het plangebied zijn:

- De structuur van het landschap in relatie tot het stedelijke gebied en de transportstromen;
- De grote culturele variëteit en diversiteit van de regio;
- De unieke en karakteristieke ligging van de regio tussen twee stuwwalcomplexen en de ligging aan twee Europese rivieren (Rijn en Maas);
- Het rijke aanwezige cultuurhistorische en archeologische erfgoed.

De ligging van de gemeente Overbetuwe tussen de steden Arnhem en Nijmegen zorgt, voornamelijk voor het oostelijk deel van de gemeente, voor druk op de stedelijke ontwikkeling. In het Regionaal Plan is de ontwikkeling van deze hoek van de regio nader geconcretiseerd.

Een van de aandachtspunten voor de verdere ontwikkeling van de Stadsregio tot stedelijk netwerk is stedelijke transformatie, met als doel door een gerichte kwaliteitsimpuls in het bestaand stedelijk gebied de Stadsregio verder te ontwikkelen als een aantrekkelijke regio voor huishoudens, bedrijven en bezoekers.

Ter versterking van het rode raamwerk wordt in beginsel gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied, de reeds geplande uitbreidingen en de meest kansrijke knooppunten.

Dit is onder andere mogelijk door nieuwe combinatiemilieus van wonen, werken en voorzieningen in de overige knooppunten, waaronder de subcentra langs het spoor. Station Elst is één van die knooppunten. StadsregioRail is de ruggengraat voor de stedelijke ontwikkeling in de Stadsregio. De stations aan het spoor kunnen zich ontwikkelen tot een brandpunt van stedelijke functies, waarin naast wonen en werken ook plaats is voor publieksintensieve voorzieningen, zoals het Huis der Gemeente en de P+R.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

Naast het beleid zoals dat hierboven is beschreven, hebben Provinciale Staten van Gelderland op 15 december 2010 de Ruimtelijke Verordening Gelderland (RVG) vastgesteld. Deze verordening is op 2 maart 2011 in werking getreden. In een provinciale ruimtelijke verordening ex artikel 4.1 Wro worden regels gesteld ten aanzien van de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen. De RVG vormt een beleidsneutrale vertaling van het in het Streekplan Gelderland 2005 en de beleidsuitwerkingen daarvan verwoorde beleid. Hier is verder geen nieuw beleid aan toegevoegd.

In artikel 2.2 van de RVG is opgenomen dat nieuwe bebouwing ten behoeve van wonen en werken in een bestemmingsplan slechts is toegestaan:

- binnen bestaand bebouwd gebied;
- binnen de woningbouwcontour van de Stadsregio Arnhem – Nijmegen;
- binnen de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen;
- binnen de zoekrichting woningbouw van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, mits 90% van de woningen wordt gebouwd in de betaalbare huur en/of koopsector, met dien verstande dat voor de gemeente Doesburg een percentage van 70 geldt.

Aangezien voorliggend project is gelegen in bestaand stedelijk gebied wordt aan de Ruimtelijke Verordening voldaan.

3.3. Regionaal beleid

Regionaal Plan 2005 - 2020

Het Regionaal Plan zet breder in op regionale thema's om de internationale positie van de Stadsregio Arnhem - Nijmegen te versterken. In de regio ligt onder meer een stedelijke transformatieopgave in gebieden rondom multimodale knooppunten zoals de gemeente Overbetuwe. Binnen de gemeente Overbetuwe vormt de kern Elst samen met de kern Oosterhout een deel van het stedelijk kerngebied van de regio. Daarbij speelt de ligging aan belangrijke (spoor)wegen een grote rol. Het gebied is hierdoor zeer goed ontsloten.

De Stadsregio wil zich verder ontwikkelen als een aantrekkelijke regio voor huishoudens, bedrijven en bezoekers. De woondoelelstelling voor de Stadsregio is de bouw van 26.000 nieuwe woningen voor de periode 2010 - 2020. Deze doelstelling geldt voor gemeenten binnen de Stadsregio.

Investeren in bijzondere strategische knooppunten

Naast een dominante ontwikkeling van station Arnhem CS als belangrijk grootstedelijke centrumknoop, worden op de lange termijn bijzondere knooppunten zichtbaar die ook een centrumfunctie ontwikkelen. Het zijn specifieke knooppunten die ofwel door hun strategische ligging ofwel door hun functieprogramma een centrumfunctie gaan vervullen op bovenregionaal niveau. Er zijn drie grotere zogenaamde regiostations, waar een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving wenselijk is. Het gaat om: Dieren, Elst (in combinatie met Westeraam) en Wijchen-Centrum. De herontwikkeling van deze knopen is complex en vraagt zowel van de markt als van de Rijksoverheid ondersteuning in de planontwikkeling.

Voor StadsregioRail wordt gebruik gemaakt van de reeds bestaande spoorinfrastructuur op de trajecten Zevenaar - Arnhem, Zutphen - Arnhem, Arnhem - Nijmegen, Nijmegen - Boxmeer, en Nijmegen - Wijchen. Extra ruimte is nodig voor spoorvoorzieningen bij:

- Station Wijchen (keerspoor);
- Station Nijmegen Goffert (nog aan te leggen);
- Station Elst (keerspoor);
- De splitsingspunten van de spoorlijnen ten westen en oosten van Arnhem CS (ongelijkvloerse kruisingen);
- Station Westervoort (onlangs geopend).

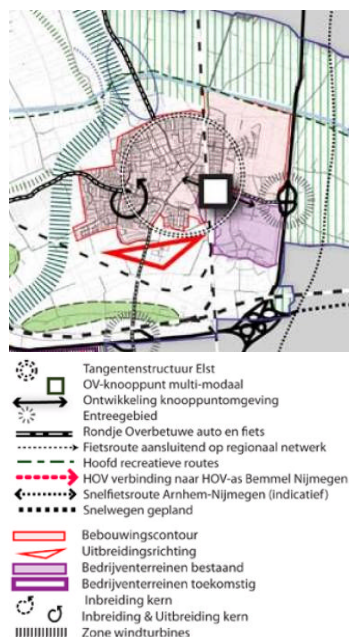
Op deze locaties zijn geen kapitaalintensieve ontwikkelingen toegestaan, die de uiteindelijke realisatie van deze railinfrastructuur kunnen belemmeren, tot een bestemmingsplan met deze spoorvoorzieningen is vastgesteld.

Middels onderhavig bestemmingsplan worden onder andere het Huis der Gemeente, de P+R garage, enkele kantoren, de ontsluitende infrastructuur (ten behoeve van de voornoemde voorzieningen), de railinfrastructuur in en op station Elst in de vorm van een keerspoor en perronvoorzieningen vastgelegd.

3.4. Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie+

De Toekomstvisie+ is vastgesteld op 8 september 2009 en is een overkoepelend beleidsdocument dat richting geeft aan het beleid en handelen van de gemeente Overbetuwe. Het is het vertrekpunt voor het uitwerken van het verdere beleid. Aan de hand van uitgewerkt (sectoraal) beleid en actuele gegevens kan de gemeente hier periodiek de prioriteiten bepalen.



Netwerken openbaar vervoer

De spoorinfrastructuur in de gemeente Overbetuwe bestaat uit de verbindingen Arnhem - Nijmegen, Tiel - Elst (Betuwelijn) en de Betuweroute voor goederenvervoer. Net als de bovenregionale wegen snijden deze lijnelementen door de oude landschappelijke structuur. Voor de ontsluiting van de gemeente per openbaar vervoer zijn naast de eigen stations Elst en Zetten-Andelst ook het station Nijmegen-Lent en Arnhem-Zuid van belang. Station Elst is bovendien een belangrijk knooppunt in de regio.

Verbeteren doorstroming verkeer

Overbetuwe zet zich in voor het verbeteren van de doorstroming van het verkeer door het breder inzetten en inpassen van de knooppuntenbenadering bij de entreegebieden om zo een meerwaarde te verkrijgen ten gunste van mobiliteit, landschap en milieuhygiëne.

In het gebied Elst Centraal ter hoogte van station Elst wil de gemeente met de knooppuntenbenadering - door efficiënt ruimtegebruik, functiemenging en gebruik te maken van verschillende vervoersverbindingen - synergie tussen activiteiten verwezenlijken.

Verbeteren en optimaliseren openbaar vervoernetwerk

Overbetuwe geeft prioriteit aan het verbeteren en optimaliseren van het openbaar vervoernetwerk binnen de gemeente.

Er ligt een opgave bij de stationslocaties Elst en station Zetten-Andelst. Deze twee locaties zijn op de visiekaart aangeduid met 'OV-knooppunt multi-modaal'. Station Elst (en omgeving) wordt verder ontwikkeld tot een netwerkstation; een aantrekkelijk stationsgebied met onder andere de functies wonen, werken en parkeren. De transferiumfunctie wordt hierbij uitgebreid, waardoor een betere ketenmobiliteit ontstaat.

De verbindingen met de stations Arnhem-Zuid en Nijmegen-Lent verdienen aandacht. Stations moeten goed ontsloten zijn voor voor- en natransport naar het centrum en de snelwegen, voor zowel auto-, als busverkeer. Hierbij moet ook voldoende en veilige stallingsruimte voor fietsen beschikbaar zijn.

Gemeentelijk mobiliteitsplan Overbetuwe

Op 29 november 2004 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003 - 2013 (GMO) vastgesteld. Het GMO is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijk element is. Eén van de belangrijkste instrumenten is een categorisering van wegen met daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Belangrijk uitgangspunt in het GMO is het loslaten van de huidige radiale hoofdwegenstructuur. In plaats daarvan wordt de hoofdwegenstructuur veranderd in een tangentiale wegenstructuur in en om de kern Elst. Zo wordt het doorgaand gemotoriseerde verkeer uit de dorpskern en de woonwijken geweerd.

Het gemotoriseerde verkeer via de oostelijke aanvoerroute vanaf de A325 wordt halverwege de Nieuwe Aamsestraat in noordelijke richting afgeleid via de Centuurbaan. Het noordelijk deel van deze tangent sluit aan op de Rijksweg Noord. De Olympiasingel (Zuidtangent) kruist de spoorbaan ongelijkvloers ter hoogte van de Bemmelseweg en sluit via de Industrierweg Oost weer aan op de Nieuwe Aamsestraat.

Inmiddels is het bestemmingsplan om de aanleg van de Olympiasingel (Zuidtangent) mogelijk te maken onherroepelijk. Deze weg kruist de spoorlijn door middel van een viaduct ongeveer ter hoogte van de huidige gelijkvloerse spoorwegkruising in de Bemmelseweg.

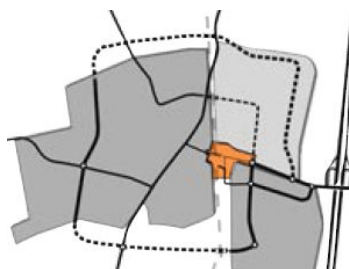
Die gelijkvloerse spoorkruising wordt te zijner tijd opgeheven. Het viaduct is in uitvoering, oplevering is naar verwachting het 2^e kwartaal van 2012. Het viaduct wordt zodanig uitgevoerd dat rekening wordt gehouden met een verdubbeling van het spoor (uitbouw van 2 naar 4 sporen) en een (nieuwe) zuidelijke ontsluitingsweg van het bedrijf Heinz naar de Olympiasingel.

Intern oost-westverkeer, voornamelijk van belang voor het busverkeer en hulpverleningsdiensten wordt via een bypass, in de vorm van een tunnel, ten zuiden van de huidige gelijkvloerse kruising Nieuwe Aamsestraat - Van Oldenbarneveltstraat/Johan de Wittstraat afgewikkeld. Het GMO wijkt hierin niet af van het Verkeersplan Elst uit 1996.

Actualiteit

De gemeente is in maart 2009 begonnen met de evaluatie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. De gemeente wilde nagaan of ze met het huidige mobiliteitsplan op de juiste koers zit en bezien of de voorgenomen maatregelen de gewenste effecten hebben opgeleverd.

Aan de hand van de evaluatie heeft de gemeente het beleid bijgesteld. In november 2009 heeft de gemeenteraad besloten een studie te laten verrichten over de nut/ noodzaak van de noord(west)tangent.



*Impressie tangentielle
hoofdwegenstructuur Elst met in
stippellijnen tangenten.*

4. STEDENBOUWKUNDIG VISIE

Het Bureau voor Integrale Stadsplanning heeft voor de gemeente een Stedenbouwkundige visie opgesteld voor het gebied Elst Centraal. Deze visie is een resultante van actuele ontwikkelingen en discussies (spoorzone, woningmarkt, exploitatie, wijzigingen in deelnemende partijen en inpassing Huis der Gemeente). Om het Huis der Gemeente, de fietsenstalling, de P+R garage en de kantoren, die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, in een ruimer kader te plaatsen, wordt in dit hoofdstuk de Stedenbouwkundige visie beschreven die voor Elst Centraal als geheel is ontwikkeld.

4.1. Uitgangspunten

Algemeen

De diverse ontwikkelingen maken dat de planvorming op onderdelen nog aan wijziging onderhevig is. De volgende uitgangspunten liggen echter vast en worden als een gegeven beschouwd:

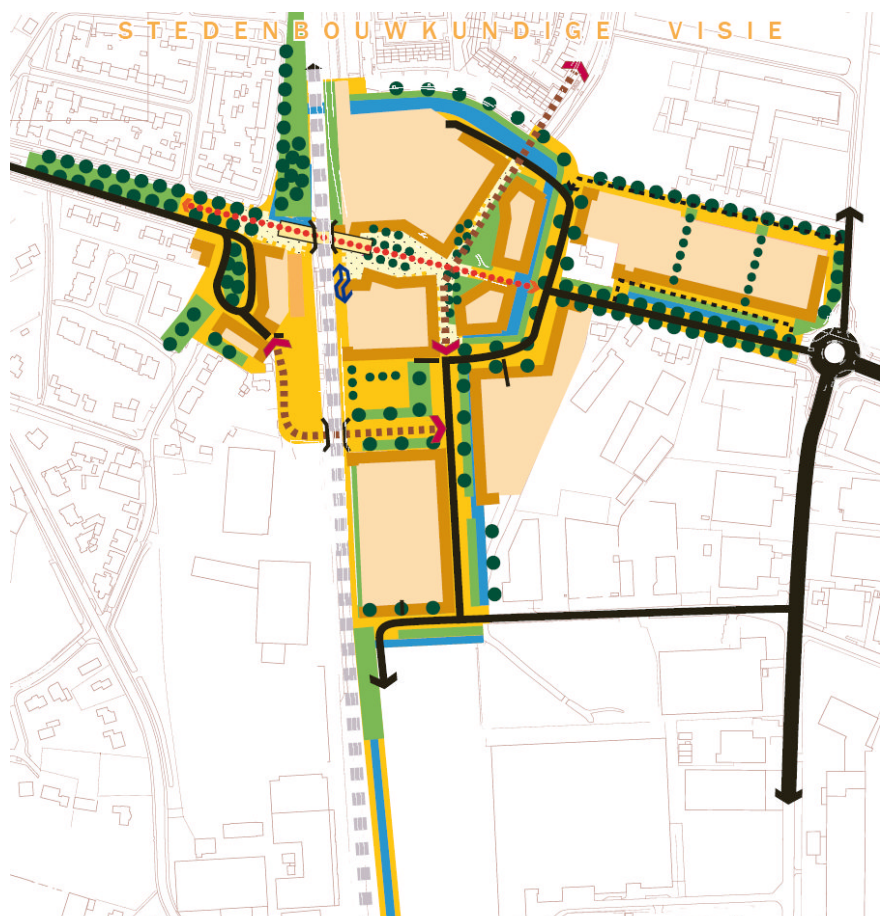
- Herontwikkeling van de spoorzone; De realisatie van StadsregioRail noodzaakt tot aanpassing van de bestaande spoorinfrastructuur; De treinen van en naar Tiel moeten onafhankelijk van de treinen op het baanvak Arnhem - Nijmegen kunnen keren. Om de hinder van goederentreinen te beperken voor doorgaande reizigerstreinen is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) door het kabinet een voorkeursbesluit genomen dat voorziet in een vrije kruising vanaf de Betuweroute;
- Het vervangen van de bestaande gelijkvloerse kruising aan de Nieuwe Aamsestraat - Van Oldenbarneveltstraat/ Johan de Wittstraat door een verkeerstunnel en een tunnel voor langzaamverkeer ten gevolge van de voornoemde herontwikkeling; Realisering van StadsregioRail maakt opheffing van de bestaande gelijkvloerse kruising noodzakelijk. Het uitgangspunt is een goede fietsverbinding tussen (het oude) Elst enerzijds, en Westeraam en het bedrijventerrein de Aam anderzijds. Ook is een goede bereikbaarheid van de stationsvoorzieningen (P+R) voor bus, auto en fiets noodzakelijk en moeten de doorgaande routes voor bussen en hulpdiensten behouden blijven;
- Het Huis der Gemeente wordt ontwikkeld in het gebied Elst Centraal; De gemeenteraad heeft zich uitgesproken voor realisering van het Huis der Gemeente aan de oostzijde van het spoor;
- De combinatie van wonen en werken is noodzakelijk om een gebied te creëren dat niet alleen overdag levendig en sociaal veilig is.

Voor de omgeving van het station is uitgegaan van het maken van twee voorkanten aan weerszijde van het spoor:

- een met allure herin te richten situatie aan de westzijde in een, deels bestaande, groene setting;

- een nieuw ontworpen situatie aan de oostzijde door middel van een gelede pleinvorm met bomen en verhoogde groene terrassen, uitsluitend toegankelijk voor langzaam verkeer en hulpdiensten. Dit oostelijke plein wordt zo georganiseerd, dat in 4 richtingen verbindingen worden gemaakt; naar de wijk Westeraam in het noorden, de Nieuwe Aamsestraat in het oosten, de ontsluitingsweg naar het zuiden en de onderdoorgang naar het Stationsplein-west in het westen.

De perrons worden ontsloten door middel van trappen en liften die gebruik maken van het tunneltracé in het verlengde van de lijn Nieuwe Aamsestraat - Van Oldenbarneveltstraat/ Johan de Wittstraat.



Stedenbouwkundige Visie d.d. 24 november 2009
Bron: Bureau voor Integrale Stadsplanning

Een ander belangrijk ontwerpmotief betreft de waterverbinding tussen noord en zuid. Deze, om waterhuishoudkundige redenen, functionele verbinding is vormgegeven als een continue singel die de hoofdontsluiting van de diverse functies begeleidt. Dit open water heeft steeds aan één zijde een groen talud. Op deze wijze slingert als het ware een “groen/ blauw lint” door het plangebied.

De westzijde van Elst Centraal vormt het eindpunt van de bomenlaan: de middenberm van de Johan de Wittstraat/ Van Oldenbarneveltstraat. Dit landschapsmotief wordt herhaald aan de oostzijde: het “beboomde” singelprofiel van de Nieuwe Aamsestraat.

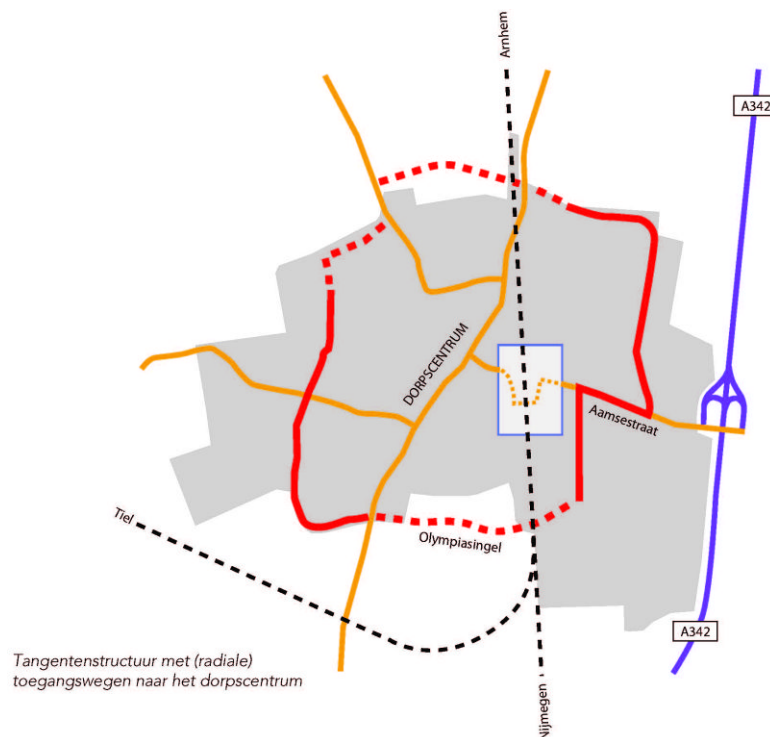
De ruimtelijke structuur is zo opgebouwd dat met een eigen centrum (de stationspleinen oost en west) en de singels in het plangebied, een markante schakel zal ontstaan tussen de delen van Elst aan weerszijden van het spoor.

De Stedenbouwkundige visie, zoals hiervoor beschreven, is met name voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, uitgewerkt in een Stedenbouwkundig plan. In hoofdstuk 5 is een uitgebreide beschrijving van het Stedenbouwkundige plan opgenomen.

4.2. Weginfrastructuur

Algemeen

Een goede verkeersafwikkeling is één van de belangrijkste onderleggers, zo niet de belangrijkste onderlegger voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied Elst Centraal. De kern Elst wordt in verkeerstechnische zin omgevormd van een radiaal georganiseerd “dorp” naar een middelgrote plaats met een tangentielle hoofdverkeersstructuur.



De gemeente is in maart 2009 begonnen met de evaluatie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Aan de hand van de evaluatie heeft de gemeente het beleid bijgesteld. In november 2009 heeft de gemeenteraad besloten een studie te laten verrichten over de nut/ noodzaak van de noord(west)tangent.

Bron: Studio SAL

De kern Elst, en meer in het bijzonder de locatie Elst Centraal, zijn blijvend gebaat bij een tangentenstructuur met 2 ongelijkvloerse kruisingen voor het spoor, geschikt voor 50 km/ uur en 2 interne verbindingen, eveneens ongelijkvloers uitgevoerd, voor al het overige interne verkeer (te detailleren als een 30 km-zone). Met deze verbindingsmogelijkheden is het spoor als barrière goed te nemen.

In en rondom het plangebied Elst Centraal wordt een stelsel van openbare ruimten aangelegd, waarmee programma's worden ontsloten en verbindingen worden gecontinueerd.

Het spoor wordt door gemotoriseerd verkeer ongelijkvloers gekruist door middel van een zuidelijk gelegen bypass. Deze verbinding heeft primair betekenis voor busverkeer en hulpverleningsdiensten, en secundair als verbindingschakel voor het bestemmingsverkeer rondom het plangebied en de directe omgeving ervan. Het Stedenbouwkundige plan en voorliggend bestemmingsplan vormen dan ook uit verkeerstechnisch oogpunt een belangrijke voorwaarde voor het opheffen van de radiale wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer en het implementeren van het tangentiale systeem. Het doorgaande gemotoriseerde verkeer op de as Johan de Wittstraat/ Van Oldenbarneveltstraat - Nieuwe Aamsestraat wordt ontmoedigd en zal de dan gerealiseerde Olympiasingel moeten volgen.

Het stationsplein voor het Huis der Gemeente zal door de Nieuwe Aamsestraat ontsloten worden terwijl de P+R garage en de kantoren door de Energieweg ontsloten worden. Zowel de Nieuwe Aamsestraat als de Energieweg zijn, in de nieuwe situatie, zogenaamde erftoegangswegen.

Goudappel Coffeng heeft op basis van de Stedenbouwkundige visie een aantal doorrekeningen verricht (nr. OBT041/Slh/0111, d.d. 2 oktober 2009). Deze hebben betrekking op het op een acceptabel niveau houden van doorgaand verkeer via het voorgestelde tunneltracé. De conclusie luidt dat door het treffen van extra verkeersmaatregelen (ten opzichte van een verkeerstechnische inrichting behorend bij een 30 km/uur regime) binnen het plangebied een goed evenwicht wordt bereikt: een groot deel van het verkeer zal dan voor de Olympiasingel (Zuidtangent) kiezen. Het verkeersaanbod Nieuwe Aamsestraattunnel - Johan de Wittstraat/ Van Oldenbarneveltstraat is acceptabel. Bussen, hulpdiensten en autoverkeer mogen van deze verkeerstunnel gebruik maken. Dit zal door middel van verkeerskundige maatregelen worden geregeld. Door de Nieuwe Aamsestraat en de Energieweg in te richten als 30 km/uur wegen, wordt het vrachtverkeer zoveel mogelijk uit het gebied geweerd.

Ontsluiting Heinz

Een belangrijke voorwaarde voor de verkeersafwikkeling binnen het plangebied, is de wijze waarop de verkeersafwikkeling van Heinz kan worden ingepast. De aanvoer van grondstoffen en halfproducten en de afvoer van gereed product vindt in de huidige situatie plaats via de noordelijke toegang en dus via de Oude Aamsestraat - Nieuwe Aamsestraat - A325. Een zuidelijke ontsluiting van het terrein van Heinz is echter vanuit milieuhygienisch en verkeerstechnisch oogpunt (ontsluiting aansluiten op de tangentenstructuur en weren van het verkeer uit het centrum) te prefereren. Op basis van de vastgestelde Stedenbouwkundige visie en het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is de keuze voor de tunnel voor gemotoriseerd verkeer genomen. In de huidige Stedenbouwkundige visie is de ontsluiting van Heinz daarom geprojecteerd in zuidelijke richting, conform de meest wenselijke situatie.

Ontsluiting langzaam verkeer

Uiteraard is een fijnmazig systeem van fiets- en voetgangersverbindingen van groot belang, onder andere ten behoeve van reizigers, die gebruik maken van het openbaar vervoer. Alle ontworpen routes over de straten en pleinen van het plan zijn geschikt voor het langzaam verkeer. Omdat sprake zal zijn van een 30-km regime is er geen sprake van vrijliggende fietspaden. Een uitzondering vormt de fietsroute door de langzaamverkeerstunnel.

Een drietal verbindingen hechten de woonwijk Westeraam aan de routes van het stationsgebied en verder aan het overige deel van het centrum van Elst. De voetgangersroute, die via dezelfde langzaamverkeerstunnel de sporen ter hoogte van het station kruist, wordt voorzien van openbaar toegankelijke liften en trappen naar de perrons. Ook wordt voorzien in voldoende goed uitgeruste fietsenstallingen (aan weerszijden van het station).

Busverbindingen

Het huidige busstation aan de westzijde van het spoor blijft bestaan als belangrijkste op- en uitstapplaats. Via de verkeerstunnel en het stationsplein oost wordt de verbinding gelegd met de vrije busbaan door Westeraam. De bussen halteren aan beide zijden van het station.

4.3. Railinfrastructuur

Het gebruik van het spoor wordt geïntensiveerd. Hieraan liggen de volgende oorzaken ten grondslag:

- De goederenroute via het spoor naar het noorden vanaf de Betuweroute gaat door Elst;
- De verbinding Arnhem - Nijmegen en vice versa wordt 6 keer per uur onderhouden;

- In Elst wordt de keerinrichting voor het spoor uit Tiel gesitueerd. Dat houdt de aanleg van een 3^e spoor aan de westkant van het bestaande baanvak in;
- De verbouw van het huidige station (aanleg nieuw zijperron, ongelijkvloerse toegangen via de langzaamverkeerstunnel Nieuwe Aamsestraat en meer stallingscapaciteit voor fiets en auto).

Ter plaatse van de wijk Westeraam blijft sprake van een tweesporig baanvak.

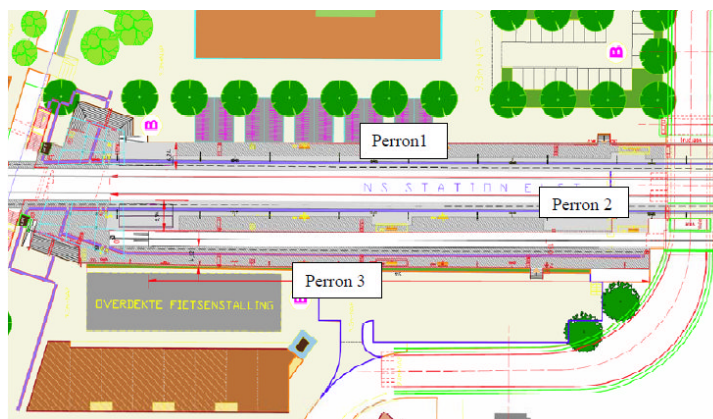
Gezien de intensiteit in gebruik moet van ongelijkvloerse kruising van spoor en weg worden uitgegaan. Stedenbouwkundig dient recht gedaan te worden aan de historische continuïteit van de Nieuwe Aamsestraat ter plekke van het spoor: een goed ingepaste langzaamverkeerstunnel met toegangen naar de perrons als onderdeel van de nieuwe vervoersknoop.

Keerspoor

Voor de treinen vanuit de richting Tiel wordt een derde spoor aangelegd, een zogenaamd keerspoor. Op deze manier worden intakkende personentreinen vanaf het spoor uit de richting Tiel voorkomen.

Perrons

Uitgegaan is van een perronlengte van 340 m voor de treinen Arnhem – Nijmegen (perron 1 en 2) en 115 m voor de trein naar Tiel (perron 3). De perrons dienen te voldoen aan de normhoogte van 76 cm boven de bovenkant van het spoor.



Overzicht perrons nieuwe situatie

*Bron: Stedenbouwkundig en architectonisch Voorlopig Ontwerp
versie 21 januari 2011*

Er komen in totaal 3 zijperrons. Aan de oostzijde komt een zijperron waar de treinen uit Nijmegen in de richting Arnhem halteren. Centraal gelegen komt een zijperron waar de treinen uit Arnhem in de richting Nijmegen halteren.

Aan het zijperron ten westen van het nieuwe spoor halteren de treinen van en naar Tiel. Omdat het keerspoor niet doorloopt richting Arnhem is aan de noordzijde gekozen voor een kopperron, waarbij het middelste en het westelijke zijperron gecombineerd worden.

Er is gekozen voor een oplossing met 3 zijperrons omdat dit in combinatie met het keerspoor tot het kleinst mogelijke ruimtebeslag leidt.

4.4. Bebouwing

In het gebied Elst Centraal zijn verschillende vastgoedontwikkelingen opgenomen. Deze worden hieronder op hoofdlijnen behandeld. Deze vastgoedontwikkelingen en de aantallen en bouwhoogtes die genoemd worden zijn indicatief.

De Woongaard

Aan de noordoostzijde van het plangebied, ten noorden van de Nieuwe Aamsestraat, bevindt zich het deelgebied De Woongaard. In dit gebied wordt aansluiting gezocht tussen de nieuwbouwwijk Westeraam en Elst Centraal. Het voorlopige programma bestaat uit grondgebonden woningen, appartementen en woon-werkunits.

De Overtoom

Aan de oostzijde van het plangebied, ten zuiden van de Nieuwe Aamsestraat, tussen het spoor en bedrijventerrein De Aam bevindt zich het gebied De Overtoom. In dit deelgebied wordt het plangebied Elst Centraal met nieuwe bebouwing afgerond.

't Klooster

Aan de noordzijde van het plangebied, ten noorden van de Nieuwe Aamsestraat, ingeklemd tussen het spoor en nieuwbouwwijk Westeraam bevindt zich het gebied 't Klooster. In dit deelgebied wordt een woon-werkprogramma gerealiseerd.

De voorgenomen bebouwing bestaat uit grondgebonden woningen, appartementen en commerciële ruimte. Hierbij moet gedacht worden aan kleine stationsgebonden winkeleenheden, consument gerichte kantoorruimten, ateliers, horeca, (para-)medische voorzieningen en kinderdagopvang en dergelijke.

Stationsgebied Oost

Aan de oostzijde van het spoor en aan weerszijden van de Nieuwe Aamsestraat bevindt zich het gebied Stationsplein Oost. Hier worden het Huis der Gemeente, appartementen en een fietsenstalling (circa 500 fietsstalplaatsen) ten behoeve van het station gerealiseerd.

Het gemeentehuis vormt het meest karakteristieke gebouw aan het Stationsplein-Oost.

In hoogte niet afwijkend van de overige gebouwen, maar met een torenachtig accent op het hoekpunt van het gelede plein. Het gemeentehuis heeft straks twee voorkanten: één naar het Overbetuweplein, aan de noord-/ oostzijde, en één naar het Vrijheidsplein aan de zuidzijde, waar parkeerruimte is voor bezoekers. De westkant richt zich naar het perron.

Stationsgebied West

Aan de westzijde van het plangebied, ten westen van het spoor en bevindt zich het gebied Stationsplein West. In dit deelgebied wordt een werkprogramma gerealiseerd. De bebouwing bestaat uit appartementen, woon-werkunits, circa 600 fietsstalplaatsen en commerciële voorzieningen. Hierbij moet gedacht worden aan kleine stationsgebonden winkeleenheden, consument gerichte kantoorruimten, ateliers, horeca, (para-)medische voorzieningen en kinderdagopvang en dergelijke. De bebouwing is maximaal 4 lagen hoog.

Kantorstrip & P+R

In het midden van het plangebied, ten oosten van het spoor, bevindt zich een kantoorzone. Hier worden kantoren, een P+R garage en daar ten noorden van het Huis der Gemeente gerealiseerd.

De P+R is voorzien in een parkeergarage van 4 à 5 bouwlagen, direct grenzend aan het perron. De gebouwde parkeervoorziening ten behoeve van de P+R-plaatsen zal gecombineerd worden met de parkeerbehoefte van het Huis der Gemeente en het overige kantoorprogramma. De parkeercapaciteit bedraagt minimaal 525 parkeerplaatsen. Met 5 bouwlagen wordt de parkeercapaciteit verruimd tot circa 880 parkeerplaatsen.

4.5. Water

Water vormt een structurele drager voor Elst Centraal. Leidraad voor de planontwikkeling is het voorgestelde tracé in noord-zuidrichting uit het waterplan Elst-oost. Het verloop van de Bemmelse Zeeg wordt gecontinueerd tot aan de noordwestkant van het plangebied en sluit daar aan op een bestaande watergang.

Ook de ruimtelijke kwaliteit van het water als open ruimte is in het gebied benut. Water maakt voelbaar deel uit van de openbare ruimte en is aan de oostzijde als een continue singel opgenomen die de hoofdontsluiting van de diverse functies begeleidt. Dit open water heeft steeds aan één zijde een groen talud.

4.6. Groen

Ondanks het feit dat sprake is van een betrekkelijk hoge bebouwingsdichtheid, is het groen in ruime mate aanwezig. De volgende motieven zijn in het Stedenbouwkundige visie aan de orde:

- Het Overbetuweplein is ontworpen als een karakteristiek geleed bomenplein, met de hierboven genoemde groene plint;
- Het “groene profiel” van de Johan de Witstraat/ Van Oldenbarneveltstraat blijft bestaan en herhaalt zich aan de oostkant van het plein in de Nieuwe Aamsestraat ten zuiden van de Woongaard;
- De Woongaard is een door bomen begrensde woonenclave;
- Het Stationsplein-West zorgt voor de beëindiging van de lommerrijke Johan de Wittstraat/ Van Oldenbarneveltstraat;
- Het bestaande park aan de noordkant van het Stationsplein-West blijft gehandhaafd;
- Langs het singelprofiel (tevens hoofdontsluiting van het gebied) is sprake van een continue bomenlaan;
- Binnen het woongebied de Woongaard zijn speelplekken voorzien;
- Het grootste deel van de benodigde parkeercapaciteit bevindt zich onder het woondek. Het woondek leent zich daarom voor een kindvriendelijk (speel-)milieu.

5. PLANBESCHRIJVING

5.1. Algemeen

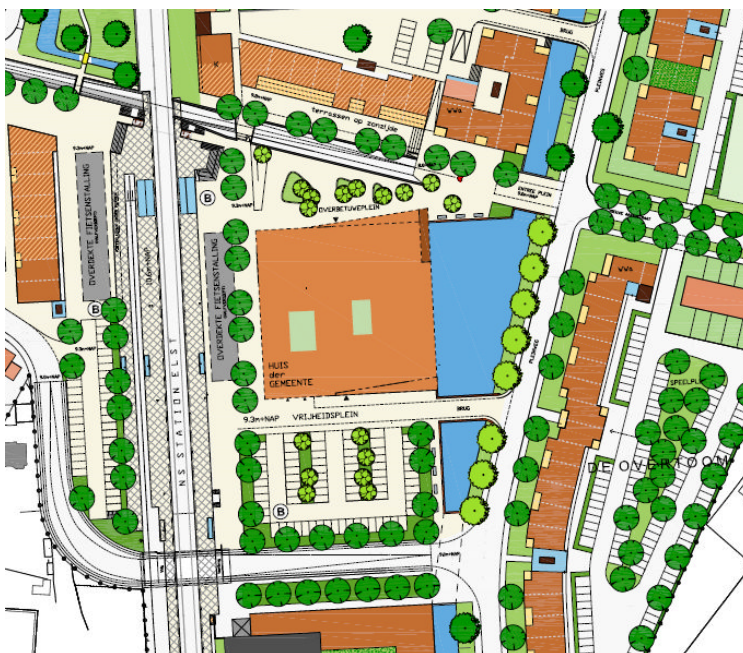
De programmatische uitgangspunten en locatiekeuzen voor Elst Centraal zijn onderwerp van een Stedenbouwkundige uitwerking. Deze uitwerking (Stedenbouwkundig Plan) biedt de ruimte om, naast voortschrijdend inzicht, de vastgoedontwikkeling per fase en de tussenliggende (sub)structuur openbare ruimte te richten op de dan heersende marktomstandigheden en eventuele kansen in besparingen van civieltechnische kosten. In het Stedenbouwkundige plan is, ten opzichte van de Stedenbouwkundige visie, nog eens nader gekeken naar een duidelijke en eenvoudige wegen-, groen- en waterstructuur die op een logische wijze aansluit op de wegen van de naaste omgeving en mogelijkheden biedt voor een alzijdig zichtbare situering van het Huis der Gemeente. Dit heeft, voor een deel, geleid tot een verschuiving van de infrastructuur. Het Stedenbouwkundig plan laat evenwel de hoofdstructuur van de Stedenbouwkundige visie – met de locaties van de spoorwegen, auto- en fietstunnel, P+R garage, kantoren en Huis der Gemeente – intact.

Het bestemmingsplan is een planologische/ juridische vertaling van het Stedenbouwkundig plan, maar biedt tevens ruimte voor de detaillering- en uitwerkingsslag die nodig is om de functie daadwerkelijk op inrichtingsniveau te kunnen ontwerpen en realiseren.

5.2. Huis der Gemeente

Het gemeentehuis zal een karakteristiek gebouw aan het Overbetuweplein worden. Het wijkt qua hoogte niet af van de overige gebouwen, maar krijgt aanvullend wel een torenachtig accent aan de noordoostzijde om het Overbetuweplein te markeren.

Het gemeentehuis krijgt zowel aan de noord- als aan de zuidzijde een entree.



*Situatietekening maaiveld Huis der Gemeente en fietsenstalling
Bron: Studio SAL*

Het gebouw zal bestaan uit 4 bouwlagen met een bouwhoogte van maximaal 19 m en krijgt een hoogte accent van circa 28 m. Het Huis der Gemeente krijgt een totaal bruto vloeroppervlak van circa 9.675 m².

Ten zuiden van het gemeentehuis worden circa 75 parkeerplaatsen aangelegd voor bezoekersparkeren. De overige parkeerplaatsen ten behoeve van het Huis der Gemeente zullen in de P+R garage gerealiseerd worden.



*Voorlopig Ontwerp Huis der Gemeente
Bron: Atelier PRO*

5.3. Kantoren & P+R

Ten zuiden van het Huis der Gemeente en de bypass onder het spoor voor gemotoriseerd verkeer is een P+R garage geprojecteerd aan twee zijden omringd door kantoren. De P+R garage zal gaan bestaan uit 4 à 5 bouwlagen. De bouwhoogte hiervan bedraagt maximaal circa 14 m. Het totaal aantal parkeerplaatsen in de P+R garage bedraagt circa 525 bij 4 bouwlagen. Bij een 5^e bouwlaag kunnen in totaal circa 880 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De P+R wordt voorzien van een lift zodat deze ook voor mindervaliden bereikbaar is.

Het bruto aantal vierkante meters aan kantoorruimte bedraagt circa 7.700 m². De kantoren bestaan uit 4 bouwlagen en de bouwhoogte bedraagt circa 16 m. De exacte verdeling van deze oppervlakte over de 4 lagen wordt in een later stadium uitgewerkt. Verder worden er op maaiveld nog circa 100 parkeerplaatsen aangelegd.



Situatietekening P+R garage en kantorenstrip
Bron: Studio SAL

5.4. Fietsenstalling

In de Stedenbouwkundige visie is voor de eindsituatie een ruimtereservering voor circa 1.100 fietsplaatsen opgenomen. Aan de westzijde is ruimte gereserveerd voor circa 560 overdekte fietsklemmen en 40 fietskluizen aan de oostzijde voor circa 370 overdekte fietsklemmen en 130 fietskluizen.

5.5. Keerspoor

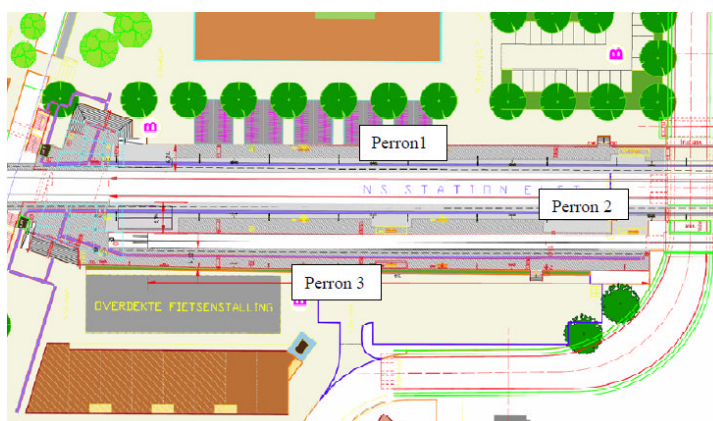
Voor de treinen uit de richting Tiel wordt een keerspoor aangelegd. Op de keervoorziening ten zuiden van het perron, buigt het spoor met een s-boog in 2 stappen richting de bestaande baan vanwege het naastgelegen perron voor reizigers vanuit Nijmegen. Deze s-boog is gekozen om zoveel mogelijk de aantasting van de logistieke processen op het Heinzterrein te beperken. Doel is om minder dan 1,0 m over de erfgrans heen te gaan. De keervoorziening loopt zo ver mogelijk door richting de langzaamverkeerstunnel, zodat reizigers die over willen stappen een zo kort mogelijke afstand hoeven te overbruggen.

5.6. Perrons

Het bestaande oostelijke perron (afbeelding perrons, perron 1), waar de treinen uit Nijmegen in de richting Arnhem halteren, wordt met circa 15 m verlengd tot over de verkeerstunnel om treinen met een lengte van 340 m te kunnen faciliteren. Ter hoogte van de langzaamverkeerstunnel sluit het perron aan op de lift. Deze lift dient voor mindervaliden die vanaf het Overbetuweplein het perron op willen.

Centraal gelegen komt een zijperron (perron 2) van 340 m waar de treinen uit Arnhem in de richting Nijmegen halteren. Aan de noordzijde ter hoogte van de langzaamverkeerstunnel wordt het perron verlengd met 16 m en aan de zuidzijde met 10 m. Dit perron is gelegen tussen 2 sporen. Hierdoor krijgt het perron een afscheiding aan de westzijde ten behoeve van de veiligheid. Het perron is gezien de breedte van 6,0 m niet geschikt voor een eilandperron (tweezijdige uitstap). Hier is namelijk circa 8,4 m voor nodig.

Aan de westzijde, ten westen van het nieuwe spoor, komt een nieuw perron (perron 3) van circa 115 m waar de treinen van en naar Tiel halteren. Het perron wordt bij de optionele voetbrug aan de zuidzijde ontsloten richting het Vrijheidsplein (ten zuiden van het Huis der Gemeente) en de P+R, en bij de langzaamverkeerstunnel met een lift, trappen en een hellingbaan vanuit de omgeving.



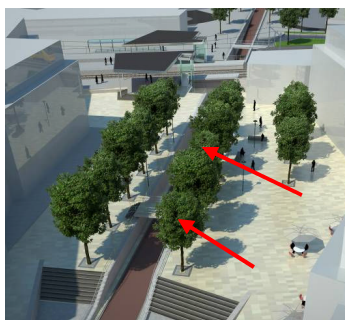
Overzicht perrons nieuwe situatie

*Bron: Stedenbouwkundig en architectonisch Voorlopig Ontwerp
versie 21 januari 2011*

Op de kop van het doodlopende keerspoor worden perron 2 en 3 aan elkaar gekoppeld. Hierdoor zijn maar 2 liften nodig om het station te ontsluiten voor mindervaliden.

5.7. Pleinen

Aan weerszijden van het spoor wordt een verhoogd plein aangelegd. Aan de westzijde ligt het plein op maaiveldniveau en loopt iets op richting het spoor. Nabij het uiteinde van de tunnel kan het verhoogde plein aan beide zijden van het spoor via luie trappen worden betreden. Aan de oostzijde liggen naast de trappen hellingbanen waarmee het verhoogde Overbetuweplein toegankelijk is voor mindervaliden. De scheidende werking van de tunnel op het plein wordt visueel door bomen weggenomen.

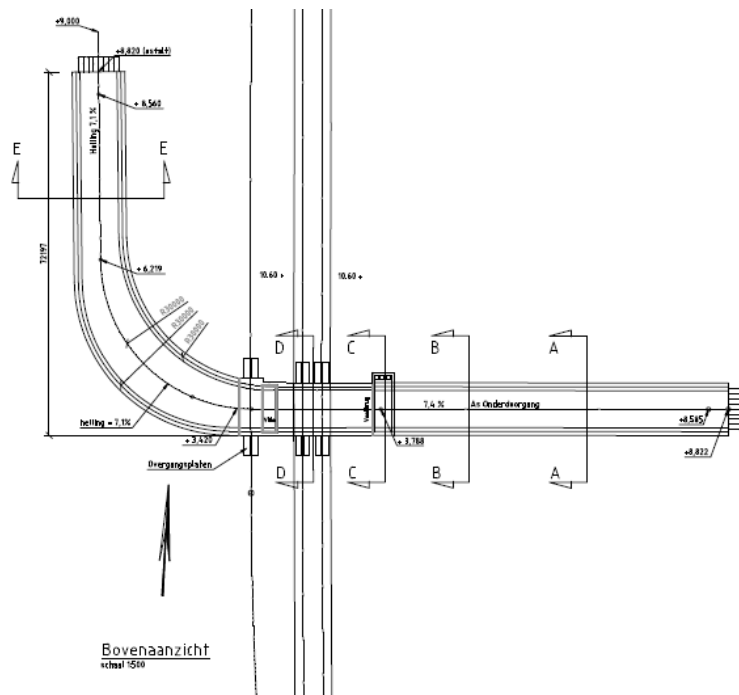


*Locaties bruggen plein oostzijde
spoor ter hoogte van
langzaamverkeerstunnel (rode
pijlen)*

Fysiek zijn beide delen van het Overbetuweplein (aan de oostzijde van het spoor) met elkaar verbonden door 2 bruggen. De lift en de trap naar de tunnel zijn via het plein te bereiken. Daarnaast kan het perron via een trap worden betreden.

5.8. Verkeerstunnel

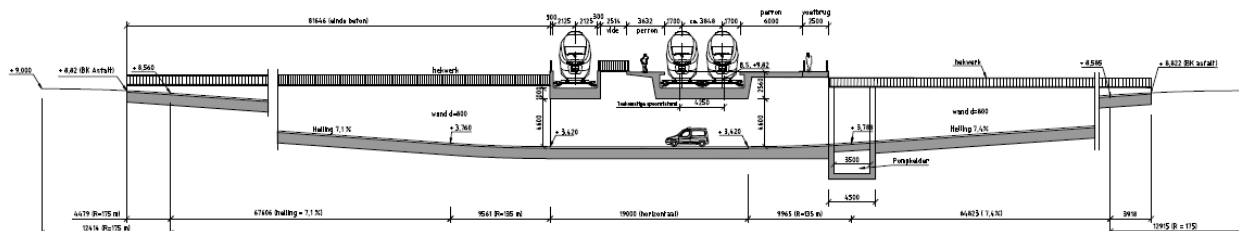
Ten zuiden van de perrons wordt een verkeerstunnel bestemd voor auto's en bussen en tevens geschikt voor hulpdiensten, aangelegd op circa 160 m ten zuiden van de huidige overweg. De doorrijhoogte voor de tunnel is circa 4,6 m. De overgang van het gesloten tunneldeel naar het open tunneldeel aan de westzijde wordt gerealiseerd door een nagenoeg haakse bocht. Dit resulteert in een horizontaal alignement (loop van de aslijn van het tracé) met een zeer krappe horizontale boog en een zeer beperkt zicht voor het wegverkeer. In het tunnelontwerp is daarom in de binnenbocht een verbreding toegepast zodat bussen elkaar ook in de bocht kunnen passeren. Tevens wordt op deze wijze het zicht voor de gebruikers verbeterd.



Impressie verkeerstunnel

Bron: Spoorzone Elst Onderdoorgang Auto-/busverkeer Voorlopig Ontwerp van 26 januari 2011

Het gesloten tunneldeel is in het ontwerp zo open en transparant mogelijk gehouden door in het eilandperron een brede maar vooral zeer lange vide aan te brengen. Deze vide loopt in het verlengde van de perrontoeegang vanaf de voetbrug over het spoor. Door de voetbrug aan de oostkant van het dek los te houden van de rest van het tunneldek wordt ook hier een ruime opening in het verlengde van de oostelijke perrontoeegang gerealiseerd.



Dwarsdoorsnede verkeerstunnel

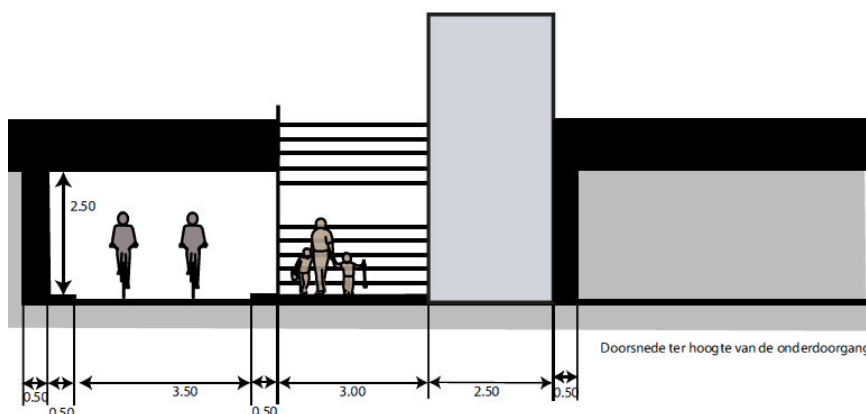
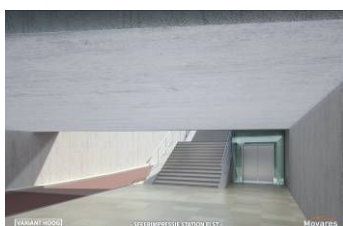
Bron: Spoorzone Elst Onderdoorgang Auto-/busverkeer Voorlopig Ontwerp van 26 januari 2011

5.9. Langzaamverkeerstunnel

De huidige gelijkvloerse overweg Nieuwe Aamsestraat - Van Oldenbarneveltstraat/ Johan de Wittstraat wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising voor voetgangers en fietsers in de vorm van een langzaamverkeerstunnel. Het doorgaande autoverkeer dat nu door het centrum van Elst gaat, wordt voor een belangrijk deel via de nieuwe Olympiasingel (Zuidtangent) geleid en komt niet meer in het stationsgebied. De tunnel ter plaatse van de huidige spoorwegovergang krijgt straks een belangrijke interwijkfunctie voor het langzaamverkeer.



De liften en trappartijen naar de onderdoorgang zijn gelegen op de verbrede koppen van de perrons en kunnen overdekt worden om zo een aangename wachtruimte te creëren voor de reizigers. Een overkapping op deze plek markeert bovendien duidelijk de stationsentree.



Trappen en liften geven toegang tot de langzaamverkeerstunnel en de perrons. Ze worden zo transparant mogelijk uitgevoerd om het zicht in de centrale as op tunnel- en straatniveau 'vrij' te houden en om voldoende sociale controle uit te kunnen oefenen op gebruikers van de liften, trappen en onderdoorgang volgens het principe 'zien en gezien worden'. Door looproutes rechtdoor te leggen zonder obstakels en hoeken wordt overzicht gecreëerd en kan iedereen zich makkelijk oriënteren in het gebied. Hoogwaardige materialen als staal, glas, hout, RVS en natuursteen (voor de trappen en vloeren) zorgen voor een duurzame en hoogwaardige aanblik en werken preventief tegen verloedering.



5.10. Busvoorzieningen

Aan de westzijde van het station zal een bushalte gesitueerd worden voor de 3 buslijnen die het station op dit moment aandoen. Er wordt gehalteerd aan de voetgangerszone.

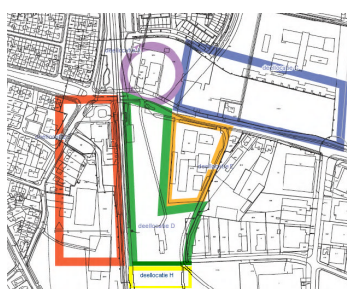
5.11. Watergang

Tevens is er een continue singel opgenomen aan de oost- en zuidzijde van de voorzieningen, die de hoofdotsluiting begeleidt. Door het opnemen van watergangen in de vorm van oppervlaktewater wordt ook de ruimtelijke kwaliteit van water als open ruimte benut. Dit open water heeft steeds aan één zijde een groen talud.

6. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

6.1. Bodem

Voor het plangebied zijn een historisch bodemonderzoek (Adviesbureau De Straat, nr. b02b0321.r01, d.d. 19 november 2002), een aanvullend bodemonderzoek (nr. b03b0197.r01, d.d. 17 november 2003) en nog een aanvullend bodemonderzoek (nr. b05b0584.r01, d.d. 22 februari 2006) uitgevoerd.



In het historisch onderzoek van november 2002 is een beeld gegeven van de activiteiten die hebben plaatsgevonden op het stationsterrein in Elst. Hieruit is duidelijk geworden dat op veel van de onderzochte locaties nog niet voldoende bekend was over de aanwezige bodemkwaliteit. In het kader van de doorkijk naar het vervolgtraject is een inschatting gemaakt van de onderzoeksinspanning die noodzakelijk is om de bodemkwaliteit van de locatie in beeld te krijgen. Er is uitgegaan van het idee dat op de bedrijfslocaties die wel zijn meegenomen in dit historisch onderzoek, maar buiten de ontwikkelingsgrenzen vallen, geen verder bodemonderzoek noodzakelijk is. In het aanvullend bodemonderzoek van november 2003 en 2006 zijn 6 locaties nader onderzocht.

Deellocatie A: Aamsestraat 11, E.T.E. (paarse omkadering)

De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met koper, kwik, zink, nikkel, PAK, EOX en minerale olie. De ondergrond is licht verontreinigd met nikkel en minerale olie. In het grondwater zijn geen overschrijdingen gemeten. Bij het trafohuisje is asbest in de bodem waargenomen. Hier zal een nader onderzoek uitgevoerd worden op het moment dat de grond in gebruik genomen wordt. Deze deellocatie ligt echter buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

Deellocatie B: Terrein westelijk van het spoor (rode omkadering)

De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met cadmium, koper, kwik, lood, zink, nikkel en minerale olie. Deze locatie ligt grotendeels buiten het plangebied. Voor zover de gronden binnen het plangebied zijn gelegen, krijgen ze een verkeersbestemming.

Deellocatie C: Aamsestraat 15, Breunisse (blauwe omkadering)

Deze deellocatie bestaat uit landbouwgrond. Het gehele perceel is onderzocht en licht verontreinigd met minerale olie.

De deellocaties B en C worden op basis van de onderzoekresultaten uit milieuhygiënisch opzicht geschikt geacht voor de huidige en toekomstige bestemming. Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Deellocatie D: Nieuwe Aamsestraat 22, Rangeerterrein NS (groene omkadering)

Deze deellocatie is onderzocht. In het onderzoek zijn meerdere gevallen van ernstige bodemverontreinigingen ontdekt. De bovengrond ter plaatse van de voormalige werkplaats is sterk verontreinigd met PAK en minerale olie, en matig verontreinigd met zink. Tevens zijn er meerdere verontreinigingen aangetroffen. Bij de voormalige reinigingsinstallatie zijn geen verhoogde waarden voor gehalogeneerde koolwaterstoffen aangetoond. Wel is de bodem sterk verontreinigd met bestrijdingsmiddelen.

De stichting Bodemsanering NS is verplicht de grond functioneel te saneren. De stichting Bodemsanering NS heeft op 15 december 2009 een evaluatieverslag van de uitgevoerde sanering opgesteld conform de afgegeven saneringsbeschikking. Het evaluatieverslag is ter goedkeuring aangeboden aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland en bij besluit van 19 mei 2010 heeft Gedeputeerde Staten ingestemd met het ingediende evaluatieverslag.

Deellocatie E: Nieuwe Aamsestraat 24, Rijnvallei-Betuco/Welkoop (oranje omkadering)

Deze locatie is in 1994 onderzocht. Hierbij is een interventiewaarde overschrijding voor minerale olie in de grond en het grondwater vastgesteld, ter plaatse van 3 ondergrondse brandstoftanks. De grond dient gesaneerd te worden.

Voor deze sanering werd eerder een saneringsplan ingediend, dat destijds tevens is goedgekeurd door het bevoegde gezag, de Provincie, maar beide documenten zijn inmiddels van rechtswege komen te vervallen. Deze instemmingsprocedure zal derhalve opnieuw in zijn geheel moeten worden doorlopen. De Provincie zal hierbij opnieuw moeten afwegen of er, gezien de verschillende bestemmingen (water, wegen, groen, kantoor e.d.), wel of niet daadwerkelijk gesaneerd moet worden of dat er wellicht functiegericht gesaneerd kan worden. Waarbij er mogelijk een gedeelte van de verontreinigingen onder de wegverharding mag blijven zitten.

Deellocatie H: onverdacht gedeelte aan de zuidzijde van de onderzoekslocatie (gele omkadering)

De ondergrond is licht verontreinigd met minerale olie. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen met arseen en cadmium aangetoond.

Deellocatie H wordt op basis van de onderzoekresultaten uit milieuhygiënisch opzicht geschikt geacht voor de huidige en toekomstige bestemming. Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Korte Bemmelseweg ten westen van spoor (ten zuiden van Heinz)

Grontmij heeft een verkennend en nader bodemonderzoek (nr. 1207522, d.d. 29 mei 2001) uitgevoerd naar de kwaliteit van de bodem in het gedeelte van het plangebied ter hoogte van de Bemmelseweg in het uiterste zuiden van het plangebied. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Verontreinigingssituatie grond

- in de grond is een sterke verontreiniging met PAK en een sterke verontreiniging met PCB's aanwezig;
- de PCB-verontreiniging (met gehalten boven de interventiewaarde) bevindt zich op het noordwestelijke gedeelte van de locatie. De horizontale omvang van de PCB-verontreiniging is circa 850 m². De verontreiniging is in verticale richting nog niet afgeperkt. Op basis van de huidige gegevens blijkt dat de ondergrens van de verontreiniging op minimaal circa 1 m -mv ligt. Het bodemvolume met PCB-gehalten boven de interventiewaarde wordt geschat op circa 680 m³;
- de PAK-verontreiniging (met gehalten boven de interventiewaarde) bevindt zich op het zuidoostelijke gedeelte van de locatie en is terreingrensoverschrijdend. De omvang van de PAK-verontreiniging is minimaal circa 350 m². De ondergrens van de verontreiniging bevindt zich op circa 0,3 m -mv. Het bodemvolume met PAK-gehalten boven de interventiewaarde wordt geschat op minimaal circa 105 m³. Op het overige gedeelte van de onderzoekslocatie is de bovengrond licht verontreinigd met PAK (gehalten boven de streefwaarde).

Verontreinigingssituatie grondwater

In het grondwater zijn, met uitzondering van een licht verhoogd gehalte aan zink, geen verontreinigingen aangetroffen.

Actuele risico's

De PAK- en PCB-verontreinigingen brengen geen actuele humane, ecologische of verspreidingsrisico's met zich mee.

Ernst & urgentie

Omdat het bodemvolume met sterk verontreinigde grond groter is dan 25 m³, is in de zin van de Wet bodembescherming sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en geldt een saneringsnoodzaak. Omdat de verontreinigingen geen actuele risico's met zich meebrengen is sanering van de bodemverontreinigingen niet urgent (sanering > 10 jaar na afgeven van de beschikking 'ernst en urgentie').

6.2. Geluid

Inleiding

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege een (spoor)weg bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van een (spoor)weg, wijziging van een (spoor)weg of nieuwbouw van woningen aan een bestaande (spoor)weg.

De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in L_{den} en wordt bepaald door het gewogen gemiddelde van de volgende geluidsniveaus:

- het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur);
- het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur), verhoogd met 5 dB;
- het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur), verhoogd met 10 dB.

Wettelijke grenswaarden (spoor)wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder zijn normen voor de maximaal toegestane geluidsbelasting afkomstig van (spoor)wegen opgenomen. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden vastgesteld worden.

Beleidskader

De gemeente Overbetuwe heeft haar eigen geluidsbeleid. Dit beleid is vastgesteld op 8 september 2009 en heeft als doel het behouden van de goede kwaliteiten en het benutten van kansen om voor de gebieden de geluidskwaliteit te verbeteren. Een belangrijke subdoelstelling is het realiseren van een per gebied passende geluidskwaliteit.

De gemeente Overbetuwe is opgedeeld in een 12-tal gebiedstypen. Het gebied Elst Centraal is een eigen gebied vermeld onder Stedelijke zone/ OV-knooppunt (Elst Centraal). Dit gebied moet een duurzaam stationskwartier worden; een goed functionerend overstappunt en een logische schakel tussen de te onderscheiden delen van de gemeente. Ondanks de druk van verkeer en vervoer moet het ook een ontspannen locatie zijn, een rustplek tussen centrum en periferie.

De kwalificatie voor de geluidsambitie in dit gebied is “onrustig” voor wat betreft (weg- en rail)verkeerslawaai en “redelijk rustig” voor het geluid van bedrijven.

gebiedstypering	geluidsklasse (ambitie)	geluidsklasse (bovengrens)	geluidsklasse (ambitie)	geluidsklasse (bovengrens)
	weg- en railverkeer		bedrijven	
OV-knooppunt (Elst Centraal)	onrustig	lawaaiig	redelijk rustig ²⁾	onrustig

²⁾ geluidsluwe zijde 1 of 2 geluidsklassen stiller

Onderzoeken

Er is een onderzoek (DGMR, nr. M.2007.5652.12.R001, d.d. 26 maart 2010) uitgevoerd naar de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van weg- en railverkeerslawaaï vanwege de beoogde plannen (de ontwikkeling van het Huis der Gemeente, kantoren, P+R garage en wijzigingen aan de infrastructuur). In een vervolgonderzoek (DGMR, nr. M.2007.5652.29.N001, d.d. 3 februari 2012) is naar aanleiding van het hiervoor genoemde onderzoek, noodzakelijke maatregelen voor het weg- en railverkeerslawaaï en voor de nieuwe ontsluitingsweg van Heinz beschreven. De genoemde onderzoeken zullen samen met het voorliggende bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. De resultaten zijn hieronder opgenomen. Achtereenvolgens worden de aspecten railverkeers- en wegverkeerslawaaï beschreven.

Railverkeerslawaaï

Huis der Gemeente

De geluidsbelasting op het nieuwe gemeentehuis ten gevolge van de spoorlijn bedraagt maximaal 68 dB.

Aangezien het gemeentehuis geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder is, hoeft deze waarde niet aan de eisen van de Wet geluidhinder te worden getoetst. Omdat het gemeentehuis wel een object is waar gedurende een langere periode van de dag mensen verblijven, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel rekening worden gehouden met het aspect geluidhinder. Hoewel het gemeentehuis minder bescherming behoeft dan een woning, moeten de mensen die in het gemeentehuis werkzaam zijn wel beschermd worden tegen een onaanvaardbare geluidhinder. Deze bescherming wordt gezocht in de geluidwering van de gevels (isolatie). Randvoorwaarde hierbij is dat deze geluidwering in ieder geval 20 dB(A) dient te bedragen. Naast het Bouwbesluit is voor werkplekken in kantoorruimten ook de Arbo-regelgeving van toepassing. Ingevolge deze regelgeving mag het geluidniveau op een werkplek, zonder dat er gesproken wordt, de 45 dB(A) niet overschrijden. Dientengevolge zullen, boven de minimale norm van het Bouwbesluit, aanvullende geluidwerende isolatiemaatregelen worden genomen. Noodzakelijke maatregelen en voorzieningen zullen in privaatrechtelijke afspraken worden geborgd. De gemeente conformeert zich in het kader van voorliggend bestemmingsplan aan deze maximale geluidwaarde van 45 dB(A). Hiermee wordt voldoende bescherming geboden tegen onaanvaardbare geluidhinder.

Door de situering van het gemeentehuis zal bij de bestaande woningen aan de westzijde van het spoor het geluid iets toenemen door reflecties. De bijdrage van deze reflecties is maximaal 1 dB.

Wanneer de overige gebouwen van het toekomstige plan Elst Centraal zullen worden ontwikkeld (en in procedure worden gebracht), speelt reflectie van railverkeergeluid ter plaatse van bestaande woningen aan de westzijde van het spoor een rol.

Kantoren

Aangezien een kantoor geen geluidsgevoelige bestemming is, hoeft er geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Omdat een kantoor wel een object is waar gedurende een langere periode van de dag mensen verblijven, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel rekening worden gehouden met het aspect geluidhinder. Hoewel een kantoor minder bescherming behoeft dan een woning, moeten de mensen die in het kantoor werkzaam zijn wel beschermd worden tegen een onaanvaardbare geluidhinder. Deze bescherming wordt gezocht in de geluidwering van de gevels (isolatie). Randvoorwaarde hierbij is dat deze geluidwering in ieder geval 20 dB(A) dient te bedragen. Naast het Bouwbesluit is voor werkplekken in kantoorruimten ook de Arbo-regelgeving van toepassing. Ingevolge deze regelgeving mag het geluidniveau op een werkplek, zonder dat er gesproken wordt, de 45 dB(A) niet overschrijden.

Om aan deze norm te voldoen zullen, eventueel boven de minimale norm van het Bouwbesluit, aanvullende geluidwerende isolatiemaatregelen worden genomen. Noodzakelijke maatregelen en voorzieningen zullen in privaatrechtelijke afspraken worden geborgd.

De gemeente conformeert zich in het kader van voorliggend bestemmingsplan aan deze maximale geluidwaarde van 45 dB(A). Hiermee wordt voldoende bescherming geboden tegen onaanvaardbare geluidhinder.

Gevolgen aanpassingen infrastructuur voor bestaande woningen

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat:

- bij de meeste bestaande woningen geen sprake is van wijziging. De toename bedraagt maximaal 1 dB. Deze toename wordt veroorzaakt door de aanleg van het 3^e spoor/ perron;
- bij de woning Oude Aamsestraat 20 deze toename 2 dB bedraagt. Voor deze woning is wel sprake van een wijziging. De toename is ontstaan omdat de verleende hogere waarde beduidend lager is dan de heersende geluidsbelasting in het peiljaar 2010 (deze toename wordt veroorzaakt door de gewijzigde geluidsrelevante spoorgegevens);
- het effect van het verplaatsen van het bestaande saneringsscherm aan de zuidzijde van Heinz is groot. Bij de woningen aan de Korte Bemmelseweg ontstaat door het verplaatsen van het bestaande scherm ook een toename van de geluidsbelasting.

Voor het aanpassen en wijzigen van bestaande spoorwegen heeft de gemeente ervoor gekozen aan te sluiten bij de wettelijke systematiek en geen eigen beleidskeuzes te formuleren.

Maatregelen

Oude Aamsestraat 20

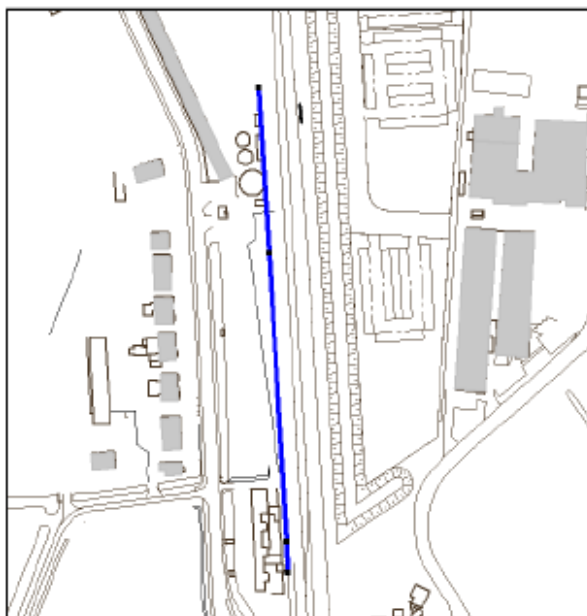
Om de geluidsbelasting vanwege het spoor bij deze woning terug te brengen naar de toetswaarde van 64 dB (= de eerder verleende hogere waarde) zijn maatregelen nodig. Er is gekozen voor het toepassen van raildempers van km 8,755 tot km 8.895 (lengte 140 m), een aanvullend scherm is dan niet nodig. Voor de berekeningen met raildempers is een reductie van 3 dB gehanteerd voor alle treincategorieën en voor alle rijsnelheden. Raildempers zullen worden aangebracht op het doorgaande spoor Arnhem - Nijmegen.

Woningen Korte Bemmelseweg

Om het geluid bij deze woningen terug te brengen naar de toetswaarden is een scherm ten westen van het spoor benodigd van km 9.450 tot km 9.690 (lengte 240 m) met een hoogte van 3,0 m ten opzichte van de bovenkant spoorstaaf (+BS).

Dit scherm kan worden verlaagd naar 2,0 m als ook raildempers worden toegepast van km 9.425 tot km 9.700 (lengte 275 m). Raildempers zullen worden aangebracht op het doorgaande spoor Arnhem - Nijmegen.

In onderstaande figuur is de toekomstige ligging van het scherm opgenomen (donkerblauwe lijn):



Wegverkeerslawaaï

Huis der Gemeente

De geluidsbelasting op het nieuwe gemeentehuis ten gevolge van wegverkeersgeluid bedraagt maximaal 49 dB. Aangezien het gemeentehuis geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder is, hoeft deze waarde niet aan de eisen van de Wet geluidhinder te worden getoetst. Omdat het gemeentehuis wel een object is waar gedurende een langere periode van de dag mensen verblijven, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel rekening worden gehouden met het aspect geluidhinder. Hoewel het gemeentehuis minder bescherming behoeft dan een woning, moeten de mensen die in het gemeentehuis werkzaam zijn wel beschermd worden tegen een onaanvaardbare geluidhinder. Deze bescherming wordt gezocht in de geluidwering van de gevels (isolatie). Randvoorwaarde hierbij is dat deze geluidwering in ieder geval 20 dB(A) dient te bedragen. Naast het Bouwbesluit is voor werkplekken in kantoorruimten ook de Arbo-regelgeving van toepassing. Ingevolge deze regelgeving mag het geluidniveau op een werkplek, zonder dat er gesproken wordt, de 45 dB(A) niet overschrijden. Noodzakelijke maatregelen en voorzieningen zullen in privaatrechtelijke afspraken worden geborgd. De gemeente conformeert zich in het kader van voorliggend bestemmingsplan aan deze maximale geluidwaarde van 45 dB(A). Hiermee wordt voldoende bescherming geboden tegen onaanvaardbare geluidhinder.

P+R voorziening

De geluidsbelasting vanwege het verkeer afkomstig van de P+R voorziening bedraagt op de dichtstbijzijnde woningen maximaal 32 dB. In de berekening is geen rekening gehouden met dichtsluande deuren, optrekkende en afremmende auto's. Indien als worst-case benadering wordt uitgegaan dat dit een 2x zo hoog bronvermogen oplevert blijft de maximale geluidsbelasting op de dichtstbijzijnde woning ver onder de voorkeurswaarde voor wegverkeersgeluid. Er zijn dan ook geen geluidsproblemen te verwachten als gevolg van de P+R-voorziening op de bestaande woningen in de omgeving.

Kantoren

Aangezien een kantoor geen geluidsgevoelige bestemming is, hoeft er geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Omdat een kantoor wel een object is waar gedurende een langere periode van de dag mensen verblijven, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel rekening worden gehouden met het aspect geluidhinder. Hoewel een kantoor minder bescherming behoeft dan een woning, moeten de mensen die in het kantoor werkzaam zijn wel beschermd worden tegen een onaanvaardbare geluidhinder.

Deze bescherming wordt gezocht in de geluidwering van de gevels (isolatie). Randvoorwaarde hierbij is dat deze geluidwering in ieder geval 20 dB(A) dient te bedragen. Naast het Bouwbesluit is voor werkplekken in kantoorruimten ook de Arbo-regelgeving van toepassing. Ingevolge deze regelgeving mag het geluidniveau op een werkplek, zonder dat er gesproken wordt, de 45 dB(A) niet overschrijden. Om aan deze norm te voldoen zullen, eventueel boven de minimale norm van het Bouwbesluit, aanvullende geluidwerende isolatiemaatregelen worden genomen. Noodzakelijke maatregelen en voorzieningen zullen in privaatrechtelijke afspraken worden geborgd. De gemeente conformeert zich in het kader van voorliggend bestemmingsplan aan deze maximale geluidwaarde van 45 dB(A). Hiermee wordt voldoende bescherming geboden tegen onaanvaardbare geluidhinder.

Gevolgen aanpassingen infrastructuur voor bestaande woningen

De wijziging van de infrastructuur heeft over het algemeen een positief effect op de geluidsbelasting van de woningen in de omgeving.

Voor de wijzigingen aan de Van Oldenbarneveltstraat/ Johan de Wittstraat is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De redenen hiervoor zijn:

- de Johan de Witstraat en een gedeelte van de Oldenbarneveldstraat zullen worden ingericht als een 30 km/uur-weg; voor wegen met dit snelheidsregime is de Wet geluidhinder formeel niet van toepassing. In het gemeentelijk geluidsbeleid is echter vastgelegd dat ook voor 30 km/uur wegen deze analyse moet worden uitgevoerd;
- de wijzigingen van de beide straten zorgen ten opzichte van de uitgangssituatie niet voor een toename van de geluidsbelasting op de omliggende woningen. De verkeersintensiteiten op deze wegen nemen af ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de woning Oude Aamsestraat 20 is sprake van een knelpunt. De reden van dit knelpunt is de aanleg van een nieuwe weg (de verkeerstunnel onder het spoor) op minder dan 10 m vanaf deze woning. Het geluid bij deze woning bedraagt maximaal 49 dB.

Maatregelen

- De geluidsbelasting reduceren door middel van geluidsarm asfalt is in dit geval niet verstandig gezien de verhoogde slijtage ten gevolge van het optrekken en afremmende verkeer in de verkeerstunnel;
- Aangezien de verkeerstunnel met steile wanden wordt uitgevoerd zal een afscherming in het kader van veiligheid gewenst zijn. Indien deze afscherming gesloten wordt uitgevoerd vervult deze een dubbelrol als geluidsscherm. Een scherm van 1 m langs de tunnel reduceert de geluidsbelasting niet, de geluidsbelasting blijft 49 dB. Een scherm van 2 m reduceert de geluidsbelasting tot 48 dB.

In de volgende figuur is de voorgestelde ligging van het scherm weergegeven (=blauwe lijn).



Deze woning is gelegen in het gebiedstype “Buitencentrum”; de gebiedsgerichte ambitiewaarde voor wegverkeersgeluid voor deze woning bedraagt 43 dB (“rustig”), met een bovengrens van 53 dB (“onrustig”). Met het realiseren van de voorgestelde afschermende voorziening zal het geluidsniveau vanwege wegverkeer op de begane grond en de 1^e verdieping voldoen aan de geformuleerde ambitiewaarde. Alleen op de 2^e verdieping wordt niet aan de ambitiewaarde voldaan. Om op deze verdieping te voldoen aan de ambitiewaarde moeten bovenmatige kosten worden gemaakt; dergelijke voorzieningen zijn op grond van een kosten/batenafweging niet doelmatig. De geluidsbelasting op de 2^e verdieping blijft wel ruim binnen de beleidsmatige bovengrens.

Ontsluitingsweg Heinz

Ook de gevolgen van de wijziging van de ontsluitingsroute van Heinz zijn in beeld gebracht. Daarbij is eveneens gekeken naar de mogelijke maatregelen die getroffen kunnen worden.

Uit de beoordelingsresultaten volgt dat bij (een deel van) de woningen aan de Bemmelseweg de voorkeurswaarde van de 50 dB(A) als etmaalwaarde overschreden wordt, als gevolg van de indirecte hinder van de verkeersaantrekkende werking. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A) wordt niet overschreden.

Maatregelen

Om te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) zal in principe gekeken moeten worden naar maatregelen in de overdracht.

Het treffen van bronmaatregelen zoals het verplaatsen van de ligging van de weg en het reduceren van de bronvermogens van de vrachtwagens zijn niet haalbaar.

Ook het kiezen van een stil wegdektype heeft geen relevant effect; vanwege de lage rijsnelheden is het geluid van de vrachtwagenmotoren en uitlaten dominant boven het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken.

Er is gekozen voor het plaatsen van een geluidswal tussen de ontsluitingsroute en de woningen aan de Bemmelseweg 20 - 44. De (top van de) geluidswal is op 4,5 m van de wegrand gelegen. Om aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde te voldoen, dient de geluidswal een hoogte te hebben van circa 3 m boven het lokale maaiveld.

Swung

Op het ogenblik werkt het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan een aanpassing van de Wet geluidhinder. Dit gebeurt onder de noemer van Swung (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). De invoering hiervan is gepland voor april 2012. Aangezien beide ontwerpbestemmingsplannen ('Elst Centraal, Infra' en 'Elst Centraal, Huis der Gemeente') al ter visie hebben gelegen, is deze regelgeving niet op dit bestemmingsplan van toepassing.

Het wetsvoorstel heeft betrekking op de regelgeving voor de rijksinfrastructuur (als hoofdstuk 11 geluid Wet milieubeheer). Het nieuwe systeem berust op 3 pijlers:

1. het beheersen van de geluidsbelastingen (het voorkomen van verdere onbeheerste groei);
2. het reduceren van hoge geluidsbelastingen;
3. de versterkte inzet van bronmaatregelen.

Elke pijler kent zijn eigen instrumenten. Voor de beheersing van de geluidsbelastingen worden geluidproductieplafonds als instrument ingevoerd (de "plafondsysteematiek"). Hoge geluidsbelastingen zullen worden aangepakt met een omvangrijke saneringsoperatie. In het kader van de versterkte inzet van bronmaatregelen zullen onder meer eisen gaan gelden voor de minimum akoestische kwaliteit bij aanleg of aanpassing van een weg of spoorweg.

6.3. Lucht

Beleid

Op 15 november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer in werking getreden. Deze wet vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005' en is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De paragraaf luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer voorziet ondermeer in een programmatische aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt, wat wil zeggen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3% ten opzichte van de grenswaarde);
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking is getreden op 1 augustus 2009 nadat de EU op 7 april 2009 derogatie heeft verleend.

Onderzoek

De mate van luchtverontreiniging door het wegverkeer is indicatief in beeld gebracht (Goudappel Coffeng bv, nr. OBT009/Blg, d.d. 13 december 2004). Omdat de Stedenbouwkundige visie op onderdelen later is gewijzigd, is een luchtkwaliteitsonderzoek (DGMR, nr. M.2007.5652.12.R001, d.d. 26 maart 2010) uitgevoerd. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de ontwikkeling van het Huis der Gemeente, de kantoren en de P+R niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging van de omgeving. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele andere projecten in het gebied van Elst Centraal. Dit vanwege het feit dat deze plannen nog niet zijn geconcretiseerd, zodat geen reële inschatting van verkeersaantrekkende effecten kan worden gemaakt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een grenswaardetoets uitgevoerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. Uit deze grenswaardetoets blijkt dat de maximale jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ langs alle wegen lager is dan 30 µg/m³. Hieruit kan worden geconcludeerd dat in het peiljaar 2010 ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5.

Volgens de huidige inzichten nemen verkeersemissies en achtergrondconcentraties bovendien af in de toekomst (rekenmethode I, CAR versie 8.0). Daarnaast nemen in het plangebied de verkeersintensiteiten af ten gevolge van de aanleg van de Olympiasingel (Zuidtangent) en de mogelijk toekomstige afronding van de tangentenstructuur. Hieruit kan worden opgemaakt dat er ook in de toekomstige peiljaren geen overschrijding van de grenswaarden zullen optreden voor de stoffen PM₁₀ en NO₂.

Naar aanleiding van nieuwe inzichten in verkeersgegevens en verkeersaantrekkende werking heeft DGMR een aanvullend onderzoek naar de gevolgen van voorliggend bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit uitgevoerd. Een verslag van dit onderzoek is opgenomen in een notitie (DGMR, d.d. 23 juni 2011), die als bijlage bij het bestemmingsplan ter inzage zal worden gelegd. De conclusie luidt dat in het peiljaar 2011 en in de navolgende jaren wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ zoals deze zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

6.4. Externe veiligheid

Beoordelingskader

Externe veiligheid gaat over het beperken van de blootstelling van mensen aan een verhoogd gevaar als gevolg van activiteiten met gevaarlijke stoffen. De aan de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wet- en regelgeving voor externe veiligheid is dan ook gestoeld op een risicobenadering.

Het gaat in de eerste plaats om de kans op een groep dodelijke slachtoffers door een ongeval met een gevaarlijke stof, ofwel het groepsrisico. Dit risico drukt de kans uit op een ramp van bepaalde omvang in doden. In de tweede plaats gaat het over de persoonlijke veiligheid van de individuele burger, ofwel het plaatsgebonden risico. Dit is de overlijdenskans die een persoon loopt, door op een bepaalde afstand van een inrichting of een transportroute permanent aanwezig te zijn.

Voor transportassen zijn de regels vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) en voor bedrijven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Beide besluiten hanteren dezelfde risicobenadering. Voor het plaatsgebonden risico geldt een grens- en een richtwaarde. De beoordeling van het groepsrisico vindt niet plaats door toetsing aan een vaste norm maar door middel van het afleggen van een verantwoording. Het bevoegd gezag beoordeelt hierbij de aanvaardbaarheid van het groepsrisico in het omgevingsbesluit.

Planbeoordeling

In de omgeving van het plan vinden activiteiten met gevaarlijke stoffen plaats. Het plan maakt de realisatie van (kwetsbare) objecten mogelijk. In het rapport 'Plan Elst Centraal, Overbetuwe: Externe veiligheid: inventarisatie, bestemmingsplan Huis der Gemeente' (DGMR, nr. M.2007.5652.16.R002, d.d. 3 juni 2010) zijn de relevante risicobronnen geïnventariseerd. Het betreft de volgende risicobronnen:

- Het spoortraject door de kern Elst;
- Het bedrijf H.J. Heinz bv;
- Het bedrijf Formuchem bv (voorheen Luxan bv).

In de ontwerp-fase van het bestemmingsplan 'Elst Centraal, Huis der Gemeente' is aangenomen dat een route vervoer gevaarlijke stoffen zal worden vastgesteld, die vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg op een afstand van minder dan 300 m van het plan uitsluit.

Deze keuze is herzien. De gemeente is niet voornemens om het wegtransport van gevaarlijke stoffen te reguleren door middel van een Route vervoer gevaarlijke stoffen. Routeren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg draagt voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van Elst niet of nauwelijks bij aan de verbetering van de veiligheid. De gemeente kiest ervoor om het transport van LPG over de weg door het plangebied Elst Centraal in eerste instantie niet te reguleren. Voor de brandweer en de Veiligheidsregio is het duidelijk dat de huidige situatie (gelijkvloerse kruising van het spoor) onveiliger is dan de toekomstige situatie met tunnel.

Onderstaand worden de bovengenoemde risicobronnen nader beschouwd.

Railtransport

Het spoortraject door Elst heeft vanwege het transport van gevaarlijke stoffen geen normcontour voor het plaatsgebonden risico. Voor zover nu bekend wordt het Basisnet Spoor knelpuntvrij opgeleverd. Dit houdt in dat na het in werking treden van het Basisnet Spoor de normen voor het plaatsgebonden risico nergens worden overschreden. Het plan voldoet daarmee aan de grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Met de realisatie van het gehele Stedenbouwkundig plan Elst Centraal stijgt het groepsrisico van het spoor met ongeveer een factor 3. In een worstcase scenario voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden. Bij een realistisch scenario (markverwachting Prorail voor 2020) bedraagt het groepsrisico

na planontwikkeling 0,8 maal de oriëntatiewaarde. Het spoor geeft de grootste bijdrage aan het totale groepsrisico¹. Daarom is bij het kiezen van veiligheidsbevorderende maatregelen vooral aandacht besteed aan deze risicobron.

H.J. Heinz bv

In de vigerende milieuvergunning van Heinz is een bovengrondse propaantank met een inhoud van 20 m³ opgenomen. Hiermee valt het bedrijf onder het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi). Gezien de grootte van de propaantank geldt dat sprake is van een niet-categoriale inrichting. Dit houdt in dat de risico's middels een berekening inzichtelijk dienen te worden gemaakt. Voor Heinz is een kwantitatieve risico-analyse (QRA) opgesteld. Dit is verwoord in DGMR-rapport M.2010.0941.01.R001: Bestemmingsplan Huis der Gemeente, gemeente Overbetuwe: QRA H.J. Heinz bv, d.d. 18 januari 2011.

De geldende milieuvergunning van Heinz dateert van 25 oktober 2005. In april 2010 heeft het bedrijf een nieuwe aanvraag ingediend waarin de open overslag van propaan niet meer is opgenomen. Deze propaantank is momenteel ontmanteld en niet meer binnen de inrichting aanwezig. Aangezien deze aanvraag nog niet officieel in behandeling is genomen, wordt vooralsnog uitgegaan van de aanwezigheid en het vergunde gebruik van de propaantank.

Uit de QRA is naar voren gekomen dat de PR-contour binnen de inrichtingsgrens van Heinz is gelegen. Het plan voldoet daarmee aan de grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico neemt ten gevolge van het bestemmingsplan toe, maar is (ruim) onder de oriëntatiewaarde gelegen. De verantwoordingsplicht groepsrisico is van toepassing omdat het groepsrisico stijgt ten gevolge van het plan.

Formuchem bv

Het bedrijf Formuchem bv is een formuleringsbedrijf van gewasbestrijdingsmiddelen. Hiertoe beschikt het bedrijf onder meer over diverse productie- en opslagloodsen. Hoewel een deel van de geformuleerde stoffen (zeer) toxisch is, geven deze niet de grootste bijdrage aan de Externe veiligheidsrisico's. De grootste ongevallen voor de omgeving zijn loodsbranden, waarbij toxische verbrandingsproducten worden gevormd. Het bedrijf valt onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO). Voor Formuchem zijn de risico's middels een QRA inzichtelijk gemaakt. Dit is verwoord in DGMR-rapport M.2010.0941.00.R001: Bestemmingsplan Huis der Gemeente, gemeente Overbetuwe: QRA Formuchem bv d.d. 18 januari 2011.

¹ Cumulatie van het risico van alle relevante risicobronnen

Uit de QRA is naar voren gekomen dat de PR-contour niet over het plangebied is gelegen. Het plan voldoet daarmee aan de grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico neemt ten gevolge van het bestemmingsplan gering toe, maar is onder de oriëntatiewaarde gelegen. De verantwoordingsplicht groepsrisico is van toepassing omdat het groepsrisico stijgt ten gevolge van het plan.

De milieuvergunning (thans omgevingsvergunning) van Formuchem dateert van 25 januari 1994. Gelet op het feit dat de bedrijfsactiviteiten al meer dan 3 jaren gestaakt zijn, hebben B&W, op grond van het bepaalde in artikel 2.33 tweede lid onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, een procedure opgestart voor het intrekken van de omgevingsvergunning.

Nadat het besluit tot intrekking inwerking is getreden, vervalt de noodzaak om in het kader van voorliggend bestemmingsplan rekening te houden met de hierboven genoemde QRA.

Wegtransport

Vanwege de keuze om het wegtransport van gevaarlijke stoffen niet te reguleren door middel van een Route vervoer gevaarlijke stoffen zijn de risico's vanwege wegtransport over de wegen langs en door het plangebied beoordeeld.

In de rapportage met kenmerk M.2007.5652.22.R001 (d.d. 19 april 2011) zijn de onderzoeksresultaten weergegeven. Beoordeling van de verandering van het groepsrisico ten gevolge van het plan vindt plaats door de vergelijking van de autonome ontwikkeling met de planontwikkeling. Om de stijging van het groepsrisico als gevolg van het plan te beoordelen zijn 3 omgevingssituaties beschouwd:

- Autonome ontwikkeling: de huidige en geprojecteerde bebouwing en aanwezigen (A).
- Planontwikkeling Huis der Gemeente en Kantorenstrip: de autonome ontwikkeling en het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente (P HdG).
- Planontwikkeling totaal: de autonome ontwikkelingen en het gehele plan Elst Centraal (P Totaal).

Uit het onderzoek volgt dat het plan niet binnen de normcontour voor het plaatsgebonden risico ligt.

Voor transportassen geldt de verantwoordingsplicht groepsrisico bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico.

Aangezien gebruikers van de openbare ruimte en verkeersdeelnemers geen onderdeel uitmaken van de groepsrisicoberekening en de kans op een ongeval afneemt als gevolg van de geprojecteerde ongelijkvloerse kruising neemt het groepsrisico niet toe.

Ook wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico volgens de brief van 18 februari 2010 aan de Tweede kamer van de minister van Verkeer en Waterstaat niet overschreden. De door de gemeente uitgevoerde risicoanalyse bevestigt dit beeld.

De gemeente Overbetuwe acht het toch noodzakelijk om de verantwoordingsplicht groepsrisico in te vullen. De wijziging van de infrastructuur die voorliggend plan mogelijk maakt, is immers in belangrijke mate bedoeld voor de ontsluiting van nieuwe gebouwen en andere functies. De infrastructuur kan bij het beoordelen van risico niet los worden gezien van het integrale Stedenbouwkundig plan Elst Centraal. De vraag of de verandering van de risicosituatie aanleiding is voor het verlangen van extra veiligheidsmaatregelen staat centraal in de verantwoording groepsrisico. Deze maatregelen kunnen de verandering van het risico acceptabel maken.

Verantwoording groepsrisico

Het verankeren van de externe veiligheid in het plan vergt samenwerking tussen de disciplines milieu, rampenbestrijding, ruimtelijke ordening en economische zaken. De verantwoording van het groepsrisico wordt in eerste instantie voor het spoortraject gegeven. Deze verantwoording is in overleg met betrokken partijen, waaronder de hulpverleningsregio en de Brandweer, ingevuld. Het resultaat van dit proces is een veiligheidsgeïntegreerd Stedenbouwkundig plan.

Als gevolg van het plan neemt het aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van het spoor toe. Gezamenlijk zijn in de Kantorenstrip en het Huis der Gemeenten gemiddeld circa 585 personen aanwezig. Deze toename van het aantal aanwezigen veroorzaakt een stijging van het groepsrisico van 0,1 naar 0,2 maal de oriëntatiewaarde in 2020.

De omvang en stijging van het groepsrisico kan worden beperkt met bronmaatregelen, het aanhouden van afstand tussen bebouwing en spoor en het verlagen van de bezettingsgraad van verblijfsruimten in gebouwen dicht bij het spoor.

Langs het spoor zijn functies met een lage bezettingsgraad voorzien (parkeren) en de afstand tussen het Huis der Gemeente en het spoor is vergroot. Ook in gebouwen worden functies met een lage bezettingsgraad (zoals sanitaire voorzieningen) zoveel mogelijk aan de spoorzijde geplaatst. Deze maatregelen reduceren het groepsrisico en beperken het groepsrisico tot voornoemde 0,2 maal de oriëntatiewaarde.

Het Rijk realiseert samen met vervoerders het zogenoemde warme BLEVE vrij samenstellen van treinen, dit in het kader van het tot stand komen van het Basisnet Spoor. De invloed op het groepsrisico is nu niet exact bekend, maar is naar verwachting substantieel.

Maatregelen die buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen (bronmaatregelen) zijn verder niet betrokken in de afweging.

Op basis van stedenbouwkundige inpasbaarheid en kosteneffectiviteit zijn veiligheidsbevorderende maatregelen gekozen. Deze beïnvloeden de zelfredzaamheid en/ of beheersbaarheid in positieve zin. De gevels van gebouwen langs het spoor zullen aan de spoorzijde zonder te openen delen worden uitgevoerd en zo min mogelijk glas en gevelornamenten bevatten. Daarnaast zijn langs het spoor functies met een lage bezettingsgraad voorzien (parkeren) en is de afstand tussen het Huis der Gemeente en het spoor vergroot.

Verder zet de gemeente in op de realisatie van vluchtmogelijkheden en beheersing van ongevallen. Voorliggend plan voorziet in de mogelijkheid tot vluchten van het spoor af. Zowel in gebouwen als buiten gebouwen.

Ook zijn het spoor en de toekomstige gebouwen (Huis der Gemeente, kantoren en P&R) goed bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten en is voorzien in opstelplaatsen voor de brandweer. De bluswatervoorziening is geregeld middels een droge blusleiding. Deze maatregelen zijn door middel van een nadere eisen-regeling voorzien in de planregels.

De nadere onderbouwing van de keuze voor en de uitwerking van deze maatregelen staan in de DGMR-rapporten 'Plan Elst Centraal, Overbetuwe: Verantwoordingsplicht Groepsrisico, Bestemmingsplan Huis der Gemeente, Elst centraal' (nr. M.2007.5652.16.R003, d.d. 21 april 2011) en 'Plan Elst Centraal, Overbetuwe: Verantwoordingsplicht Groepsrisico, Bestemmingsplan Infra, Elst centraal' (nr. M.2007.5652.16.R001, d.d. 25 mei 2010) die als bijlage bij voorliggend bestemmingsplan ter inzage zullen worden gelegd. Hoofdstuk 6 van beide rapporten bevat de gemaakte keuzes.

Het verantwoordingsproces is ingevuld voor het integrale plan voor de stationsomgeving van Elst en zal bij het vaststellen van de navolgende bestemmingsplannen worden uitgewerkt. Voorliggend plan schept de noodzakelijke voorwaarden voor de ontwikkeling Elst Centraal. Het bereiken van een acceptabel veiligheidsniveau wordt verder geborgd in navolgende bestemmingsplannen.

De bovenstaande verantwoording is gericht op de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen, welke onderstaand worden besproken.

Op de eerste plaats geldt dat de risico's ten gevolge van het spoor maatgevend zijn. Hierbij is het zo dat de optredende scenario's die ten gevolge van ongevallen op het spoor (BLEVE en toxische wolken) ook ten gevolge van Heinz en Formuchem en ten gevolge van het vervoer van LPG over de weg kunnen optreden.

Met de verantwoording van het groepsrisico van het spoor en de hiervoor in beeld gebrachte en gekozen maatregelen, is de afweging van maatregelen voor Heinz en Formuchem en het vervoer over de weg ook al in beeld gebracht.

Op de tweede plaats geldt voor zowel Heinz als Formuchem dat de risico's zijn berekend op basis van de geldende vergunningen van de beide bedrijven. Voor beide gevallen geldt in de praktijk dat de installaties niet meer in gebruik zijn. In april 2010 heeft Heinz een milieuvergunningsaanvraag ingediend waarin de propaantank niet meer is opgenomen. Hoewel deze aanvraag buiten behandeling is gelaten, is uit de gesprekken tussen de gemeente en Heinz duidelijk dat de propaantank niet meer binnen de inrichting zal worden herplaatst.

Hoewel dit geen criterium is, is ook de hoogte van het groepsrisico meegewogen. Omdat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt, wordt bovenstaande verantwoording (inclusief de maatregelen) als voldoende motivering gezien voor de beperkte stijging van het groepsrisico.

Gezien de gecreëerde en aanwezige mogelijkheden voor zelfredzaamheid en beheersbaarheid, de hoogte van het groepsrisico en het nut en de noodzaak van de ontwikkeling, is het plan vanuit het oogpunt van externe veiligheid acceptabel.

6.5. Milieuzonering

Naast de milieuaspecten (spoor)wegverkeerslawaai en bodem spelen tevens andere milieuaspecten een rol. Deze zijn direct toe te rekenen aan de aanwezige bedrijven. Deze aspecten (kunnen) zijn: stof, geluid, geur en externe veiligheid. Er gelden minimale afstanden tussen gevoelige objecten zoals woningen en bedrijvigheid. Deze afstanden kunnen worden herleid uit de milieuvergunningen, activiteitenbesluit en de publicatie "Bedrijven en milieuzonering, editie 2009" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

Deze laatste publicatie gaat uit van planologische contouren, die over het algemeen ruimer zijn dan de feitelijke milieucontouren.

Minimale vastgestelde afstanden

Voor de bedrijven die rondom het plan gebied liggen, gelden minimale aan te houden afstanden tot woningen. Deze zijn onder meer afgeleid van de geluidsbelasting.

Omdat deze al zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek worden de akoestische aspecten hier buiten beschouwing gelaten. In onderstaande tabel zijn de minimale afstanden opgenomen voor de overige milieuaspecten die vanuit het oogpunt van milieuzonering gelden.

Naast de afstanden die vanuit het activiteitenbesluit geldt, bestaat een indicatieve afstand vanuit de publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Om expansie van bedrijven niet te frustreren, is eerst van een “worst case”-benadering uitgegaan. Dit betekent dat het bestemmingsplan en het bouwblok is bekeken op de mogelijkheid voor bedrijven om uit te breiden en te verplaatsen binnen de kavel.

Naam inrichting	Straatnaam	Omschrijving	Minimale afstand tot woningbouw	Soort invloed
Van Ooyen	Nieuwe Aamsestr. 30	Meelhandel	VNG: 50 m	Stof en geluid
Viborg service center	Industrieweg Oost 2a	Autoherstel-inrichting, tankstation	VNG: 50 m	Geluid
Joosten	Nieuwe Aamsestr. 26b	Bouwbedrijf	VNG: 50 m	Stof en geluid
OTCO	Energieweg 10	Gritstraatbedrijf	VNG: 100 m	Stof, geur en geluid
Banken Champignons	Energieweg 1	Transportbedrijf/groothandel champignons	VNG: 100 m	Geur, stof, veiligheid en geluid

Vergunningplichtige bedrijven

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de invloedssfeer van deze aspecten bij de vergunningplichtige bedrijven. Deze zijn herleid uit de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” van de VNG. Het onderdeel externe veiligheid vanwege de bedrijven Heinz en Foruchem staat beschreven in paragraaf 6.4.

Naam inrichting	Straatnaam	Omschrijving	Minimale afstand tot woningbouw	Soort invloed
BP ‘De Aam’	Nieuwe Aamsestr. 32a	LPG tankstation	VNG: 200 m	Veiligheid
Martens Metaal	Energieweg 2	Afvalstoffeninzameling	VNG: 300 m	Stof en geluid
Heinz bv	Stationsstraat 50	Voedingsmiddelenindustrie	VNG: 200 m	Geur
Nimax	Industrieweg Oost 4	Verpakkingsdrukkerij	VNG: 50 m	Geur en geluid
Kloosterboer	Handelsweg 5	Koel- en vrieshandel	VNG: 50 m	Veiligheid en geluid
Formuchem	Industrieweg 2	Chemische fabriek	*	Veiligheid

* Op dit onderdeel is een specifiek onderzoek verricht waarbij de vergunde situatie als uitgangspunt is genomen.

Stof

Stof kan al naar gelang een eventueel productieproces in meer of mindere mate voorkomen. Onderscheid wordt onderscheid gemaakt tussen fijn stof en grovere delen. Hiervoor gelden verschillende normen. In de directe omgeving van het plangebied ligt een stofproducerend bedrijf: het gritstraal- en spuitbedrijf Otco aan de Energieweg 10.

Om de werkelijke emissie vast te stellen is een stofemissieonderzoek (Tauf, nr. R001-4271284HJR-D01-D, d.d. 22 april 2003) uitgevoerd. Er worden geen grenswaarden overschreden. De toekomstige bebouwing uit het Stedenbouwkundige plan is meegenomen in het onderzoek en heeft niet geresulteerd in eventuele knelpunten voor de ontwikkeling van het plangebied.

Geur

Voor geur zijn (nog) geen landelijk vastgestelde maximale concentraties, die ter hoogte van gevoelige objecten mogen voorkomen. Daarom is getoetst aan de methodiek van de provincie Gelderland. De provincie heeft een standaard toetsingskader (Gelders geurbeleid voor milieuvergunningen; beleidsregels, d.d. 15 augustus 2002) vastgesteld, waarin streef-, richt-, en bovenwaarden voor geurconcentraties in de woon en werkomgeving worden geformuleerd. Rondom het plangebied liggen een aantal geurproducerende bedrijven: Heinz en Otco. De geuremissie van Heinz en Otco is onderzocht door middel van een geuronderzoek. Beide bedrijven vormen geen beperking voor de ontwikkeling van gevoelige bestemmingen in Elst Centraal.

6.6. Waterhuishouding

Beleid

In toenemende mate wordt bij de voorbereiding van bestemmingsplannen gestreefd naar een duurzame en integrale benadering van de totale waterhuishouding binnen een plangebied en een milieutechnisch verantwoorde keuze van de inrichting van het watersysteem, volgens het concept 'Duurzaam Stedelijk Waterbeheer'. Deze visie wordt onder andere verwoord in het Nationaal Waterplan, het Waterplan Gelderland 2010 - 2015 en is nader uitgewerkt in het Waterbeheerplan 2010 - 2015 van het Waterschap Rivierenland.

Het landelijke waterbeleid kent de waterkwantiteits- en waterkwaliteitsstrits, respectievelijk 'vasthouden - bergen - afvoeren' en 'schoonhouden - scheiden - zuiveren'. Waterschap Rivierenland heeft deze tritsen uitgewerkt tot algemene uitgangspunten voor stedelijke nieuwbouw. Uitgangspunt is dat realisering van dit beleid dient plaats te vinden tegen de laagst maatschappelijke kosten.

Een nieuw in te richten situatie dient derhalve direct op de voor het watersysteem duurzame wijze te worden ingericht. De meest duurzame waterhuishoudkundige situatie in het stedelijk watersysteem is een situatie waarbij:

- Het oppervlaktewater door het stedelijke gebied kwalitatief noch kwantitatief wordt beïnvloed;
- Het grondwater door het stedelijke gebied kwalitatief noch kwantitatief wordt beïnvloed;
- Het benodigde ruimtebeslag voor een goed functionerende oppervlaktewatersysteem wordt gerespecteerd.

Uitgangspunt bij deze zoveel mogelijk gesloten waterkringlopen is, dat een groot deel van de neerslag niet meer onmiddellijk via het rioolstelsel of via watergangen uit het gebied wordt afgevoerd maar wordt gebufferd in oppervlaktewater, wordt geïnfiltreerd in de bodem of voor andere doeleinden wordt gebruikt.

Binnen dit concept wordt gebruik gemaakt van nieuwe 'innovatieve' oplossingsrichtingen en hierin te onderscheiden technieken en methoden. Niet aankoppelen (van verhard oppervlak), hergebruik van regenwater, infiltreren (van regenwater) en geïntegreerde rioolstelsels zijn hierbij de nieuwe oplossingsrichtingen.

Het waterschap hanteert bij het afkoppelen van oppervlakken de "Beslisboom voor hemelwater", vastgesteld door het BOR-G (Bestuurlijk Overleg Riolerings - Gelderland) en de WRW-beslisboom 2003. Samengevat betekent deze beslisboom het volgende:

De voorkeursvolgorde voor de omgang met regenwater:

- hergebruik van schoon neerslagwater (ten behoeve van toiletspoeling en tuinbesproeiing);
- infiltratie van schoon neerslagwater;
- bufferen en vertraagd afvoeren naar het oppervlaktewater;
- toepassing van het verbeterd gescheiden stelsel.

En ten aanzien van de waterkwaliteit:

- Daken mogen rechtstreeks afvoeren naar de watergang, indien geen uitloogbare materialen worden toegepast;

- Overige verharde oppervlakken dienen via een filtervoorziening te lozen op oppervlaktewater (bijvoorbeeld horizontale berm minimaal 2,0m breed, wadi of lamellenfilter).

Toetsing berging:

- Bij een bui met een gemiddelde herhalingstijd van 10 jaar + 10% in het zomerhalfjaar, dient een drooglegging van minimaal 0,7 m ten opzichte van straatpeil gegarandeerd te kunnen worden;
- Bij een bui met een gemiddelde herhalingstijd van 100 jaar + 10% mag de peilstijging tot aan maaiveld komen;
- Bij de berekeningen van de peilstijging mag in principe worden uitgegaan van een afvoer van maximaal 1,5 l/s/ha vanuit het oppervlak van het plangebied naar het omliggende gebied;
- Aan de toegestane peilstijgingen bij een T=10 + 10% zomerbui is een maximum verbonden in verband met het functioneren van natuurvriendelijke oevers. Bij een gangbare inrichting is de maximale peilstijging dan 0,4 m.

Onderzoek

Er is een waterhuishoudkundig plan (Van Kleef bv, nr. 1106106w, d.d. 12 december 2006) opgesteld voor het plangebied op basis van het toen beschikbare stedenbouwkundige ontwerp.

Voor deze rapportage is onder andere gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

1. Grontmij: Waterhuishoudkundige effecten Plan Elst Centraal (nr. 12rap31110, d.d. november 2003);
2. Oranjewoud: Bodemkundig-hydrologisch onderzoek gebied rond NS-station te Elst (d.d. oktober 2002).

In het rapport van Grontmij is er van uitgegaan dat het watersysteem, van het hele plangebied is verbonden met de Aamseplas ten zuiden van het plangebied. Dit uitgangspunt is echter veranderd, zodat de gemeente Overbetuwe aan Ingenieursbureau Breijn de opdracht heeft gegeven het ontworpen watersysteem te actualiseren en opnieuw uit te werken.

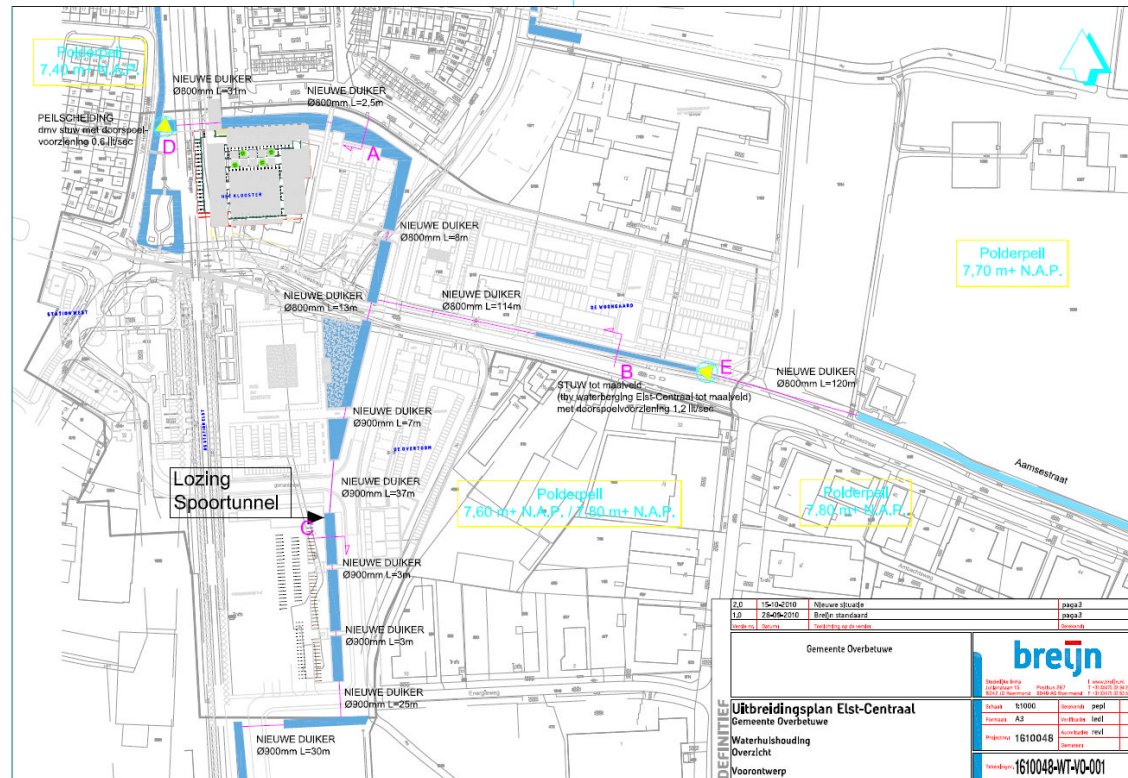
Huidige situatie

Het plangebied ligt in het toekomstige peilgebied van "De Aam". In de huidige situatie is het gebied waterhuishoudkundig opgesplitst in afzonderlijke afwateringseenheden met verschillende peilen. In het kader van het waterhuishoudingsplan bedrijventerrein "De Aam" (2001) krijgt het gehele gebied 1 streefpeil. In het peilgebied ligt de Aamse Plas. Deze plas kan fungeren als centrale retentievoorziening in het peilgebied.

In de huidige situatie vindt de afwatering van een deel van het bedrijventerrein plaats via het plangebied. Ongeveer 5 ha. verharding watert af via de watergang ten noorden van de Nieuwe Aamsestraat en 10 tot 20 ha (verharding) watert af via de bestaande watergang nabij de Energieweg die uitstroomt in de watergang ten noorden van de Nieuwe Aamsestraat, die voor een aanzienlijk deel is beduikerd. Het bedrijventerrein is voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. De uitlaten van de genoemde oppervlakken zijn langs beide watergangen gesitueerd. Op deze watergang lozen 'Vriesveem' en 'Nestlé-locatie' geringe hoeveelheden condens- en koelwater. De afwatering van dit deel van het bedrijventerrein vindt plaats via een watergang in "Elst-Oost" ten westen van de spoorlijn. Door de grote lengte aan duikers en het aanwezige slib ontstaat bij overstorten van het gemengde rioolsysteem in "Elst-Oost" soms wateroverlast. De afvoer van het bedrijventerrein via Elst-Oost wordt daarom in het waterhuishoudingsplan van De Aam gereduceerd. De afvoer via "Elst-Oost" zorgt daar echter ook voor doorspoeling. Deze doorspoeling dient te worden gehandhaafd. Het huidige peil in het plangebied bedraagt +7,4 m ten opzichte van NAP en is gelijk aan dat van "Elst-Oost".

Toekomstige situatie

De toekomstige waterhuishouding is bepaald op basis van de Stedenbouwkundige visie zoals die ten tijde van het onderzoek bekend was. De toekomstige waterhuishouding voor het plangebied ziet er globaal als volgt uit:



Waterstructuurplan d.d. 02-02 2011
Bron: Ingenieursbureau Breijn

Hergebruik van regenwater wordt niet overwogen. Gezien de beperkte lokale aanwezigheid van leemlagen in de bodem ter plaatse van het plangebied wordt infiltratie zeer beperkt toegepast. Daarom is bekeken hoe het regenwater kan worden afgekoppeld, gebufferd, geïnfilterd en vertraagd afgevoerd. Hierbij is uitgegaan van duurzaam waterbeheer. Het volgende systeem zal worden toegepast:

- Het deel van het Elst Centraal aan de oostzijde van het spoor zal afwateren naar de watergangen net buiten het plangebied. In deze watergangen wordt een peilstijging van 0,4 m toegestaan. Het bergingsoverschot in de watergang langs het spoor kan ook worden benut;

- Op aangeven van de gemeente wordt in het deel van het plangebied aan de westzijde van het spoor infiltratie toegepast. Gezien de beperkte ruimte om infiltratiebuizen toe te passen is gekozen voor een getrapte combinatie van bergen en infiltreren. Het hemelwater wordt geloosd op IT-buizen.
Het surplus aan neerslagwater zal worden afgevoerd naar een wadi-achtig vloeiveld tussen de Heemskerkstraat, de Nieuwe Aamsestraat en de spoorlijn Arnhem - Nijmegen, dat in de parkachtige omgeving kan worden ingepast. Ook hier vindt infiltratie plaats. Vervolgens kan het teveel aan water middels slokopkolken afvloeien naar de watergangen van Elst Centraal.

In verband met de waterkwaliteit zal afstromend water van lichtvervuilde oppervlakken in het deel van het plangebied aan de oostzijde van het spoor via een lamellenfilter afstromen naar oppervlaktewater. In het deel van het plangebied aan de westzijde van het spoor vormt de wadi een bodempassage.

Peilvariatie

In de toekomstige situatie wordt het peil in het plangebied variabel tussen 7,6 m +NAP (winterpeil) en 7,8 m +NAP (zomerpeil). Ten westen van het spoor, in de Bemmelse Zeeg, blijft het peil 7,4 m +NAP (met uitzondering van het deel van het plangebied aan de westzijde van het spoor, waar eveneens een peil van 7,6 m +NAP en 7,8 m +NAP wordt ingesteld). In verband met de doorspoeling van de Bemmelse Zeeg wordt nabij de spoorlijn een klepstuw tot maaiveld aangelegd. Deze klepstuw biedt de mogelijkheid de Bemmelse Zeeg door te spoelen zonder dat de Bemmelse Zeeg in extreme situaties wordt belast met water uit het plangebied. Daarnaast zullen bij verschillende watergangen nieuwe profielen worden aangelegd.

Toetsing waterberging

Het gebied Elst Centraal heeft een oppervlak van circa 9 ha. Bij Elst Centraal is - inclusief wateroppervlak - 87 % afvoerend oppervlak, zijnde 7,83 ha, aanwezig.

Conform de eisen van het Waterschap Rivierenland is de benodigde berging getoetst aan de regenduurlijn met een herhalingsstijd van 10 jaar verhoogd met 10% in verband met klimaatverandering ($T=10 + 10\%$), waarbij een peilstijging van 0,4 m mag optreden. Als tweede wordt getoetst aan de regenduurlijn met een herhalingsstijd van 100 jaar verhoogd met 10% in verband met klimaatverandering ($T=100 + 10\%$), waarbij een peilstijging tot maaiveld mag optreden. Hierbij is uitgegaan van de volgende bergingsrandvoorwaarde:

- berging van 40 cm in alle watergangen in Elst Centraal en de spoorzone;

- berging en infiltratie middels IT-buizen in het gebied ten westen van het spoor;
- berging van 30 cm en infiltratie middels een "wadi" ten noorden van het gebied ten westen van het spoor tussen de Heemskerkstraat, de Nieuwe Aamsestraat en de spoorlijn Arnhem - Nijmegen;
- de IT-buis heeft een diameter van 400 mm;
- voor de wadi is uitgegaan van een doorlatendheid van 0,3 m/d (conform ontwerprichtlijnen);
- voor de IT-buizen is uitgegaan van een doorlatendheid van 1,5 m/d (hogere doorlatendheid onder de toplaag)

Om het bergingsoverschot van de spoorzone te kunnen benutten is het hier aanwezige oppervlak en de desbetreffende watergang ook in de berekening betrokken. Bij toepassing van de bovengenoemde uitgangspunten is er voldoende berging in het plangebied aanwezig.

Beheer en onderhoud

Er is voldoende rekening gehouden met het beheer en onderhoud van de waterpartijen. De toegankelijkheid zal door de aanleg van onderhoudspaden gewaarborgd zijn.

6.7. Flora & fauna

Er zijn 2 natuurwaardenonderzoeken (Consulmij bv, nr. z.03.00138, d.d. juni 2003 & nr. 03.0189.DZ/ SK, d.d. september 2003) uitgevoerd ten behoeve van de vernieuwing van het stationsgebied in Elst.

Vervolgens is er een actualisatie uitgevoerd van de in 2003 uitgevoerde natuurwaardenonderzoeken met een uitbreiding hiervan ten behoeve van het bestemmingsplan Elst Centraal (Consulmij bv nr. HP.09.00020, d.d. juli 2009). Ten opzichte van het eerdere onderzoek is het onderzoeksgebied uitgebreid met een zuidelijke ontsluiting voor Heinz (tussen het terrein van Heinz en de Olympiasingel (Zuidtangent) parallel aan Bemmelseweg).

Ten slotte is in aanvulling hierop nog een apart onderzoek uitgevoerd naar de natuurwaarden ter plaatse van de noord-zuid watergang ten oosten van het spoor tot aan de Olympiasingel (Zuidtangent). Dit gedeelte van het plangebied was abusievelijk niet meegenomen in het onderzoek. Daarom is een aanvullend briefrapport opgesteld (Consulmij, nr. HP.09.00020, d.d. 23 december 2009). De conclusies uit het aanvullende onderzoek leiden niet tot wijzigingen in de conclusies van het onderzoek dat in juli 2009 is uitgevoerd.

Conclusies

Vanwege de afstand tot de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden), kunnen effecten op deze gebieden geheel worden uitgesloten. Een toets aan de beschermingsformules is niet noodzakelijk.

Omdat voor het realiseren van dit bestemmingsplan geen bestaande gebouwen gesloopt hoeven te worden, hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden naar vleermuizen.

Als de muur waar de Steenbreekvaren op groeit, niet (onder dezelfde omstandigheden) blijft staan bij de realisatie van het nieuwe bestemmingsplan, dan is een ontheffingsaanvraag met een lichte toets op basis van artikel 75.4 van de Flora- en Faunawet noodzakelijk.

Als er ingrepen in het slootprofiel plaats zullen vinden, dan zal door middel van een nader onderzoek vastgesteld moeten worden of in de sloten van het plangebied vissen en amfibieën voorkomen die beschermd zijn. Afhankelijk van die resultaten is een ontheffing mogelijk noodzakelijk.

In het kader van de soortbescherming (Flora- en faunawet (Ffw)) hoeft er geen ontheffingsaanvraag ex artikel 75 Ffw worden aangevraagd omdat:

- de in het plangebied aanwezige soorten planten en dieren niet wettelijk zijn beschermd;
- voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten (muizen) een vrijstelling van de ontheffingsplicht geldt (categorie 1);
- de (mogelijk) in het plangebied voorkomende beschermde soorten die onder een strenger beschermingsregime vallen (categorie 2 en 3), i.c. de vogels en de vleermuizen, niet worden verstoord. In de aanbevelingen is aangegeven, op welke wijze bij de uitvoering kan worden gewaarborgd dat geen verstoring optreedt.

Aanbevelingen

Watergebonden soorten (amfibieën en vissen)

Als voor de realisatie van het voorgenomen plan ingrepen in het slootprofiel noodzakelijk zijn, dan moet nader worden onderzocht of in de watergangen beschermde amfibieën en vissoorten aanwezig zijn.

Als er wel beschermde soorten worden aangetroffen, moet alsnog een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

Vogels

Het rooien van de bomen en struiken en grondwerkzaamheden wordt bij voorkeur buiten (voor of na) het broedseizoen van de vogels uitgevoerd. Als globale indicatie voor het vogelbroedseizoen kan de periode 15 maart - 15 juli worden gehanteerd. Sommige vogelsoorten broeden echter erg vroeg (soms al in februari), andere soorten nog erg laat in het jaar (augustus / september).

Het is te allen tijde verboden om broedende vogels te verstoren. De aanwezigheid van broedende vogels in of direct nabij het plangebied betekent dat de werkzaamheden (tijdelijk) moeten worden stilgelegd. Dit betekent overigens niet, dat er in het vogelbroedseizoen geen activiteiten uitgevoerd mogen worden. Zolang er in het plangebied of de onmiddellijke omgeving geen broedende vogels aanwezig zijn, is er geen belemmering voor het uitvoeren van werkzaamheden.

Door middel van een beknopte veldinventarisatie kort voor de uitvoering van de werkzaamheden, kan de zekerheid worden verkregen, dat er geen broedende vogels in of rond het plangebied aanwezig zijn.

Steenbreekvaren

Indien de standplaats van de Steenbreekvaren niet wordt aangetast, is er geen aanvraag voor een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Indien er wel sprake is van een aantasting (sloop van de muur, wijziging van de groeiomstandigheden), dan is zo'n aanvraag wel noodzakelijk.

Bomeninventarisatie

Het aanwezige bomenbestand rondom de bestaande NS-halte is geïnventariseerd. Gezien de gewenste groene karakteristiek van Elst Centraal zullen in het uiteindelijke inrichtingsplan zoveel mogelijk waardevolle bomen behouden blijven. Daar waar een en ander niet in te passen is, wordt de mogelijkheid tot herplant herzien.

6.8. Archeologie

Deelgebied Elst Centraal

Er is een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd (RAAP Archeologisch Adviesbureau, nr. 891, d.d. 23 april 2003) naar aanleiding van geplande werkzaamheden in de omgeving van het treinstation en het voormalige rangeerterrein van de Nederlandse Spoorwegen (NS) in Elst.

Het veldonderzoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van mogelijke archeologische resten in de ondergrond van het plangebied.

Naar verwachting zal er als gevolg van de geplande werkzaamheden dan ook geen verstoring van archeologische waarden optreden.

Op basis van de resultaten van het inventariserend archeologisch onderzoek worden derhalve geen aanbevelingen voor vervolgonderzoek gedaan. Op grond van het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten gelden vanuit archeologisch oogpunt geen bezwaren en/of beperkingen ten aanzien van de geplande bouwwerkzaamheden.

Deelgebied Bemmelseweg

Er is een bureau- en inventariserend veldonderzoek (RAAP Archeologisch Adviesbureau, nr. 3178, d.d. 4 juni 2009) uitgevoerd in verband planontwikkeling in Elst, gemeente Overbetuwe. Dit onderzoek diende te worden uitgevoerd omdat realisatie van de plannen, de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg voor Heinz, zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. Deze rapportage vormt een aanvulling op een reeds eerder uitgevoerd onderzoek in het deelgebied Elst Centraal uit 2003.

Doel van het bureauonderzoek was het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden teneinde een gespecificeerde verwachting op te stellen. Doel van het veldonderzoek was het toetsen van die gespecificeerde archeologische verwachting en, indien mogelijk, een eerste indruk geven van de aard, omvang, datering, kwaliteit (gaafheid en conservering) en diepteligging van eventueel aangetroffen archeologische resten.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat bij de realisering van de plannen vermoedelijk geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Meer specifiek zijn de volgende bevindingen van belang.

Niet in overeenstemming met wat verwacht werd op basis van het bureauonderzoek (hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de periode Prehistorie t/m late Middeleeuwen) is in plangebied Bemmelseweg te Elst (gemeente Overbetuwe) tijdens het veldonderzoek geen archeologische vindplaats(en) uit genoemde perioden aangetroffen. Het plangebied wordt gekenmerkt door plaatselijk diepe verstoringen van maximaal 80 cm -mv. Waarschijnlijk zijn deze verstoringen veroorzaakt door de aanleg van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen en de aanleg van kabels en leidingen. In het plangebied zijn oever-op-beddingafzettingen aangetroffen. In 2 boringen is een duidelijke restgeulvulling aangetroffen vanaf 100-110 cm -mv. Deze vulling, die geïnterpreteerd kan worden als een oost-west georiënteerde restgeul van de Ressense stroomgordel, bestaat uit matig tot sterk siltige klei met zandlaagjes, schelpen- en plantenresten.

De veronderstelde restgeul die tijdens het vorige onderzoek is aangetroffen, ligt waarschijnlijk meer zuidelijk. Mogelijk betreft de nieuw aangetroffen restgeul een noordelijker gelegen nevengeul die niet eerder gekarteerd is.

Op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek wordt in het deelgebied Bemmelseweg in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen.

Beide onderzoeksrapporten zijn beoordeeld door de gemeentelijke archeologieadviseur en akkoord bevonden.

6.9. Leidingen

In het plangebied zijn geen leidingen gelegen met een planologisch relevante beschermingszone, noch overlapt een beschermingszone van een planologisch relevante leiding hiermee.

6.10. Explosieven

Er is een probleeminventarisatie (Explosive Clearance Group, nr. 231-009/P1/01, d.d. december 2009) uitgevoerd naar het risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven (CE) in het plangebied.

Naar aanleiding van de resultaten uit de probleeminventarisatie wordt geconcludeerd dat er binnen het onderzoeksgebied een verhoogde kans bestaat op het aantreffen van explosieven. ECG adviseert het vooronderzoek te completeren middels een probleemanalyse.

In de probleemanalyse wordt een koppeling gemaakt tussen de in de probleeminventarisatie beschreven historische gegevens en de geplande bodemingrepen in het onderzoeksgebied. Conform het gestelde in de Beoordelingsrichtlijn voor het Opsporen van Conventionele Explosieven (BRL-OCE) worden bij deze koppeling de volgende aspecten behandeld:

- de soort en (indien mogelijk de) hoeveelheid vermoede explosieven;
- de locatiespecifieke omstandigheden in relatie tot de situatie in '40 - '45;
- het vaststellen en afbakenen van het verdachte gebied in x, y en z;
- de risico's van de vermoede explosieven in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden op de onderzoekslocatie;
- de eventuele mogelijkheid om in aanmerking te komen voor Rijksbijdrage bij verder explosievenonderzoek in de vorm van detectie en/ of benadering.

Uit locatiebezoek is vast komen te staan dat er in de naoorlogse periode diverse bodemingrepen binnen het onderzoeksgebied zijn geweest. Bovendien doen de ruiminglijsten van het EOCLK vermoeden dat er in het verleden (2002) al opsporingswerkzaamheden rond of deels binnen het onderzoeksgebied zijn uitgevoerd.

Op grond van de hierboven genoemde ruimingslijsten van het EOCL wordt verder onderzoek niet noodzakelijk geacht.

6.11. Trillingen

Er is een onderzoek (DGMR, nr. M.2007.5652.04.R001, d.d. 3 december 2009) en een aanvullend onderzoek (DGMR, nr. M.2007.5652.18.R001, d.d. 22 oktober 2010) uitgevoerd naar de te verwachten trillingsmissie van railverkeer in het nieuw te bouwen gemeentehuis.

Het doel van deze onderzoeken is om de te verwachten trillingen door railverkeer in het nieuw te bouwen gemeentehuis te prognosticeren en de hieruit volgende consequenties voor de nieuwbouw in beeld te brengen. De geprognoseerde trillingssterkten worden daarbij getoetst aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen deel B en vergeleken met de door DGMR voorgestelde trillingslimiet.

De prognoseberekeringen laten zien dat optredende trillingssterkten door treinpassages in het westelijk deel van het gemeentehuis, met afstanden van 23 m tot 32 m van het spoor, zullen voldoen aan de streefwaarden uit de SBR-B.

Op de verdiepingsvloeren op het eerste stramien aan de spoorzijde zijn de optredende trillingssterkten hoger dan de door DGMR aanbevolen streefwaarde. Verder van het spoor af, in het oostelijke gebouwdeel zullen de optredende trillingssterkten lager zijn en niet alleen voldoen aan de SBR-B, maar ook aan de door DGMR aanbevolen streefwaarde.

Hoewel de constructie sterk verschilt, zijn geen grote verschillen tussen de trillingssterkten op de begane grond vloer en de verdiepingsvloeren te verwachten. Gezien de beperkte overschrijding van de aanbevolen streefwaarde op de verdiepingsvloeren tijdens goederentreinpassages, waarbij dit ook nog eens beperkt blijft tot het eerste stramien aan de spoorzijde, worden maatregelen ter reductie van de trillingssterkten niet geadviseerd. Het aantal goederentreinpassages bedraagt volgens opgave van Prorail 3 à 4 stuks (98 bakken) per uur. Rekening houdend met de spoorverdeling zal maar de helft daarvan voor de wat hoger dan gewenste trillingssterkten zorgen.

Uit de onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de trillingsniveaus tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

6.12. Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijke peiler van het milieubeleid. Dit belang uit zich ondermeer in de aandacht van rijk, provincies en gemeenten voor het klimaatbeleid. Op 30 oktober 2007 besloot de gemeenteraad van de gemeente Overbetuwe tot het aanstellen van een klimaatcoördinator om een integrale aanpak op het gebied van klimaatbeleid te realiseren.

Hierbij gaat het om het terugdringen van broeikasgassen, het beperken van het energiegebruik en een optimale inzet van duurzame energie.

Bij duurzaamheid gaat het ook om concrete maatregelen in de ruimtelijke ordening. Deze maatregelen hebben veelal te maken met het verbeteren van de doorstroming en het terugdringen van de (auto)mobiliteit. Dit kan door:

- te zorgen dat de algemene mobiliteitsbehoefte verminderd;
- alternatieven te bieden voor de auto.

Compact bouwen, met voldoende mogelijkheden voor recreatie in de buurt, goed openbaar vervoer en hoogwaardige fietsvoorzieningen zijn hier voorbeelden van.

Omstandigheden en ontwikkelingen

Het plangebied bevindt zich in een gebied met een verstedelijkingsopgave. In de directe omgeving van het plangebied is een treinstation aanwezig. Het centrum bevindt zich op ongeveer 200 m. Er is een gescheiden fietsverbinding tussen het plangebied en het centrum. Er is verder een snelle verbinding met de A325 en A15.

De omgeving kenmerkt zich niet als een gebied met een zeer hoge milieuhygiënische kwaliteit. Ook de mogelijkheden voor ecologie zijn in dit gebied beperkt. De kansen vanuit milieu liggen bij duurzaamheid.

Toetsingskader

Het wettelijk kader voor duurzaamheid is met name verwerkt in het bouwbesluit en enkele fiscale maatregelen. Duidelijk is dat zowel de rijksoverheid, de provincie Gelderland als de gemeente Overbetuwe hogere ambities hebben; wat spreekt uit hun beleidsplannen.

De ligging van het plangebied in het stedelijk gebied, de diversiteit in functies, het compact bouwen en de nabijheid van het station bieden goede kansen voor duurzaamheid. Voor het project zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Zorg voor een compacte bouw en zoek naar mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik;
- Realiseer binnen duurzame structuren, ruimte voor toekomstige veranderingen;
- Zorg voor hoogwaardige fietsvoorzieningen en stimuleer het gebruik van de fiets en openbaar vervoer;
- Zorg voor aantrekkelijke buitenruimten met rust;
- Maak optimaal gebruik van duurzame technologieën en materialen en kijk daarbij naar mogelijkheden voor subsidie en voorfinanciering.

Onderzoek

Er is onderzoek uitgevoerd naar de kansen voor duurzaamheid binnen het programma en mogelijkheden van het gebied. Hieruit blijkt dat een verhoogde ambitie voor duurzaamheid mogelijk is. Daarbij is niet gekeken naar de wijze waarop deze ambities worden gehaald. Dit biedt het project ruimte om binnen de kaders van het project de randvoorwaarden en uitgangspunten te realiseren.

Conclusie

Het plan voorziet minimaal in de uitvoering van de randvoorwaarden voor duurzaamheid. Hiermee voldoet het plan, voor wat betreft duurzaamheid, aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening en milieu.

6.13. Verkeer & Parkeren

Nieuwe verkeersstructuur Elst Centraal

De nieuwe verkeersstructuur in voorliggend bestemmingsplan is doorgerekend met een verkeersmodel (model 2020). In dit model is gekozen voor een 'worst case scenario' door een maximaal voorzien programma (verkeersbewegingen) op te nemen in het verkeersmodel. De noordtangent is meegenomen in het model omdat deze voor een iets hogere verkeersdruk op de wegen rondom Elst Centraal zorgt. Uit de berekeningen is gebleken dat de nieuwe verkeersstructuur geschikt is voor het afwikkelen van de (toekomstige) verkeersstromen in en om het plangebied.

Energieweg

Naar aanleiding van de ingebrachte inspraakreacties en zienswijzen heeft Mobycon een onderzoek naar de toekomstige inrichting en gebruik van de Energieweg verricht. Doel van dit onderzoek was enerzijds om de gevolgen van het doortrekken van de Energieweg, hetgeen met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, voor de verkeersveiligheid en voor de bedrijfsvoering van de aan de Energieweg gelegen bedrijven, inzichtelijk te maken en anderzijds het formuleren van (herinrichtings)maatregelen om deze gevolgen te verzachten. Mobycon heeft het huidige gebruik van de Energieweg geïnventariseerd en in kaart gebracht.

Op basis van het huidige en toekomstige gebruik is een inrichtingsvoorstel voor de Energieweg gemaakt (Toekomstige inrichting en gebruik Energieweg te Elst, Mobycon, 28 juni 2011).

De conclusie van het onderzoek, die door de gemeente wordt onderschreven, is dat de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Energieweg en de nieuwe functies in het bestemmingsplan (kantoren en P+R), alsmede de verkeersveiligheid, voldoende gewaarborgd kunnen worden met het treffen van de (herinrichtings)maatregelen zoals opgenomen in het herinrichtingsplan en het invoeren van een 30 km/ uur regime voor de Energieweg. Daar waar hinder zal optreden, wordt deze als minimaal beschouwd en geaccepteerd als aanvaardbaar in het kader van te verwachten hinder in normale deelname aan het verkeer. Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan zal de gemeente zich conformeren aan de (herinrichtings)maatregelen zoals deze zijn opgenomen in het inrichtingsvoorstel en door middel van een verkeersbesluit regelen dat op de Energieweg een maximum snelheid van 30 km/ uur geldt. Zowel de inventarisatie als het inrichtingsvoorstel is voorgelegd aan de bedrijven aan de Energieweg.

Parkeren

Er zijn parkeernormen opgenomen in de regels. Hierin wordt een koppeling gelegd tussen functie, bedrijfsvloeroppervlakte en aantal benodigde parkeerplaatsen. Voor kantoren met een baliefunctie geldt een norm van 2,3 tot 2,8 parkeerplaats per 100 m². De gemeente hanteert in principe de maximale norm van 2,8, maar acht het in de specifieke omstandigheden in deze situatie aanvaardbaar om, vanwege de optimale ligging van de kantoorruimten ten opzichte van het openbaar vervoer, te werken met een gemiddelde norm van $(2,3 + 2,8) / 2 = 2,55$ per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte.

Uitgaande van de oppervlakten kantoor (7.700 m²) en maatschappelijke functies (9.675 m²) die worden voorzien, is de parkeerbehoefte maximaal 443 parkeerplaatsen. Hierbij is voor zowel de maatschappelijke functie als voor de kantoren uitgegaan van een norm van 2,55 parkeerplaatsen per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte (de norm voor kantoren met een publieksgerichte baliefunctie).

Voor de maatschappelijke bestemming zijn dan parkeerplaatsen nodig en voor de kantoren. Binnen de bestemming maatschappelijk worden 75 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers. Binnen de bestemming kantoor worden 100 parkeerplaatsen op maaiveldniveau gerealiseerd. Dit betekent dat het restant van de parkeerplaatsen ($443 - 175 = 268$) moet worden gezocht in de te realiseren parkeergarage.

Uitgaande van een parkeergarage met 4 lagen (het voorliggende bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een parkeergarage met 5 lagen te realiseren) kunnen er 525 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Indien daar de 268 parkeerplaatsen van worden afgetrokken, resteert een capaciteit van 257 parkeerplaatsen voor gebruikers van de P&R voorziening.

Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen.

7. JURIDISCH PLAN

De beleidsdoelstellingen zijn juridisch vertaald in de regels en de bijbehorende verbeelding (plankaart).

Het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding (plankaart) tezamen. Binnen de verbeelding is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen weergegeven. Voorts zijn aanduidingen opgenomen, waarnaar in de regels wordt verwezen.

De regels zijn opgebouwd als volgt:

- Hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten zijn bepaald;
- Hoofdstuk 2 bevat de regeling van de afzonderlijke bestemmingen;
- Hoofdstuk 3 bevat een aantal algemene en aanvullende bepalingen, waaronder algemene afwijkingsbevoegdheden en een gebruiksbepaling.
- Hoofdstuk 4 tenslotte bevat overgangsbepalingen en de slotbepaling waarin de titel van het bestemmingsplan is opgenomen.

Bebouwing algemeen

Er wordt in het bestemmingsplan onderscheid gemaakt tussen gebouwen en andere bouwwerken (bouwwerken geen gebouwen zijnde). De maximale bouwhoogte van gebouwen is vastgelegd op de verbeelding.

De situering van gebouwen is vastgelegd binnen het bouwvlak, met dien verstande dat ongeschikte bouwdelen beperkt hierbuiten mogelijk zijn.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een aparte maatvoering. In een enkel geval kan toestemming worden verleend hier van af te wijken.

7.1. Bestemmingsregels

Binnen dit plan komen de volgende bestemmingen voor:

Groen

De gronden met deze bestemming hebben en krijgen een structureel groen karakter. Ook waterlopen en paden passen binnen deze bestemming. Verder is zowel functioneel als in de bouwregels geregeld dat een geluidwerende voorziening is toegestaan, omdat de realisatie van één geluidscherm vast staat, is deze op de verbeelding aangeduid.

Kantoor

De gronden met deze bestemming bieden een juridisch-planologische titel voor het realiseren van kantoren met bijbehorende parkeervoorzieningen. De bouwmogelijkheden zijn door middel van een bouwvlak en een maximale bouwhoogte aangeduid op de verbeelding.

Maatschappelijk

Het Huis der Gemeente en de aangrenzende parkeerplaatsen zijn bestemd als Maatschappelijk. De bestemmingsomschrijving van de bestemming is beperkt tot overheids- en semi-overheidsdiensten. De bouwmogelijkheden zijn door middel van een bouwvlak op de verbeelding aangegeven. Binnen het bouwvlak is een maximum bebouwingspercentage aangegeven. Dit percentage geeft aan in welke mate de gronden binnen het bouwvlak bebouwd mogen worden. Op de verbeelding is een aanduiding opgenomen om een bebouwingsaccent te kunnen realiseren.

Verkeer

De infrastructuur in het plangebied met een specifieke doorstroombaan, is bestemd als Verkeer. Op de plekken waar de langzaamverkeerstunnel en de auto-/bustunnel worden gerealiseerd, is de aanduiding tunnel opgenomen.

Verkeer – Railverkeer

De spoorlijn en de perrons zijn bestemd als Verkeer – railverkeer. De gronden met deze bestemming staan ten dienste aan het railverkeer.

Verkeer – Verblijf

De gronden die een verkeersfunctie krijgen maar niet onder Verkeer of Verkeer – Railverkeer vallen, omdat ze geen verkeersdoorstroming beogen en ook niet (specifiek) bedoeld zijn voor spoorwegdoeleinden, zijn bestemd als Verkeer – Verblijf. Hierbij valt te denken aan voetgangersgebied zoals bijvoorbeeld pleinen en aan parkeerplaatsen.

Door middel van de aanduiding “parkeergarage” is op de verbeelding aangegeven waar de parkeergarage gerealiseerd mag worden. Op de verbeelding is eveneens een aanduiding voor de maximale bouwhoogte opgenomen. Verder is naast het Huis der Gemeente een bouwvlak opgenomen voor de fietsenstalling. Ook voor de fietsenstalling is op de verbeelding aangegeven wat de maximale bouwhoogte mag zijn.

Water

De watergang door het gebied en de aan te leggen waterpartijen zijn bestemd als water.

Leiding – Riool

Dit is een dubbelbestemming die tot doel heeft om de rioolpersleiding die door een deel van het plangebied loopt, te beschermen. Bouw- en andere werkzaamheden die de leiding kunnen schaden, zijn alleen toegestaan na een afwijkingsprocedure of procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden en nadat de leidingbeheerder om advies is gevraagd.

Waterstaat – Waterlopen

Dit is een dubbelbestemming die tot doel heeft om de watergang en de duikers die in het plangebied worden aangelegd, te beschermen.

7.2. Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Met de anti-dubbeltelregel wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning voor bouwen of een mededeling op een meldingsplichtig bouwwerk is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning of het doen van een mededeling mag worden meegenomen. Dit betreft een algemene bepaling die standaard in bestemmingsplannen wordt opgenomen.

Algemene afwijkingsregels

Op grond van een algemene afwijking kan het bevoegd gezag toestaan dat kan worden afgeweken van de voorgeschreven goothoogte, (bouw)hoogte, oppervlakte, inhoud en afstand van bouwwerken, dan wel een voorgeschreven bebouwingspercentage (maximaal 10 %).

Voorts kan worden afgeweken van de voorgeschreven hoogte van bouwwerken geen gebouw zijnde en mag ondergeschikt hoger worden gebouwd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen.

7.3. Overgangsregels en slotregel

De overgangsregels gelden voor bestaande zaken en rechten die niet in overeenstemming zijn met de overige regelingen in het bestemmingsplan en mits deze niet strijdig zijn met het voorheen geldende bestemmingsplan met inbegrip van de hierin opgenomen overgangsbepaling.

Op grond van deze regeling mag bebouwing gedeeltelijk worden vernieuwd en veranderd, en met een omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouwregels worden uitgebreid met ten hoogste 10 % van de oppervlakte en/ of de inhoud, die bestond op het moment dat het plan in werking is getreden. Daarnaast mag na een calamiteit ter plaatse worden herbouwd, mits de bouwaanvraag binnen 2 jaar na de calamiteit is ingediend.

Het gebruik van de grond en/ of opstallen, dat strijdig is met het plan op het tijdstip waarop het plan in werking is getreden, mag niet worden veranderd, tenzij met de verandering het gebruik naar aard en omvang wordt verkleind. Indien het strijdig gebruik, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, langer dan een jaar is onderbroken, mag dit gebruik niet worden hervat.

Daarnaast is gebruik dat strijdig is met de in het vorige bestemmingsplan aangewezen bestemming, wanneer van dit strijdige gebruik sprake was op het tijdstip dat het vorige bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, niet toegestaan.

In de slotregel is de citeertitel van het bestemmingsplan vermeld.

8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van Elst Centraal is een gemeentelijke grondexploitatie. Zonder de beschikbaarheid van bijdragen van andere partijen is de ontwikkeling van Elst Centraal echter niet mogelijk. Die middelen zijn nu beschikbaar omdat rijk, provincie, stadsregio en de GEM Westeraam zich hebben verplicht in totaliteit € 16,4 miljoen aan middelen beschikbaar te stellen voor de financiering van de spoorzone en de ontwikkeling van Elst Centraal. De Stadsregio financiert daarnaast zelf de realisatie van de noodzakelijke spoorinfrastructuur.

Voor de bouw van het Huis der Gemeente, de ontsluitende infrastructuur en de aanpassingen op het bedrijventerrein van Heinz ten gevolge van de gewijzigde ontsluiting van dit terrein, zijn voldoende middelen in de gemeentelijke begroting opgenomen.

De kantoren zullen voor eigen rekening en risico worden ontwikkeld door een private ontwikkelaar en de P+R garage door NS Poort. Het kostenverhaal in het kader van de realisatie van de kantoren zal worden ondervangen in het kader van de gronduitgifte. Voor de P+R garage is door middel van een anterieure overeenkomst met NS Poort voorzien in het gemeentelijk kostenverhaal.

Het is derhalve niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen. Daarnaast kan de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan gegarandeerd worden.

9. OVERLEG & INSPRAAK

Voorliggend bestemmingsplan (het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente) is een samenvoeging van de bestemmingsplannen Elst Centraal, Infra en Elst Centraal Huis der Gemeente. Beide bestemmingsplannen hebben de procedure van de gemeentelijke inspraakverordening en de Wet ruimtelijke ordening doorlopen tot en met de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen. Voor het (samengevoegde) bestemmingsplan Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente is geen aparte procedure doorlopen.

9.1. Overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moeten plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg zijn de voorontwerpbestemmingsplannen 'Elst Centraal, Infra' en 'Elst Centraal, Huis der Gemeente' besproken met volgende partijen:

- Hulpverleningsdiensten Gelderland Midden;
- ProRail;
- Provincie Gelderland;
- Stadsregio Arnhem - Nijmegen;
- VROM inspectie - Oost;
- Waterschap Rivierenland.

De vooroverlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Infra' zijn opgenomen in het document 'Rapport inspraak voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra' en zijn hierin van een gemeentelijke reactie voorzien.

De vooroverlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Huis der Gemeente' zijn opgenomen in het document 'Rapport inspraak voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente' van 18 januari 2011 en zijn hierin van een gemeentelijke reactie voorzien.

9.2. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Infra' heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening vanaf 25 februari 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen.

De inspraakreacties zijn opgenomen in het document 'Rapport inspraak voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra' en zijn hierin van een gemeentelijke reactie voorzien.

Ook het voorontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Huis der Gemeente' heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening vanaf 24 juni 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen.

De inspraakreacties zijn opgenomen in het document 'Rapport inspraak voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente' van 18 januari 2011 en zijn hierin van een gemeentelijke reactie voorzien.

9.3. Zienswijzen

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wro heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Infra' gedurende 6 weken ter visie gelegen. Van 24 juni 2010 tot en met 3 augustus 2010 kon een ieder zijn of haar zienswijzen indienen.

De zienswijzen zijn opgenomen in het 'Deelrapport zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra' en zijn hierin van een gemeentelijke reactie voorzien.

Ook het ontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Huis der Gemeente' heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wro 6 weken ter visie gelegen. Vanaf 3 februari 2011 tot en met 16 maart 2011 kon een ieder zijn of haar zienswijzen indienen.

De zienswijzen zijn opgenomen in het 'Deelrapport zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente' en zijn hierin van een gemeentelijke reactie voorzien.

De genoemde deelrapporten worden samen met voorliggend bestemmingsplan ter inzage gelegd.