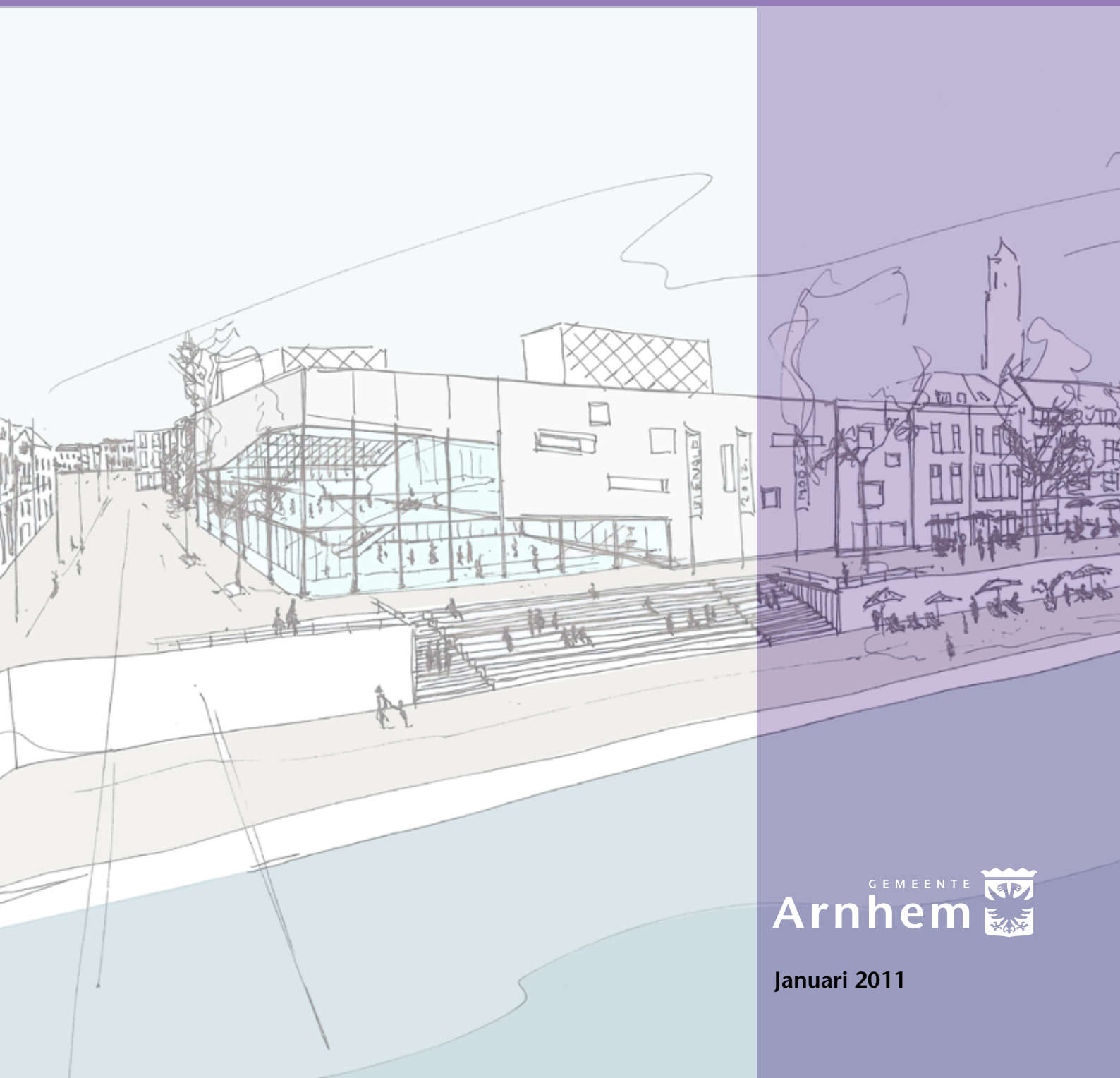


# Nota van Randvoorwaarden Nieuwstraat/Rijnboog



**Nota van Randvoorwaarden  
en Schetsontwerp  
Nieuwstraat e.o. Rijnboog  
Januari 2011**

## **Inhoudsopgave**

### **1. Inleiding**

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel
- 1.3 Status
- 1.4 Plangebied

### **2. Ontwikkelingskader**

- 2.1 Arnhem Rijnboog
- 2.2 Huidige situatie en opgave Nieuwstraat e.o.
- 2.3 Startpunten voor het ontwerp

### **3. Ruimtelijke visie en Randvoorwaarden**

- 3.1 De visie
- 3.2 Programma
- 3.3 Het Schetsontwerp
- 3.4 Verkeer
- 3.5 Wonen
- 3.6 Economie
- 3.7 Cultuur
- 3.8 Beheer openbare ruimte
- 3.9 Erfgoed
- 3.10 Ecologie en milieu.
- 3.11 Ondergrond

### **4. Proces en financiën**

- 4.1 Planning
- 4.2 Communicatie
- 4.3 Organisatie
- 4.4 Financiële aspecten

### **Bijlage**

- 1 Verkeerstechnische randvoorwaarden
- 2 Woonbeleid en aanvullende richtlijnen wonen
- 3 Cultuurhistorische en archeologische waarden
- 4 Voorwaarden voor inpandige afvalverzamelcontainers

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In 2004 is het Masterplan Rijnboog vastgesteld door de gemeenteraad. Vervolgens is in 2006 de Herdefinitie Rijnboog fase 1 vastgesteld, waarna in 2007 de uitkomst van het referendum door de raad is vastgesteld. Van 2008 tot 2009 is gewerkt aan het ontwerp van het Havenkwartier. De nota van randvoorwaarden en het schetsontwerp Havenkwartier zijn in oktober 2009 door de raad vastgesteld, waarna het stedenbouwkundige plan en de planontwikkelings- en realisatieovereenkomst in februari en maart zijn vastgesteld door het toenmalige college. In april 2010 is door het nieuwe college van B&W in het Lenteakkoord de haven uit het Rijnboogplan geschrapt. De raad heeft tegelijkertijd de motie 'Schoon schip maken' aangenomen waarin de haven uit het Rijnboogplan wordt geschrapt.

In het Lenteakkoord is het volgende opgenomen over het Rijnbooggebied:

"We halen de haven uit het Rijnboogplan. Voor dit gedeelte ontwikkelen we een alternatief, dat snel kan worden uitgevoerd en dat steun krijgt van de inwoners, en de bedrijven die in het gebied investeren. Het plan moet betaalbaar zijn en goed passen in de rest van het gebied. De Rijnboog moet een gezellig gebied worden, waar altijd wat te doen is en waar je graag komt. Daarom moeten er als publiekstrekkingen culturele instellingen komen, mits dit financieel haalbaar is. We zetten ons in voor de komst van een kenniscluster.

Actiepunten:

- Geen haven in het Rijnbooggebied;
- Opstellen nieuw plan voor het havengedeelte met draagvlak, snelle uitvoerbaarheid, financiële haalbaar en passend bij de rest van het gebied;
- Culturele trekker en kenniscluster in het Rijnbooggebied."

In mei 2010 is vervolgens de Marsroute Nieuwstraat e.o. (voormalig Havenkwartier) door het college vastgesteld met als doel de stappen om te komen tot een plan van aanpak Nieuwstraat e.o. in beeld te brengen. Een van de voorgenomen stappen was het consulteren van de betrokken marktpartijen, provincie en Rijk. De uitkomsten van deze consultatieronde zijn vastgelegd in de Rapportage consultatieronde Nieuwstraat, die in juni 2010 door het college is vastgesteld.

Conform het opgestelde (en door gemeenteraad op 27 september 2010 unaniem geaccordeerde) plan van aanpak is de volgende stap het opstellen van een Schetsontwerp met een Nota van randvoorwaarden. De hierbij voorliggende Nota van randvoorwaarden vormt samen met Schetsontwerp en het Procesboek (dat is vastgelegd in aparte documenten) het resultaat.

## 1.2 Doel

Nieuwstraat e.o. is onderdeel van het Rijnbooggebied. De ontwikkeling van Nieuwstraat e.o. vindt plaats binnen de nog steeds actuele doelstellingen van het Masterplan Rijnboog.

- Versterk de samenhang tussen Rijn, binnenstad en Arnhem Centraal,
- Draag bij aan de revitalisering van de binnenstad,
- Verbeter de kwaliteit van de openbare ruimte en zorg voor efficiënt ruimtegebruik,
- Maak aantrekkelijke binnenstedelijke woonmilieus,
- Versterk de economische vitaliteit van Arnhem,
- Maak ruimte voor culturele functies,
- Maak het Rijnboog gebied tot een plek waar Arnhemmers trots op zijn.

## 1.3 Status

De Nota van Randvoorwaarden geeft het kader voor de toekomstige planuitwerking.

In de Nota van Randvoorwaarden is het toekomstige programma voor het projectgebied opgenomen. Daarbij wordt per discipline aangegeven aan welke randvoorwaarden de planuitwerking moet voldoen. Ook de stedenbouwkundige hoofdlijnen zijn opgenomen in de Nota van Randvoorwaarden.

Het op te stellen stedenbouwkundige plan, het inrichtingplan en de bouwplannen zullen hieraan getoetst worden.

Het stedenbouwkundig schetsontwerp maakt deel uit van de Nota van Randvoorwaarden. Het beschrijft en verbeeldt de intenties voor de transformatie van het plangebied. Het schetsontwerp is een integraal ruimtelijk voorstel. Het document illustreert de samenhang van de gemaakte ontwerpkeuzes en ontwerpprincipes.

## 1.4 Plangebied

Het plangebied is vastgelegd in het plan van aanpak. Het omvat een gebied van circa 4,35 ha. in de binnenstad van Arnhem. Het gebied is gelegen tussen de historische binnenstad van Arnhem en de rivier en ligt globaal tussen de Nieuwstraat en de Rodenburgstraat.

Figuur 1.1: Plangebied Nieuwstraat e.o.



## 2. Ontwikkelingskader

### 2.1 Arnhem Rijnboog.

Nieuwstraat e.o. maakt deel uit van Arnhem Rijnboog, het voorstel voor transformatie van het gebied tussen de binnenstad, het station en de Rijn. Voor dit gebied heeft de Arnhemse gemeenteraad in juni 2004 een Masterplan vastgesteld. Het plan heeft tot doel om dit gebied te transformeren tot een volwaardig deel van de binnenstad, en daarmee een belangrijke economische en maatschappelijke impuls te geven aan het zuidelijke deel van de binnenstad, en de ruimtelijke relatie tussen de stad en de rivier op een nieuwe manier gestalte te geven.

De doelstellingen van het masterplan zijn:

- Versterk de samenhang tussen Rijn, binnenstad en Arnhem Centraal,
- Draag bij aan de revitalisering van de binnenstad,
- Verbeter de kwaliteit van de openbare ruimte en zorg voor efficiënt ruimtegebruik,
- Maak aantrekkelijke binnenstedelijke woonmilieus,
- Versterk de economische vitaliteit van Arnhem,
- Maak ruimte voor culturele functies,
- Maak het Rijnboog gebied tot een plek waar Arnhemmers trots op zijn.

*Figuur 2.1: Plankaart Masterplan Rijnboog 2004*



Het gebied tussen de Nieuwstraat en de Rodenburgstraat is een van de sleutelgebieden voor Rijnboog. Dit is de plaats voor het nieuw te realiseren Nieuwstraat e.o. De bestaande bebouwing is hier van matige kwaliteit en er is veel openbare ruimte van lage kwaliteit. Het voorstel is een intensieve transformatie.

Een belangrijk programmaonderdeel van Nieuwstraat e.o. is, naast winkels, horeca en wonen, een innovatieve combinatie van cultuurfuncties.

Het maken van een aantrekkelijke route tussen station en Kerkplein is één van de belangrijkste ingrepen van het masterplan. Het betreft een reeks opeenvolgende interventies (herinrichting, sloop, bouw) langs deze as, die de verbinding helder, gerieflijk en aantrekkelijk moeten maken, met een commercieel karakter als belangrijk element. Deze route is de eerste voorwaarde om van de totale binnenstad van Arnhem een daadwerkelijke eenheid als modern stadscentrum te kunnen maken. Het mozaïek van straten en pleinen ten zuiden van de binnenstad brengt de stad en de rivier bij elkaar. Er ontstaat een veelheid aan hoeken, zichtlijnen en openingen van pleintjes. De Oude Oeverstraat en Kleine Oord worden omgevormd tot levendige straten, die onderdeel zijn van de fiets- en voetgangersroute tussen station en Kerkplein.

Parallel aan deze route wordt de tweede as gevormd door de opwaardering van de Rijnkade. Het waterfront wordt opgewaarderd tot wandelpromenade en stadsfront, met woningen, winkels, restaurants, café's en cultuurfuncties.

## **2.2 Huidige situatie en opgave Nieuwstraat e.o.**

Het plangebied is het gebied tussen Kerkplein en rivier, in grote lijnen tussen de Nieuwstraat en de Rodenburgstraat. Het gebied ligt op de rand van de historische binnenstadskern. De oorspronkelijke stadsmuur liep door het gebied, waarbij binnen de muren een Minrebroedersklooster was gelegen. De verstedelijking van het zuidelijke deel van het plangebied is pas later tot stand gekomen wegens de onaantrekkelijke eigenschappen van dit gebied: relatief laaggelegen, nat en onderhevig aan de riviergetijden. Vanaf circa 1600 is het gebied De Weerdjes binnen de stadsmuren opgenomen, waarbij het in eerste instantie als stadslandbouwpercelen werd benut. In het plan Heuvelink (1853) krijgt het gebied een geplande orthogonale stratenverkaveling, en ontstaat een stedelijk rivierfront. Op basis van dit plan wordt tot aan de 2e wereldoorlog verdicht. De structuur wordt voor een belangrijk deel door de oorlogsstrijd maar ook door de naoorlogse sloop in het kader van de wederopbouw vernietigd.

De huidige beeldkwaliteit wordt bepaald door de stedenbouwkundige structuur van het wederopbouwplan, de wederopbouwarchitectuur, en de verdere naoorlogse ruimtelijke ontwikkeling. Hierin vormen rechte en bredere straten, maar ook de 'vrije ruimtelijke plaatsing' van belangrijke gebouwen de basis voor de ruimtelijke ervaring. In tegenstelling tot het gesloten ruimtebeeld van de historische binnenstad is in dit gebied de stadsruimte grootschaliger en wijds. Alleen aan de Rijnkade en de westelijke gevel van de Nieuwstraat is een meer kleinschalige ontwikkeling herkenbaar. Voor het overige is de typologie van het appartementgebouw op een plintlaag en het kantoorgebouw beeldbepalend. De vorming van straat- en pleinwanden vanuit het bouwblok als ruimtelijke eenheid staat centraal. Het bouwblok wordt in toenemende mate de stedenbouwkundige 'korrel'. Dat leidt tot een beeldkwaliteit met grotere uniformiteit. De ruimtelijke en beeldkwaliteit van dit gebied worden minder gewaardeerd.

In functioneel opzicht is het gebied een slecht gebruikt 'tussengebied' tussen twee aantrekkelijke stukken stad: de Arnhemse binnenstad en de Rijnkade. De dichtheid van het gebied is laag. Er is woningbouw, er zijn wat winkels, maar het grootste deel van het gebied is onbebouwd en wordt ingenomen door geparkeerde auto's. De uitstraling van het gebied heeft een negatief effect op zowel de zuidelijke binnenstad als op de Rijnkade. Beide gebieden lijden onder de matige kwaliteit van het plangebied in zijn huidige vorm.

Aan de zuidzijde van de binnenstad lopen alle detailhandelsroutes dood op de leegte in het plangebied. En de aantrekkelijkheid van de Rijnkade wordt onderbenut omdat de 'ervaringsafstand' tot de binnenstad erg groot is. De werkelijke afstand is niet zo groot, maar het gebied dat doorkruist moet worden verzwakt de aantrekkingskracht van de Rijnkade. Ook de Weerdjesstraat/Trans wordt gezien als een moeilijk te nemen barrière. Dat komt deels door de verkeersbelasting maar wordt versterkt door de inrichting rondom de straat.

De opgave van het plan is om het plangebied te transformeren tot een dynamisch en aantrekkelijk onderdeel van de Arnhemse binnenstad. Nieuwstraat e.o. moet de binnenstad en de rivier opnieuw met elkaar in verband brengen. Met de realisatie van het plan moeten zowel de zuidelijke binnenstad als de Rijnkade een positieve economische impuls krijgen. (Voor de Rijnkade is inmiddels door de Raad een visie vastgesteld die belangrijke input heeft geleverd voor het schetsontwerp Nieuwstraat e.o.) Daarmee draagt het plan bij aan de revitalisering van met name het zuidelijke deel van de Arnhemse binnenstad. Het gebied zelf moet ruimte bieden aan culturele programma's en moet aantrekkelijke woningen aan de stad toevoegen. Met het plan krijgt de kwaliteit van de openbare ruimte een impuls. Er moet een gebied ontstaan waar Arnhemmers trots op zijn.

## 3. Ruimtelijke visie en Randvoorwaarden

### 3.1 De visie

#### Aansluiting bij de binnenstad

De zuidelijke binnenstad voelt niet als onderdeel van de historische binnenstad. De lijn Kleine Oord – Broerenstraat – Kerkplein vormt de scheidslijn en is duidelijk zichtbaar en voelbaar in de stad: ten zuiden hiervan zijn de gebouwen van na de oorlog, is te veel openbare ruimte, zijn nauwelijks winkels. De opgave om de binnenstad met de Rijn te verbinden gaat niet alleen om het verbinden van de Rijnkade, maar feitelijk om het revitaliseren van de hele zuidelijke binnenstad. Hiervoor is het van belang dat de (grotendeels bestaande) lange lijnen van straten uit de binnenstad versterkt en verbeterd worden en op een aantrekkelijke manier doorlopen tot aan de Rijnkade. Nieuwe Plein-Roermondsplein, Kortestraat-Vossenstraat, Weverstraat-Nieuwstraat, Bakkerstraat-Rodenburgstraat en Markt. Allemaal houden ze nu gevoelsmatig op bij die breuklijn. Ook de Markt ligt niet meer in de historische binnenstad.

De positie van het kenniscluster op de kop van de Kortestraat is daarom goed gekozen: hiermee wordt het eerste deel van de breuklijn opgeheven.

#### Drie oost-west lijnen:

##### 1. Kleine Oord –Broerenstraat-Kerkplein: te veel openbare ruimte en busverkeer

Een lijn die oorspronkelijk echt bij de historische binnenstad hoorde en begon bij de Rijnpoort. De zuidelijke binnenstad kan hier directer op de historische binnenstad aansluiten door minder open ruimte, het vergroten van het voetgangersgebied en het toevoegen van bijzondere gebouwen en een aantrekkelijk commercieel programma in de schaal van de binnenstad. De lijn wordt vooral ook gekenmerkt door bijzondere gebouwen: de Walburgiskerk, het Stadhuis, de Eusebiuskerk, straks het Kenniscluster.

##### 2. Weerdjesstraat: autoverkeer

De Weerdjesstraat maakt deel uit van de centrumring rond de binnenstad die bestaat uit twee rijbanen tegen de klok in. Met name in de spits is het druk en onaangenaam. Ook de inrichting van de straat is niet aantrekkelijk. De oversteekbaarheid verdient veel aandacht om de verbinding naar de Rijn vanzelfsprekender te maken.

Door de hoeveelheid verkeer is het bouwen van woningen aan de straat niet eenvoudig. De te kiezen oplossing voor de Weerdjesstraat moet over de hele lengte een verbetering opleveren. Het kunstencentrum kan meehelpen de Weerdjesstraat tot een stadsboulevard te maken.

##### 3. Rijnkade/Rijn: aantrekkelijke kade en relatie met het uiterwaardenpark aan de overkant

De Rijn is een element van betekenis in de stad met grote potenties. De rivier met zijn Rijnkade ligt nu echter qua programma en belevenis min of meer los van de binnenstad, net als het gebied van Stadsblokken en Meinerswijk. Door het tussengelegen gebied van de Weerdjes te revitaliseren verandert dat en wordt de rivierzone betrokken bij de stad. Het blok tussen Nieuwstraat en Rodenburgstraat is het blok met de meeste vooroorlogse panden en horeca. Het toevoegen van nieuwe functies hier zal bijdragen aan de aantrekkelijkheid. Er ligt hier een grote kans voor de stad in het verbeteren van de verbinding met de overkant van de Rijn. .

### **De kleur van de zuidelijke binnenstad is cultuur**

De komst van kenniscluster en kunstencluster zorgen voor een enorme impuls voor de zuidelijke binnenstad, zowel voor bewoners als voor bezoekers van Arnhem. Bestaande culturele functies zoals theater Oostpool en mogelijk Generale Oost, dragen hieraan bij.

### **Winkelen in de Arnhemse binnenstad**

De Arnhemse binnenstad staat hoog aangeschreven als het gaat om winkelen (“ binnenstad van het jaar 2007-2009”), met niet alleen de grote ketens maar ook in de kleinere winkelstraten, bijzondere winkels die aansluiten bij het imago van Arnhem modestad. (Het Musiskwartier sluit hier goed op aan). Aan de zuidkant houden de Bakkerstraat en Weverstraat op bij het Kerkplein. Winkelend publiek keert hier om. Je kunt in Arnhem winkelen zonder te weten dat Arnhem aan de Rijn ligt. Door gerichte toevoegingen aan het winkelapparaat in Nieuwstraat e.o. ontstaat er ruimte voor aanvulling en vernieuwing van de binnenstad.

### **Wonen brengt de binnenstad tot leven**

De Arnhemse binnenstad kent relatief weinig bewoners. Hierdoor is de stad 's avonds snel uitgestorven. Het woningaanbod is bovendien eenzijdig: veel kleine, goedkope huurappartementen. Door meer en ander aanbod verlevendigt de stad.

In paragraaf 3.3 wordt het schetsontwerp vanuit de diverse beleidsmatige invalshoeken beschreven en worden randvoorwaarden aangeduid.

Figuur 3.1: Hoofdstructuur



### 3.2 Programma

Het huidige plangebied is circa 4,5 hectare groot. In de huidige situatie is het gebied vrij extensief bebouwd en voornamelijk de functie van parkeerterrein en openbare ruimte. Daarnaast is er aantal woningen en winkels.

In het plan voor het Nieuwstraat e.o. geldt richtinggevend een totaal bouwprogramma van 78.000 m<sup>2</sup>. Dit programma is geënt op de diverse beleidskaders (zoals masterplan Rijnboog, detailhandelsvisie). Daarnaast dient voorzien te worden in een openbare parkeergarage voor 550 auto's, aangevuld met de extra behoefte die het nieuwe programma oproept.

In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op het nieuwbouwprogramma dat is opgenomen in het stedenbouwkundig schetsontwerp.

#### Richtinggevend bouwprogramma

horeca	4.000
detailhandel	10.000
cultuur	20.000
hotel	5.000
wonen	31.000
kantoren	8,000
<b>totaal</b>	<b>78.000</b>

### 3.3 Het Schetsontwerp

#### **Aansluiting bij de binnenstad**

Een logische aansluiting van het Nieuwstraat e.o. op de binnenstad wordt bereikt met het herstellen, versterken en verbeteren van de aanwezige, lange verbindingsstraten van Nieuwe plein, Kortestraat Vossenstraat, Weverstraat Nieuwstraat, Bakkerstraat Rodenburgstraat, Koningsstraat Markt en Eusebiussingel.

In het Nieuwstraat e.o. worden de Weverstraat en Bakkerstraat tot aan de Rijnkade versterkt, maar ook de andere lijnen zullen op termijn aan bod moeten komen

#### **Versterken van drie oost-west lijnen:**

##### **1. Kleine Oord –Broerenstraat-Kerkplein: te veel openbare ruimte en busverkeer**

Op de kop van het Nieuwstraat e.o. is behoefte aan een bijzondere functie of gebouw dat deze zone markeert en de oost –west route maakt tot een aaneenrijging van bijzondere plekken en gebouwen. De veelheid aan openbare ruimte rond het Kerkplein wordt teruggebracht tot een aantrekkelijk plein op de kop van de Nieuwstraat en een rondgang rond de Eusebiuskerk. Hierdoor komt de bezoeker, komend uit de Bakkerstraat niet in een lege ruimte, maar wordt hij als vanzelf de zuidelijke binnenstad in geleid.

##### **2. Weerdjesstraat: autoverkeer**

Onderzocht wordt de mogelijkheid tot versmalling van de ruimte voor auto's door geen tegenbeweging (ook niet voor bussen en hulpdiensten) te realiseren. Hierdoor en door het terugleggen van de rooilijn op plekken waar dat kan, ontstaat een breder profiel met ruimte voor vrijliggende fietspaden, bomen en een brede stoep. De oversteekbaarheid wordt verbeterd. Binnen dit brede profiel is ook ruimte voor de eventuele realisatie van een tunnel of andere ongelijkvloerse kruisingen. Nader onderzoek hierover is nodig.

##### **3. Rijnkade/Rijn: aantrekkelijke kade en relatie met het uiterwaardenpark Stadsblokken Meinerswijk aan de overkant**

Uitgangspunt is het behouden van de vooroorlogse panden aan de Rijnkade, maar waar nodig ook pandsgewijs te vernieuwen, bijvoorbeeld op de hoeken van het blok waar de bebouwing na oorlogs is. Te onderzoeken impulsen voor het vergroten van de aantrekkingskracht: verbetering inrichting openbare ruimte, ophogen kade zodat zicht verbetert ( muurtje hoogwaterkering), geleidelijker overgang hoge lage kade, betere inpassing auto en fiets, flaneren langs het water, stadsbalkon, uitzicht, horeca. Malburgen is hier voelbaar en gaat zich op termijn ook nog meer tonen door de torentjes in de Dijkzone.

Aan de overkant ligt vooral ook Stadsblokken Meinerswijk, een uiterwaardenpark in wording. Het rivierenlandschap slingert letterlijk door de stad. Aan de Rijnkade begint het landschap. Strandjes aan de overkant, een evenemententerrein, mogelijkheden voor horeca. Een plek om (vooral in de zomer) van de natuur te genieten. De ambitie is het maken van een directe verbinding met de overkant die kan worden gemaakt door een pont of een voetgangersbrug. Een voetgangersbrug vanaf de hoge kade gaat met trappen en lift omhoog, biedt een adembenemend uitzicht over de rivier en brengt het landschap aan de voet van de binnenstad. De brug is een middel om het landschap bij de stad te betrekken en letterlijk de brug te slaan met "zuid" maar kan ook in een latere fase worden gerealiseerd. Tussentijds is een pontje een goed alternatief. Het park ligt centraal tussen Arnhem Zuid en de binnenstad en is daarmee geen eindpunt maar een schakelstuk. Op korte termijn zou hier al begonnen kunnen worden met tijdelijke initiatieven, bijvoorbeeld met een strandtent en een pontje.

### **De kleur van de zuidelijke binnenstad is cultuur**

De Nieuwstraat wordt autovrij en vormt de cultuurstraat van de binnenstad. Een plein direct aan de binnenstad is de voordeur voor cultuur, en vergemakkelijkt de verbinding naar de Rijn. Het kunstcluster ligt in alle varianten deels aan de Weerdjesstraat. Hier is een adres mogelijk zodat kan worden voorgereken bij de schouwburg en cultuur een gezicht krijgt aan de Weerdjesstraat. Dat komt de sfeer en uitstraling van de straat ten goede. Winkelen, wonen en cultuur vermengen zich en zorgen zowel 's avonds als overdag voor een levendig stuk stad. Het winkelen sluit aan bij de wat chiquere Bakkerstraat en bij de Weverstraat. De openbare ruimte biedt plek aan kunstmanifestaties, aan kunst in de openbare ruimte. Bij bijzondere evenementen zoals bv. de modebiënnale doet de overkant van de Rijn mee. Op korte termijn zou cultuur hier al voelbaar kunnen zijn, bijvoorbeeld door een tijdelijke theatertent op de parkeerplaats aan de Trans. Cultuur wordt hier uitgaan: er is hoogwaardige horeca zodat je voor de voorstelling een hapje kunt eten, na afloop is er keuze uit meerdere plekken voor een drankje, auto en fiets staan veilig en makkelijk geparkeerd. Het kunstcluster kan op 2 mogelijke plekken worden ingepast: in het Rijnblok of in het blok aan het Kerkplein. De positie aan het Kerkplein zorgt voor een directe aansluiting bij de stad, maar voor minder dynamiek aan de Rijn. Omgekeerd is de positie van kunst aan de Rijn een goede trekker voor de Rijnkade, maar gaat deels ten koste van de bestaande bebouwing. Beide opties worden nader uitgewerkt om een goed beeld te krijgen van de ruimtelijke consequenties en de bijbehorende kosten, waarna keuzes gemaakt kunnen worden.

### **Winkelen in de Arnhemse binnenstad**

Je kunt in Arnhem winkelen zonder te weten dat Arnhem aan de Rijn ligt. In het Nieuwstraat e.o. ligt bovendien een kans om de winkelstraten op een logische manier aan elkaar te knopen en daarmee het winkelcircuit als geheel een impuls te geven. Kwaliteit in plaats van kwantiteit en aanvullend aan het bestaande aanbod. De breukzone van het Kerkplein speelt hierin de hoofdrol en de parkeergarage die als bronpunt onder de winkels ligt en start en eind van een dagje winkelen in Arnhem betekent. Op deze plek kunnen Bakkerstraat, Weverstraat en de Nieuwstraat (cultuurstraat) ook als winkelcircuit aan elkaar geknoopt worden. Een bijzonder gebouw en een plein op de kop van de Nieuwstraat zorgen voor een aantrekkelijke verblijfsplek. Het gebouw kan een traditioneel winkelblok zijn, maar b.v. ook een gebouw waarin verschillende winkels samenkomen en elkaar versterken: shop in shop. Nader onderzoek is hier nog nodig. Door cultuur aan de kop van het plein zichtbaar te maken geeft dit kleur en sfeer aan het plein. Denk hier ook aan een waterkunstwerk aangesloten op de Jansbeek, een plek voor straatartiesten, een mooi terras.

### **Wonen brengt de binnenstad tot leven**

Omdat er veel ruimte nodig is voor cultuur en winkelen, is wonen niet eenvoudig in te passen, ook niet door b.v. verkeersgeluid aan de Weerdjesstraat. Afhankelijk van de locatie van het kunstcluster is er ruimte voor wonen aan de Rijnkade of in het blok aan het Kerkplein. Aan de Rijnkade ligt de nadruk op wonen met uitzicht. In het noordelijke blok leidt de mix met winkels tot verschillende soorten stadswonen. Een goede voordeur, aantrekkelijk buitenruimte en parkeren zijn hierbij belangrijke factoren.

### **Nieuwstraat e.o.: stabiele basis, flexibele invulling**

De impuls voor de binnenstad komt dus niet alleen van de verbinding met de Rijn, maar van het revitaliseren van de zone tussen historische stad en Rijn met verschillende middelen: met cultuur, met winkelen, met wonen, met aantrekkelijke straten en een mooi plein.

Door te kiezen voor een stevige en simpele hoofdstructuur van goed ingerichte en door bebouwing gedefinieerde straten, die aansluit bij het oorspronkelijke historische stratenpatroon wordt de basis voor vernieuwing gelegd. Deze hoofdstructuur is in potentie al aanwezig, maar behoeft verduidelijking en versterking. Ook dient deze structuur de voorwaarden te scheppen voor de realisatie van hoogwaardige openbare ruimten. Binnen deze hoofdstructuur zijn nog veel invullingen denkbaar. Stedenbouw is immers ook voor de lange termijn.

De invulling is uiteraard niet helemaal flexibel, de uiteindelijk te kiezen positie van het kunstencoluster zal immers veel invloed hebben op de levendigheid van de openbare ruimte en op de mogelijkheden voor andere functies.

### **Tijdelijke functies**

De realisatie van de voorliggende plannen kost tijd. Het is dan ook zaak om op kleine schaal de vernieuwing van het gebied te beginnen. Dat kan bijvoorbeeld met tijdelijke culturele activiteiten b.v. op de Trans, met bomen aan de Weerdjesstraat, met een stadsstrand. Tegelijk gaat de planvorming door, gericht op gefaseerde realisatie.

*Figuur 3.2: Schetsontwerp met kunstencoluster in het noordblok*



Figuur 3.3: Schetsontwerp met kunstcluster in het zuidblok



## **3.4 Verkeer**

### **1. Inleiding**

Het gebied is in de bestaande situatie slordig ingericht, de verkeersinfrastructuur neemt veel ruimte in beslag en er staan overal auto's geparkeerd. Door een zorgvuldig ingerichte en goed te beheren openbare ruimte met aantrekkelijke routes en aangename verblijfsplekken moet dit beeld in kwalitatieve zin sterk worden verbeterd.

Het gebied ten noorden van de Weerdjesstraat vormt een overgangsgebied tussen de binnenstad en het Rijnkadegebied. Met uitzondering van de Centrumring (Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein) wordt het plangebied omgevormd tot een groot verblijfsgebied. Daarbij blijft een goede bereikbaarheid van het gebied voor alle verkeerssoorten (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto) het uitgangspunt.

Voor het onderdeel parkeren zal het beeld ingrijpend wijzigen. Het parkeren op straat wordt sterk verminderd en parkeerplaatsen worden overwegend ondergebracht in openbare en private (ondergrondse) parkeergarages in het plangebied.

### **2. Voetganger**

De voetganger zal in brede zin worden gefaciliteerd met een verruiming van het binnenstadsgebied. Ten noorden van de Weerdjesstraat zal dit gepaard gaan met het opnieuw inrichten van het overgrote deel van de openbare ruimte. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de looproute vanaf station Arnhem via Kenniscluster naar het gebied Nieuwstraat e.o. en verder naar Kerkplein en Markt; een route die ook de verbinding tussen de bestaande winkelstraten Weverstraat, Bakkerstraat en Koningstraat zal versterken.

Ten zuiden van de Weerdjesstraat zal een zeker accent liggen bij de herinrichting van de Rijnkade en het van daaruit realiseren van loopverbindingen met de (historische) binnenstad via de Nieuwstraat en Rodenburgstraat.

Belangrijk aandachtspunt is de toegankelijkheid, waarbij ook gehandicapten en bijvoorbeeld voetgangers met wandelwagens goed uit de voeten moeten kunnen. Aandachtspunten zijn voldoende brede trottoirs, obstakelvrije loopstroken, rechtstreekse en korte looproutes met goede verhardingsmaterialen (vlak, stroef) en sociaal veilig (zichtbaar, gecombineerd met ander verkeer of functies).

### **3. Fiets**

De huidige route tussen Airborneplein en Nieuwe Plein aan de zuidzijde van de binnenstad zal worden aangepast. Waar mogelijk zal de fietsroute worden gecombineerd met voetgangersroutes (in het voetgangersgebied). Deze route is vooral gericht op het fietsen van en naar het kernwinkelgebied. Aan deze route worden openbare stallingsmogelijkheden gecreëerd. Uitgangspunt is tenminste een nog nader te bepalen locatie waarbij rekening moet worden gehouden met een stallingcapaciteit van 1.000 fietsen.

De belangrijkste doorgaande fietsverbinding in het gebied Nieuwstraat e.o. komt langs Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein. In beide richtingen komen vrijliggende fietspaden. De Rijnkade blijft als route beschikbaar, zij het als meer recreatieve route. Hier wordt, zeker 's zomers, fietsverkeer gemengd met voetgangersverkeer vanwege de aanwezigheid van veel terrassen (horeca).

#### **4. Openbaar vervoer**

Door de intensievere bebouwing van het gebied Nieuwstraat e.o. moet de routing van de buslijnen worden aangepast. De bussen rijden nu nog via de Rodenburgstraat, Kleine Oord en Nieuwe Oeverstraat. Met het realiseren van het gebied Nieuwstraat e.o. is het doel om de bussen via een nieuwe route in beide richtingen over de Centrumring (Weerdjesstraat, Trans, Eusebiusplein) te laten rijden. De huidige haltes aan de Rodenburgstraat en Kleine Oord vervallen en er komen nieuwe halteplaatsen op de Weerdjesstraat/Trans. Ook nooddiensten gebruiken deze openbaar vervoerroute als uitrukroute. Uitgangspunt voor de west-oostrichting is dat de doorstroming op de centrumring niet door het halteren van bussen op de rijbaan wordt verstoord.

Door de intensivering van publiekaantrekkelijke functies in het zuidelijk deel van de binnenstad is het mogelijk dat het aantal buslijnen en/of de frequentie in dit deel van de binnenstad toeneemt.

Gelet op de ligging van het gebied Nieuwstraat e.o. aan de Rijn ontstaan prima mogelijkheden voor nieuwe openbaar vervoerinitiatieven over water.

#### **5. Auto**

Belangrijkste randvoorwaarde voor het autoverkeer is dat Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein onderdeel zijn en blijven van de centrumring. Dit is noodzakelijk voor de afwikkeling van het autoverkeer van, naar en rondom het centrum van Arnhem. Mede gelet op het voorgaande zal de Weerdjesstraat (Trans en Eusebiusplein) een verkeersprofiel kennen dat voldoende ruimte biedt aan voetgangers (trottoir), fietsverkeer (fietspaden), openbaar vervoer (busbaan en haltevoorzieningen) en autoverkeer (rijbaan, in-/uitgang nieuwe parkeergarage). Voor de centrumring blijft 50 km/u de toegestane rijsnelheid, maar voor de overige wegen in het gebied Nieuwstraat e.o. wordt de toegestane snelheid 30 km/u of gaan wegen tot het afgesloten kernwinkelgebied behoren. Belangrijke randvoorwaarde voor het verkeer is dat alle wegen in het gebied Nieuwstraat e.o. uiteindelijk een samenhangend geheel moeten vormen. Eenrichtingsverkeer is mogelijk, maar dient vanuit de helderheid van de verkeersstructuur beperkt te blijven. Doodlopende straten passen niet in deze gedachte en worden zoveel mogelijk voorkomen.

Voor het oversteken van de Weerdjesstraat worden op een aantal plaatsen veilige oversteekpunten gecreëerd om de relatie tussen binnenstad en Rijnkade te verbeteren. In ieder geval worden de kruisingen Weerdjesstraat-Vossenstraat en Eusebiusplein-Rodenburgstraat voorzien van verkeerslichten. Afhankelijk van een mogelijke tunneloplossing hoeven genoemde kruisingen en voetgangersoversteken niet met verkeerslichten te worden geregeld.

De nieuwe parkeergarage in het zuidelijk deel van de binnenstad wordt vanaf de centrumring ontsloten. Uitgangspunt daarbij is dat de in-/uitgang van de parkeergarage de busroute en hoofdfietsroute ongelijkvloers kruisen.

## 6. Parkeren

Voor het parkeren in het gebied Nieuwstraat e.o. is de belangrijkste plek de nieuw te bouwen parkeergarage in het zuidelijk deel van de binnenstad. Deze parkeergarage heeft voor het publieke gedeelte (betaald parkeren) tenminste 550 plaatsen. Voor de woningen en andere functies in het gebied Nieuwstraat e.o. geldt dat het daarvoor noodzakelijke aantal parkeerplaatsen nog aan de 550 plaatsen van de parkeergarage wordt toegevoegd. Dit aantal is gebaseerd op een capaciteitsanalyse die rekening houdt met de nieuwe functies in het gebied (filmhuis, schouwburg, museum, etc.) en het praktisch gebruik (een deel van de functies ligt nu ook al in het centrum en wordt verplaatst of maakt al deel uit van binnenstadsbezoek). Ook een deel van de op te heffen betaald parkeerplaatsen op straat worden in de nieuwe parkeergarage ondergebracht. De parkeergarage wordt tenminste met een in-/uitgang direct ontsloten via de centrumring (Weerdjesstraat/Trans). Afhankelijk van de functie van de Markt en de verkeersafwikkeling is een tweede in-/uitgang wenselijk; dit is het geval bij het autovrij maken van de Markt. De hoofdtoegang voor voetgangers komt net ten noorden van de Weerdjesstraat. Deze kwalitatief hoogwaardige entree krijgt royale afmetingen en draagt bij aan een aantrekkelijk beeld van de parkeergarage. Overige toegangen zijn vooral functioneel ingericht.

Het parkeren op het lage kadegedeelte van de Rijnkade zal wijzigen. Een deel van de betaalde parkeerplaatsen komt te vervallen en vergunninghouders worden verplaatst naar de parkeergarage Langstraat. Het lage deel van de Rijnkade krijgt zo meer verblijfskwaliteit.

De parkeerbehoefte voor het gehele plangebied wordt getoetst aan de actuele parkeernormen (Parkeernota Arnhem 2003-2010). Het parkeerregime in het Rijnbooggebied is te onderscheiden in betaald parkeren, vergunninghouders en parkeren op eigen terrein/privé garage.

## 7. Overige verkeersaspecten

Bijzonder aandachtspunt is de bereikbaarheid voor speciale doelgroepen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen logistiek (bevoorraden, huisvuil ophalen, aan-/afvoer Kunstencluster) en noodhulpdiensten (brandweer, ambulance en politie).

Logistieke functies moeten dusdanig worden ingepast dat ze de doorstroming van het overige verkeer niet hinderen of belemmeren. Aan- en afvoer van goederen vindt plaats vanaf daartoe speciaal aangewezen en ingerichte laad-/loszones. Wanneer het autovrije voetgangersgebied wordt uitgebreid geldt hiervoor het laad-/losregime met venstertijden.

Inpassing van huisvuilcontainers en vuilophaalplaatsen is zodanig dat logische routes kunnen worden gereden. Daarbij is het uitgangspunt dat grotere voertuigen altijd vooruitrijdend de bestemming kunnen bereiken en verlaten. Waar nodig is een ruime keermogelijkheid om achteruit rijden door grote voertuigen te vermijden. Dit uitgangspunt verbetert de verkeersveiligheid en beperkt de kans op schades door aanrijden van obstakels in de openbare ruimte.

Nooddiensten hebben wettelijke opkomsttijden. De huidige uitrukroute door de binnenstad via Turfstraat, Kleine Oord en Nieuwe Oeverstraat wordt verplaatst naar de Weerdjesstraat, Trans en Eusebiusplein.

Aanvullende verkeerstechnische randvoorwaarden zijn opgenomen in bijlage 1.

## 3.5 Wonen

### 1. Nadere uitwerking woonbeleid voor Nieuwstraat e.o.

De afgelopen jaren is een tweetal onderzoeken gepresenteerd die aanbevelingen mee hebben gegeven over het verder verbeteren van het woonklimaat in Arnhem. Dat zijn het rapport Leefbaarheid Doorgrond van de Stichting Atlas voor Gemeenten en een onderzoek van het Nicis Institute (Staat van de stad).

Enkele belangrijke aanbevelingen daaruit zijn:

1. Arnhem heeft relatief veel goedkope huurwoningen, welke onvoldoende verspreid zijn over de stad. Investeren in de kwaliteit van deze woningvoorraad en het verbeteren van de verhouding tussen deze voorraad en de voorraad dure en middeldure woningen leidt tot een verbetering van de leefbaarheid in Arnhem. Meer bouwen voor de hogere inkomens
2. Beide rapportages vragen om een sense of urgency voor het verbeteren van de bestaande woningvoorraad.
3. Meer ambitie voor particulier opdrachtgeverschap, door dit meer mogelijk te maken en op andere wijze dan tot nu toe, zoals bijvoorbeeld CPO, bouwen met een kleine beurs, binnenstedelijke opgaven enz.
4. Werken volgt wonen. Het wonen in de stad draagt bij aan de stedelijke economische structuur en het vestigingsklimaat voor ondernemers, door bijvoorbeeld inspelen met woningbouw op woonbeleving van diverse leefstijlen en functiemenging.

In de regio is verder behoefte aan binnenstedelijk wonen en dit kan alleen in Arnhem en Nijmegen plaatsvinden.

In het centrum van Arnhem wonen nu relatief weinig mensen en is de woningsamenstelling eenzijdig (veel kleine huurappartementen). Rijnboog is een belangrijke locatie om aan de stad een nieuw (regionaal) onderscheidend binnenstedelijk woonmilieu te realiseren, dat ook aansluit op de genoemde aanbevelingen.

Uitgangspunt voor elke centrumstedelijke woningbouwlocatie is dat er sprake is van binnenstedelijk wonen met een grote diversiteit, variatie en verschijningsvorm in het woningaanbod. Het moet een plek worden met allure en architectonische kwaliteit die uitnodigt om hier te willen wonen. Belangrijk is dat de woningen zich in Nieuwstraat e.o. onderscheiden door kwaliteit, ligging en diversiteit in types. Om die reden wordt een deel van de woningen gekenmerkt als stadswoningen (woonfunctie op maaiveld). Voor de situering van de woningen wordt gebruik gemaakt van de bijzondere kwaliteiten binnen het gebied, zoals het Kerkplein met de Grote Kerk, de Rijn en de te creëren hoogwaardige openbare ruimten in het gebied. Daarnaast is wonen in de luwte van het centrum ook een gewenste kwaliteit.

Een dergelijk programma heeft vanuit de markt gezien meer kansen om uit te groeien tot een succesvol woningproject met betere afzetmogelijkheden in de markt. Het biedt de bewoners de gewenste keuzemogelijkheden en de beste garantie dat er een speels en gevarieerd woon-, werk- en leefklimaat ontstaat waar men zich mee kan identificeren. Daarnaast kan het vanwege de centrale ligging in het centrum, dicht bij het openbaar vervoer en overige voorzieningen, een aantrekkelijke locatie zijn voor mensen met een functiebeperking.

Het plan vraagt om flexibiliteit, waarbij rekening wordt gehouden met een gefaseerde realisering en invulling van het woonprogramma (aantal, typologie enz.). Het woonprogramma wordt nader uitgewerkt en geconcretiseerd zodra dat gedeelte aan de beurt is om te realiseren.

Dit vraagt ook stedenbouwkundige flexibiliteit om dit mogelijk te maken. Het woonprogramma wordt afgestemd op woonwensen, markt vraag, beleidswensen, demografische ontwikkelingen e.d. van dat moment.

Flexibiliteit betekent ook variatie in woonconcepten die in een binnenstedelijke zetting passen.

Het gebied Nieuwstraat e.o. maakt deel uit van het Centrum. Het richtinggevend programma betreft de bouw van maximaal 31.000 m<sup>2</sup> woningen in het midden en hogere segment, waarvan een deel in het topsegment. Het gaat om het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu. Vanwege deze keuze is het richtinggevende woningbouwprogramma geen doel op zich, maar mag lager komen te liggen.

Oplevering van de eerste woningen in het gebied is voorzien vanaf 2017/2018. Een belangrijk gegeven is daarbij het omvangrijke aantal woningen, vooral koopappartementen dat in geheel Rijnboog en op andere locaties in en om het centrum wordt gebouwd. Dat kan met elkaar concurreren. Daarom is afstemming van fasering en programma tussen de verschillende gebieden noodzakelijk.

De Gebiedsgerichte Uitwerking Woonvisie 2015 geeft aan dat voor het centrum als geheel moet worden gestreefd naar een aandeel grondgebonden van 20%. Met het huidige bouwprogramma voor het centrum, waaronder Rijnboog wordt dit nog niet gehaald. Een bijstelling in de plannen naar meer grondgebonden woningen is daarom wenselijk. Vandaar de wens om ook in Nieuwstraat e.o. waar mogelijk meer ruimte te bieden voor grondgebonden woningen dan nu in het programma is voorzien.

Met de woningen in Nieuwstraat e.o. wordt bijgedragen aan het doorbreken van de eenzijdige bevolkingssamenstelling en het aantrekkelijk maken van het Centrum voor gezinnen, senioren, mensen met functiebeperking en tweeverdieners.

Vraaggericht bouwen, flexibiliteit in programma, fasering en afstemming van de woningen met andere plannen in het centrumstedelijk milieu is van belang om deze woningen goed te kunnen afzetten in de markt. De verdere stedenbouwkundige en programmatische invulling voor het wonen zal in nauw overleg met de afdeling Wonen plaatsvinden.

## **2. Omvang woningbouwprogramma en doelgroepen**

Gestreefd wordt naar een gemêleerde bevolkingsopbouw van de Arnhemse binnenstad. De woningen in het project Rijnboog Nieuwstraat kunnen daar een bijdrage aan leveren. De locatiekwaliteiten en het type ontwikkeling maakt het mogelijk woningen in de duurdere prijsklassen te realiseren. Naast woningen in het topsegment is een aantal woningen in het middeldure en dure segment gewenst. De gemeente Arnhem hanteert als grenzen voor het "middeldure laag segment" €172.000 tot € 225.000 en voor het "middeldure hoog segment" €225.000 tot €275.000. Uitgangspunt is dat in deze beide segmenten woningen worden gerealiseerd en dat tegelijkertijd zoveel mogelijk marktconform wordt ontwikkeld, zowel qua prijsklasse als qua productkwaliteiten. Mocht de kwalitatieve vraag naar woningen in Rijnboog Nieuwstraat zodanig blijken dat dat meer woningen zou opleveren die in het dure segment vallen dan is het de bedoeling dat deze vraag zo goed mogelijk wordt gehonoreerd. Het middeldure segment mag echter niet uit het programma verdwijnen.

### Doelgroepen

De strategische ligging tussen het historische centrum en de rivier is een belangrijke kwaliteit van het project Rijnboog Nieuwstraat. Het zal vooral aantrekkelijk zijn voor doelgroepen die de dynamiek en het voorzieningenniveau van centrum-stedelijk wonen weten te waarderen en die tegelijkertijd niet altijd middenin de drukte willen zitten. Het ontwikkelen van woningen die optimaal aansluiten bij de leefstijlen van deze doelgroepen kan een positieve bijdrage leveren aan het veranderen en versterken van het gebied als hoogwaardig en aantrekkelijk milieu voor een mix van wonen, werken, winkelen en cultuur. Het gebied vraagt om een authentieke karakteristieke uitstraling om die leefstijlen te binden. Voorbeelden van tot die doelgroepen behorende groepen voor dit gebied zijn:

- Eén en tweepersoonshuishoudens en gezinnen met kinderen die een voorkeur hebben voor wonen in een levendig centrum
- 2-persoonshuishoudens die vragen om ruime appartementen
- 50-plussers die kiezen voor een veilig, comfortabel en ruim appartement met de mogelijkheid van een zorgarrangement.
- Actieve empty nesters (ouders waarvan de kinderen het huis hebben verlaten).
- Forenzen, die graag dicht bij stedelijke voorzieningen wonen, maar toch snel via openbaar vervoer of auto de stad uit kunnen naar hun werkbestemming.
- In beperkte mate studenten.
- Ondernemers in de creatieve en culturele sector in woon/werk/winkelcombinaties.

Om de doelgroepen aan te trekken en het gebied goed te vermarkten is een pro-actieve vorm van “branding” noodzakelijk, waaraan marktpartijen en gemeente gezamenlijk invulling zullen moeten geven. Deze branding kan bovendien de basis bieden voor het in contact komen met potentiële bewoners en het afstemmen van de woningen op hun wensen.

### **3. Kwaliteitsaspecten woningen**

#### *Grootte van de woningen*

Om de nieuwbouw voldoende toekomstwaarde te geven, zullen de woningen niet te klein moeten zijn. Het centrum telt al veel kleine appartementen. Uitgangspunt is dat het woonoppervlak minimaal 90 – 120 m<sup>2</sup> woonoppervlak (gbo) te bedragen voor middeldure en dure woningen. Daarmee kunnen de woningen in principe ook levensloopbestendig worden gemaakt (zie hieronder). Voor het topsegment moet worden gedacht aan ca. 120 tot 180 m<sup>2</sup> of groter. Elke woning dient over een afsluitbare berging van voldoende oppervlakte te beschikken.

#### Flexibel bouwen

Het is gewenst om tot flexibiliteit in de woningplattegrond te komen en zo mogelijk ook tot een vrije indeelbaarheid van de woningen en samenvoeging van woningen. Flexibel indeelbare woningen verruimen het aantal potentiële doelgroepen, dragen bij aan toekomstbestendigheid van het vastgoed en komen bovendien tegemoet aan de groeiende behoefte van de consument om een eigen “stempel” te drukken op de woningen. Het ontwerp- en verkoopproces dienen hierop te zijn afgestemd.

### Buitenruimte

Uitgangspunt is dat alle woningen over voldoende en kwalitatief hoogwaardige buitenruimte beschikken. In principe dienen alle appartementen te beschikken over een royale privé-balkon of dakterras/-tuin. De oppervlakte moet in verhouding staan tot die van de woningen, maar is nooit minder dan 8 m<sup>2</sup>.

Gestreefd wordt naar een hoogwaardige inrichting van eventuele collectieve buitenruimte (zoals een gemeenschappelijke daktuin). Er dient altijd een heldere scheiding te zijn tussen private, collectieve en publieke ruimten.

### Levensloopbestendigheid

De appartementen dienen te voldoen aan de principes van levensloopbestendig bouwen en sociaal veilig wonen, die de gemeente Arnhem stelt. Zo veel mogelijk geldt dit ook voor grondgebonden woningen. De gemeente volgt daarbij de landelijke beleidskaders. Zo zijn appartementen geschikt voor alle leeftijdsgroepen, inclusief zelfstandig wonende ouderen. Ook dient voldoende stallingruimte voor scootmobielen bij de appartementen aanwezig te zijn, eventueel te integreren in de bergingen of gemeenschappelijke ruimten. Een belangrijk aandachtspunt is tot slot dat ook de woonomgeving veilig en toegankelijk is voor mensen met een rollator, invalidenwagen of scootmobiel. In de bijlage 4 zijn de eisen ten aanzien van scootmobielen nader uitgewerkt. De sociale veiligheid van de woning en de woonomgeving moet worden gegarandeerd.

### *Particulier opdrachtgeverschap en consument gericht bouwen*

In het woonbeleid van de gemeente Arnhem (Arnhemse woonvisie 2015) wordt belang gehecht aan het individueel en collectief particulier opdrachtgeverschap, alsook aan consument gericht bouwen. Het vergroot de keuzevrijheid, leidt tot een gevarieerd stadsbeeld, draagt bij aan de sociale cohesie en kan tevens een bijdrage leveren aan de verlaging van de bouwkosten. Het is wenselijk dat een deel van de woningen via (collectief) particulier opdrachtgeverschap wordt gerealiseerd en dat daarover met de ontwikkelaar overleg wordt gevoerd.

Voor alle woningen geldt dat in ieder geval sprake is van consumentgericht bouwen, waarbij gestreefd wordt om potentiële bewoners vroegtijdig te betrekken. Bewoners kunnen kiezen uit een ruim aanbod aan ontwerp-/indelingsvarianten en uitrustingspakketten voor de woning. Andere tussenvormen als bijvoorbeeld medeopdrachtgeverschap zijn ook mogelijk.

*Zie hiervoor ook bijlage 2; woonbeleid en aanvullende richtlijnen wonen.*

## 3.6 Economie

### 1. Beleidskader detailhandel

Het detailhandelsbeleid is in 2008 geactualiseerd met de Detailhandelsnota: herijking 2008. De nota "Herijking" bouwt voort op het vigerende beleid, maar betreft dit op de actuele situatie en geeft actiepunten aan om de gewenste beleidsontwikkeling te stimuleren.

Hoofdpunt van het beleid is de vaststelling en versterking van de hoofdstructuur: een hiërarchie in winkelgebieden met de binnenstad als hoofdwinkelgebied, stadsdeelcentra, buurt- en wijkaanbod en perifere en bijzondere detailhandelsclusters.

De versterking van het hoofdwinkelcentrum heeft voorrang. Uitbreiding van perifere detailhandel is mogelijk evenals beperkte groei van de stadsdeelcentra en verdere versterking van de overige op boodschappen gerichte winkelgebieden.

Verder zijn als hoofddoelen geformuleerd:

- De inwoners van de stad een zo uitgebreid en hoogwaardig mogelijk pakket aan detailhandelsvoorzieningen bieden.  
Dit vanuit het oogpunt om de lokale consumenten een goed verzorgingsniveau te bieden. Maar mede gericht op het versterken van de werkgelegenheid.
- Het versterken van de regionale en bovenregionale aantrekkingskracht van Arnhem als winkelstad.
- Het bieden van een zo groot mogelijke variatie aan winkels en winkelmilieus, met een (boven)regionale aantrekkingskracht, maar ook met oog voor buurt- en wijkverzorging.
- Het bevorderen van de dynamiek in de detailhandel.  
Er dient ingespeeld te worden veranderingen in consumentengedrag, die zich vertalen in ontwikkelingen aan de aanbodzijde door nieuwe winkelformules en concepten.

Versterking van de regio op het terrein van detailhandel is nodig. Gebiedsprofielen worden gebruikt als basis en kader voor de ruimtelijke planontwikkeling.

De detailhandelsfunctie in de binnenstad van Arnhem is sterk en heeft een regionale en bovenregionale uitstraling en betekenis. Met name het modische segment is in de binnenstad van Arnhem sterk vertegenwoordigd. Ook bevindt zich in de aanloopstraten veel specialistisch aanbod en zelfstandige ondernemers. De binnenstad heeft een compleet aanbod. Bovendien is er aanbod voor een brede range van doelgroepen.

Om de binnenstad sterk te houden is een goede functiemix van belang. Naast detailhandel is ook de aanwezigheid van horeca, cultuur, een gevarieerd evenementenaanbod belangrijk voor de kwaliteit en levendigheid van de binnenstad. Ook de uitstraling, bepaald door de aantrekkelijkheid van de panden, netheid, service, een gastvrije benadering en het comfort voor de consument, bijvoorbeeld door bereikbaarheid, draagt bij aan het succes van de binnenstad.

### Detailhandel in Rijnboog

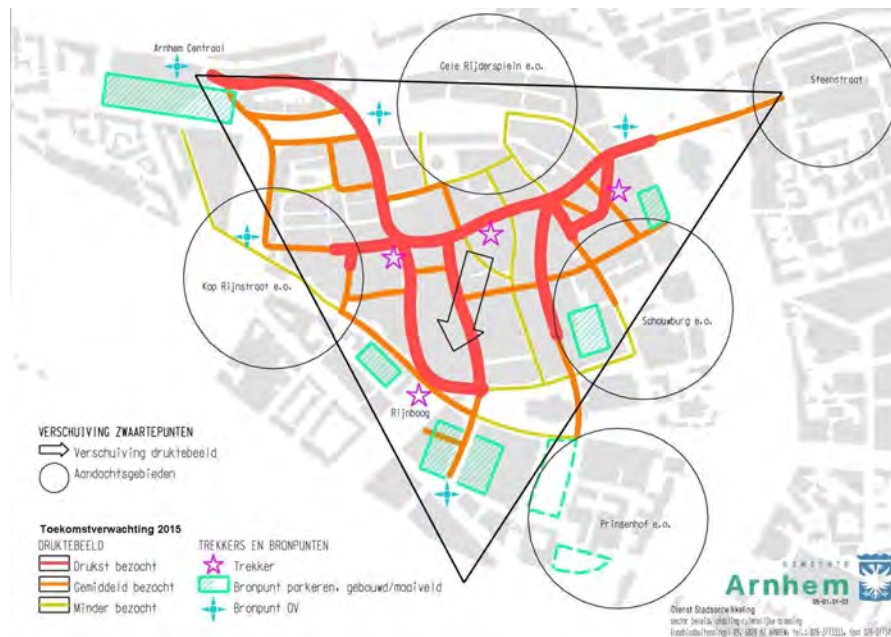
Het detailhandelsaanbod in de Arnhemse binnenstad spitst zich niet meer toe op de omvang in vierkante meters, maar op de kwaliteit van het aanbod. Enkele jaren geleden was er ruimschoots voldoende marktruimte voor de realisatie van de ontwikkelingsprojecten bij het station, BK40 en Rijnboog met nog ca. 20.000 m<sup>2</sup> uitbreiding.

De marktsituatie is veranderd. De consument blijft weliswaar besteden, maar is kritisch en doet meer aankopen via internet.

De realisatie van detailhandel in het project Rijnboog is goed te motiveren. Nu het vooral gaat om dynamiek en kwaliteit van de horeca kan de ontwikkeling van Rijnboog daarin bijdragen. Door vernieuwing van het detailhandelsaanbod en versterking van de loopcircuits in de binnenstad wordt het winkelgebied interessanter.

Met een interessant aanbod in Rijnboog kunnen de winkelroutes aan de zuidzijde van de binnenstad meer met elkaar verbonden worden. Rijnboog zou met een nieuwe winkelpool de circuitwerking in de binnenstad versterken.

Figuur 3.4: Versterking circuitwerking en winkelpool



Om in Rijnboog een poolfunctie te realiseren, zijn voor de consument één of meerdere redenen nodig om het gebied te bezoeken. Als eerste is dit het parkeren. De andere bezoekredenen moeten komen van een interessant en aantrekkelijk retailpakket. Daarbij is een kritische omvang nodig, die het de moeite waard maakt om het gebied te bezoeken. Per branche of segment dient 'kritische massa' te worden gerealiseerd, hoewel het vooral gaat om de gewenste kwaliteit van de winkels (zie essay NRW: 'Dynamiek van winkelgebieden; van meer naar betere meters').

In Rijnboog moet plaats zijn voor grote en kleine winkels. Enerzijds is er een tendens zichtbaar van schaalvergroting in het binnenstedelijk winkelen. Anderzijds is er als gevolg van verdere specialisatie ook behoefte aan kleinere winkelunits. Beide moeten in dit gebied kunnen worden geaccommodeerd en worden gemengd met kleinschaliger winkels om de binnenstadssfeer in dit gebied voort te zetten.

De al jaren ingezette tendens van schaalvergroting manifesteert zich op dit moment in vrijwel alle branches. Ook in de modebranche (Sting, H&M, Primark), bruin- en witgoed (Mediamarkt, Expert) en boeken (Selexyz), maar ook in de horeca is behoefte aan grotere units. Dit is ook in Arnhem zichtbaar. Op A1-locaties zijn deze formules moeilijk te accommoderen. Daarvoor kan Rijnboog een geweldige kans bieden.

Daarnaast hebben sommige, m.n. grotere gebruikers, behoefte aan een locatie, die gekoppeld is aan voldoende en goed bereikbare parkeervoorzieningen.

Er moet rekening worden gehouden met een verschuiving in de passantenstromen in de binnenstad als gevolg van de ontwikkeling van Rijnboog. Weverstraat, Bakkerstraat en delen van het Kerkplein zullen door meer passanten een andere type winkels aantrekken. Dit leidt tot verschuiving en dynamiek, maar biedt ook kansen.

Als onderdeel van de ontwikkeling van Rijnboog zal een visie ontwikkeld moeten worden op hoe en waar de te verwachten verschuivingen gefaciliteerd moeten worden.

De detailhandel in Rijnboog dient bij voorkeur een mix van nieuwe en al in Arnhem aanwezig retailers met groot en klein winkeloppervlakte. Het branchepatroon zal in verdere uitwerking moeten worden ingevuld.

Binnen de segmenten zouden de mogelijkheden voor verbindingen met cultuur en horeca moeten worden benut. De segmenten kunnen in onderlinge samenhang en in elkaars verlengde ontwikkeld worden. Qua type aanbod ligt beleving en lifestyle in het verlengde van het aanbod in de Bakkerstraat.

Het aanbod in beleving en lifestyle is het meest kansrijk. De sfeerformule kan aanvullend zijn.

Voor segmenten, die in Rijnboog worden ontwikkeld zou een indicatie van de kritische massa kunnen worden gegeven. Het gaat om een indicatie, omdat de omvang sterk bepaald wordt door het metrage van de individuele winkels. Als een winkel van bijvoorbeeld 5000m<sup>2</sup> wordt gebouwd, zullen daarnaast een aantal kleinere units moeten worden gerealiseerd. Meer kleinere units vragen om een lager totaalmetrage.

De segmenten worden gevuld door vernieuwing (ontbrekend formules) en verplaatsing van bestaand aanbod. Met als uitgangspunt dat in Rijnboog maximaal 12.000m<sup>2</sup> vvo ( 15.000m<sup>2</sup> inclusief verplaatsing) detailhandel wordt gerealiseerd met een concentratie aan het Kerkplein en Weerdjesstraat e.o.

## **2. Beleidskader horeca**

De gemeente Arnhem heeft in 2005 de horecanota "Gastvrij Arnhem" vastgesteld. Diverse ontwikkelingen maakten de vernieuwing van het beleid wenselijk. De bevolkingsontwikkeling (met name vergrijzing en bevolkingsgroei), ruimtelijke plannen in de regio, nieuwe uitgaanstrends maar ook plaatselijke factoren, zoals de sluiting van kazernes, hebben merkbaar gevolgen voor de regionale concurrentiepositie van de Arnhemse horeca.

De horeca is van groot belang voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid in de stad. Niet alleen het toerisme, maar ook de detailhandel en de culturele sector hebben baat bij een gevarieerd en levendig aanbod van horecavoorzieningen. De horeca levert een belangrijke bijdrage aan Arnhem als attractieve stad, zowel voor de eigen bewoners en bedrijven als voor bezoekers van buitenaf.

Vanuit economisch perspectief richt horecabeleid zich vooral op de kansen voor een gezonde exploitatie en de bijdrage van de horeca aan het algemene economische vestigingsklimaat. Maar ook openbare orde, voedsel- en brandveiligheid, milieu, gezondheid, kwaliteit van gebouwen en beheer van het openbaar gebied zijn evenzeer van belang. Integraal beleid kan de horeca ook economisch gezien meerwaarde bieden.

De ontwikkeling van de horeca wordt gedragen door de marktsector; het zijn de ondernemers die investeren en risico's nemen. De rol van de gemeente is vooral voorwaardenscheppend. Zij verleent vergunningen en stelt randvoorwaarden voor nieuwe vestigingen. Daarnaast wil de gemeente ook gewenste ontwikkelingen stimuleren.

Horecaontwikkeling is afgestemd op de functie van het gebied. De ontwikkeling van de attractieve stad vraagt om horecaontwikkeling met name in de binnenstad en omgeving. Daar is de horeca een aanvulling op de recreatieve, culturele en toeristische functie en bovendien van belang voor de zakelijke markt. In Rijnboog is horecaontwikkeling gewenst. Het horeca-aanbod moet aansluiten bij de aanwezige en nog te ontwikkelen functies. Door voorzieningen als een museum, een theater, een filmhuis en hotel/congrescentrum, wordt het Rijnboog-gebied aantrekkelijk voor nieuwe horeca. Die moet dan wel een aanvulling zijn op de horeca die al in de stad aanwezig is en in staat zijn een eigen vraag te creëren. Horeca (en *leisure*) moeten voldoende kritische massa hebben.

In Rijnboog is ruimte voor de uitbreiding van een hotel. De wens om congresfaciliteiten uit te breiden is van belang voor die geformuleerde voorkeur. Er is meer zaalcapaciteit in combinatie met hotelaccommodatie nodig. De ontwikkeling van Rijnboog biedt hiervoor kansen. In juni 2008 heeft de Raad besloten dat, rekening houdend met de voorkeurslocaties, ruimte wordt geboden voor hotelinitiatieven in de binnenstad in het hogere segment. Voor de omvang van uitbreiding is de marktruimte bepalend.

### **3. Overige economische activiteiten**

De belangrijkste dragers van werkgelegenheid en economie in de Nieuwstraat e.o. zijn cultuur, winkelen, horeca en dienstverlening. Er is beperkt ruimte voor het realiseren van kantoorbebouwing. Dit wordt gezien als aanvulling op het economische profiel van het gebied. Meer grootschalige kantoorontwikkeling zal elders in de binnenstad worden gerealiseerd.

## 3.6 Cultuur

### 1. Inleiding

Het te realiseren cultuurprogramma is een van de meest beeldbepalende en omvangrijke functies in het gebied. De belangrijkste randvoorwaarde vanuit cultuur is dat de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige ontwerp in nauwe en voortdurende afstemming met de cultuursector plaatsvindt. Wisselwerking tussen de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige concept en het vormgeven aan de invulling van het cultuurprogramma moeten hand in hand gaan. Dat moet leiden tot optimale synergie. Er wordt uitgegaan van een Kunstencluster in een compact gebouw. In het Kunstencluster gaan de Schouwburg, het Museum voor Moderne Kunst en het Focus Filmtheater samenwonen en samenwerken. Door de samenwerking zal naast het bestaande aanbod van de verschillende instellingen iets extra's ontstaan op het snijvlak van de verschillende disciplines, publieksstromen etc. In de nota Cultuur In Rijnboog, Kunstencluster van april 2009 is dit nader uitgewerkt. Het Kunstencluster vormt samen met het Kenniscluster het project Cultuur in Rijnboog. In het Kenniscluster wonen en werken de volgende instellingen samen: De Bibliotheek, Kunstbedrijf Domein en Beleven), Volksuniversiteit, Historisch museum Arnhem, de frontoffice van het Gelders archief en de enkele opleidingen van Rijn IJssel. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de (ruimtelijke) relatie met het kenniscluster dat aan de Oeverstraat wordt gebouwd. Zo mogelijk wordt die bij de inrichting van de openbare ruimte zichtbaar gemaakt.

De randvoorwaarden voor de inpassing van het cultuurprogramma worden in de loop van de tijd verder ingevuld en gepreciseerd. In eerste instantie zijn ze geformuleerd in het door de gemeenteraad in april 2008 vastgestelde Haalbaarheidsonderzoek Cultuur in Rijnboog (Rapport d.d. november 2007). Korthedshalve wordt verwezen naar dit rapport. De belangrijkste ruimtelijke aspecten voor wat betreft het Kunstencluster staan vermeld in hoofdstuk 15 van het genoemde rapport.

De indicatieve ruimtebehoefte (op basis van het Haalbaarheidsonderzoek CiR) is aangegeven in bijgaande tabel. Belangrijk aandachtspunt is daarbij is dat de m<sup>2</sup> voor een groot aantal ruimte zich vertalen in een relatief groot aantal m<sup>3</sup>, vergeleken bijvoorbeeld met een woning of kantoor. Denk bijvoorbeeld aan een theaterzaal maar ook een expositieruimte.

*Indicatieve ruimtebehoefte Kunstencluster:*

<b>Kunstencluster</b>	<b>m2 bvo</b>
<i>Kunstenplein (incl. receptie, auditorium, ontvangst, winkeltje, toiletten etc.)</i>	1.445
<i>Overige ontmoetingsruimten (foyers met museale presentaties)</i>	2.345
<i>Overige ontmoetingsruimten (beeldentuin, buitenbioscoop)</i>	<i>pm (meenemen in ontwerpopgave)</i>
<i>Horeca (functiegebonden, grand cafe)</i>	737
<i>Podiumkunst</i>	6.357
<i>Beeldende kunst/ museum</i>	3.975
<i>Film</i>	1.886
<i>Ondersteunende ruimtes</i>	2.603
<b>Totaal</b>	<b>19.346</b>

## **2. Sfeerbeeld (obv het Haalbaarheidsonderzoek CiR)**

Inzet voor het Kunstencluster is de realisatie van een open gebouw, met een vrij toegankelijk kunstenplein, waarin vrijwel alle functies zichtbaar zijn. Het publiek moet alle activiteiten (voor publiek of juist op de achtergrond) in het Kunstencluster kunnen ervaren. De uitstraling is hoogwaardig, maar niet per definitie duur of chique. De verschillende gebouwonderdelen worden tot in de details op elkaar afgestemd zodat een goed ontworpen geheel ontstaat. Sleutelwoord bij het materiaalgebruik is: stoer.

### **Sfeerbeeld buiten**

De uitstraling van het gebouw is spraakmakend. Het gebouw hoeft geen allemansvriend te zijn, het zal zijn plek door discussie moeten veroveren. Het gebouw moet een icoon voor de stad zijn, waarop de woorden uniek en uitdagend van toepassing zijn. Belangrijk is dat de uitstraling van het gebouw niet de flexibiliteit van het gebouw in de weg gaat zitten. De gebruikers hebben dan ook aangegeven dat het gebouw een stoer en tijdloos materiaalgebruik moet hebben, waarbij de inrichting en het kleurgebruik de uitstraling mag/moet bepalen. Gedeeltelijk zou de gevel bepaald kunnen worden door kunsttoepassing. De architectuur van het gebouw moet verleiden en uitnodigen om te ontdekken wat er binnen gebeurt. Tegelijkertijd moet het gebouw zich voegen in de stad.

### **Sfeerbeeld binnen**

Het interieur van het Kunstencluster moet aansluiten bij de uitstraling naar buiten. Belangrijk is dat dit karakter door het hele gebouw gevoeld wordt. Zichtbaarheid van functies en activiteiten is kenmerkend. De materialen binnen zijn stoer, met meer nadruk op functionaliteit dan op chique. Er moet aandacht zijn tot op detailniveau. Flexibiliteit in vooral de ontmoetingsruimtes en algemene ruimtes is noodzakelijk om cross-overs tussen de verschillende kunstdisciplines te kunnen accommoderen. Het gebouw (of de gebouwen) moet eigentijds overkomen. Wat eigentijds is, is nu een aantal jaren voor de opening nog moeilijk te definiëren. In ieder geval mogen bezoekers verrast zijn, omdat wat in het Kunstencluster gebeurt anders is dan hun verwachtingen.

### **Aandachtspunten**

De omschrijving van de gewenste ruimte is nader gespecificeerd in een globaal ruimteprogramma d.d. 11 januari 2008. Hierin komen onder andere aspecten van bereikbaarheid (zoals laad- en losruimten) iets uitgebreider aan de orde. Aandachtspunten bij de verdere invulling zijn:

- Bereikbaarheid. Zowel voor bezoekers als voor bedienend verkeer. Bijzondere aandacht behoeven in ieder geval de bereikbaar van de theaterzalen en het museum voor vrachtwagens en transport van grote objecten;
- De mogelijkheden om voldoende geluidisolatie te realiseren vooral tegen verkeersgeluid (o.a. sirenes hulpdiensten) en in relatie tot de omliggende bebouwing;
- Uitstraling van het Kunstencluster (conform het streefbeeld zoals beschreven in het haalbaarheidsonderzoek CiR) blijft ook in uitwerking een belangrijk punt;
- Beheersbaarheid van het gebouw(complex) met gedeeltelijk (semi)openbare ruimte is uiteraard een belangrijk aandachtspunt in de uitwerking;
- In de uitwerking aandacht geven aan de mogelijkheid om bezoekers bij het Kunstencluster met de auto af te zetten;
- De uitwerking van het wonen rondom het Kunstencluster mag geen beperkingen voor de programmering met zich mee brengen.

## 3.7 Openbare ruimte

### 1. Inrichtingsprincipes

De huidige inrichting van de openbare ruimte is te kenmerken als rommelig en versleten, enkele uitzonderingen daargelaten (onder andere het Kerkplein). Daarbij wordt het beeld in hoge mate bepaald door de inrichting als verkeersruimte. Uitgangspunt van de vernieuwing van Nieuwstraat e.o. is om de goede bereikbaarheid te behouden en benutten, en via meervoudig en intensief grondgebruik ruimte te creëren voor nieuw (bouw)programma, en voor het maken van nieuwe openbare ruimte en een kwalitatief hoogwaardige inrichting.

Aan de inrichting en uitvoering van de buitenruimte worden eisen gesteld met het oog op het beheer en onderhoud. Deze eisen zijn neergelegd in de nota "Randvoorwaarden en kwaliteitseisen Stadsbeheer" ('de Gele bundel', versie 2008). De hierin genoemde randvoorwaarden en uitgangspunten zijn er op gebaseerd dat de openbare ruimte beheerbaar en kwalitatief goed wordt ontworpen.

Algemene uitgangspunten voor het ontwerp van de openbare ruimte zijn:

- Functioneel en veilig;
- Onder- en bovengrondse inrichting zijn op elkaar afgestemd;
- Hoogwaardig en eigentijds, met logische aansluitingen op de al bestaande inrichting van de binnenstad;
- Een hoog ambitieniveau, met op onderdelen ruimte voor een 'nieuwe lijn';
- De inrichting ondersteunt ruimtelijke en functionele verbindingen en draagt bij aan de ruimtelijke samenhang, binnen het plangebied maar ook met de huidige binnenstad.

Algemene uitgangspunten voor het beheer van de openbare ruimte zijn:

- Functioneel;
- Aanleg en beheer op 'plusniveau';
- Budgetgebonden;
- Goed toegankelijk voor beheer en onderhoud.

### 2. Het 'plusniveau'

De inrichting van de buitenruimte van Nieuwstraat e.o. is een opgave die bijzonder hoge eisen stelt aan de vormgeving. Bij deze vormgeving spelen een goede uitstraling en beheerbaarheid een belangrijke rol. Daarom is Nieuwstraat e.o. een gebied dat op 'plusniveau' mag worden ingericht. Dit wil zeggen dat er voor fraaiere vormgeving en andere materialisatie kan worden gekozen dan de basis/standaardinrichting van de openbare ruimte in Arnhem.

Vanwege het plusniveau is er een hoger beheerbudget beschikbaar dan voor bijvoorbeeld woonwijken. Er is daarom ruimte voor een nieuwe ontwerprijn in verharding, verlichting, meubilair e.d. Deze nieuwe lijn mag er niet de oorzaak van zijn dat dit nieuwe deel van de stad een karakter krijgt dat afwijkt van de huidige binnenstad. Om één binnenstad te krijgen qua karakter en sfeer moet de nieuwe lijn aansluiten bij de huidige 'lijnen' in binnenstad.

De Gele Bundel geeft aan binnen welke kaders dit plusniveau kan worden uitgewerkt. Bij de beoordeling van het ontwerp zal gekeken worden naar hoe de ondergrondse en bovengrondse Openbare ruimte beheerd kan worden, en ook of het goed in stand te houden is. Hierbij spelen duurzaamheid, vervangingswaarde, robuustheid, 'hufferproofheid' een rol. De gewenste kwaliteit van de openbare ruimte wordt verder beschreven in het 'Profielenboek Rijnboog'. Ook de inpassing van de Sint Jansbeek zal hierin een plek innemen. Uitgangspunt is dat de Sint Jansbeek op een herkenbare wijze is ingepast en de openbare ruimten verbindt. De Sint Jansbeek volgt in Nieuwstraat e.o. het voorkeustracé, waarbij op een logische wijze de aansluiting op de rijen moet worden gemaakt.

*Figuur 3.6: Voorkeustracé Sint Jansbeek*



### **3. Verhardingen en wegen**

Het overgrote deel van het Rijnbooggebied zal worden voorzien van een nieuwe verharding, waarbij grofweg onderscheid kan worden gemaakt tussen verkeersruimte en verblijfsgebied. De verkeersruimte, in het plangebied met name de Weerdjesstraat, zal overwegend een functionele en technische inrichting krijgen. Verbijzonderingen (oversteekplaatsen, attentievlakken, e.d.) kunnen bestaan uit elementenverharding.

Nieuwstraat e.o. zal vooral het karakter van een verblijfsgebied krijgen en zal sfeer en geborgenheid moeten uitstralen. De inrichting is functioneel en zal in hoofdzaak bestaan uit elementenverharding, waarbij een brede keuze qua materiaalsoort mogelijk is. Enerzijds zal daarbij moeten worden aangesloten bij de verharding in het bestaande winkelgebied, anderzijds zal er ruimte zijn voor een nieuwe lijn en een eigen identiteit. Het op te stellen Profielenboek Rijnboog zal hierover meer duidelijkheid geven.

#### **4. Groen en bomen**

In het Groenplan Arnhem is als koers voor de monumentale en markante bomen aangegeven dat ze de onder- en bovengrondse ruimte krijgen die ze voor natuurlijke groei nodig hebben en beschermd worden via de nota Kapbeleid. De bomen aan de kade vormen een structurerende eenzijdige boombeplanting die behouden moet blijven.

#### **5. Water**

Op gebouw- en straatniveau moet invulling worden gegeven aan de beleidsdoelstelling om 100% van het hemelwater af te koppelen. De Jansbeek kan hiervoor worden ingezet. De uitdaging zit in dit plangebied in het bovengronds afvoeren in relatie tot het intensieve gebruik van de openbare ruimte. Het toepassen van groene daken kan helpen in het realiseren van deze opgave.

Op gebouwniveau is het verwerken van het hemelwater een zorg voor de eigenaar van een gebouw (bepaling in Waterwet, sinds 22 december 2009 van kracht). In principe houdt dit in dat al het hemelwater op eigen terrein verwerkt moet worden. Alleen in zwaarwegende gevallen kan hier, in overleg met de gemeentelijke verantwoordelijke, van afgeweken worden. Als voorbeeld van een dergelijk belang kan zijn het aanleggen van ondergrondse parkeervoorzieningen onder (bijna) alle opstallen. In die gevallen geldt het uitgangspunt dat 15mm binnen het gebied moet worden verwerkt. (bijvoorbeeld door aanleg van een vegetatiedak, grijswatercircuit of andere vorm van waterbufferring). De voorziening zal binnen 24 uur weer beschikbaar moeten zijn voor een volgende regenbui. Bij neerslagsituaties die groter zijn dan hier voor beschreven mag het surplus alleen bovengronds worden aangeboden.

De afvoer van regenwater uit de openbare ruimte mag niet meer aangesloten worden op het vuilwaterriool. Dit betekent dat de buitenruimte zo dient te worden ingericht dat hemelwater kan worden afgevoerd. Dit stelt bijzondere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte, zowel op het vlak van ontwerp als beheer. Het gemeentelijk rioleringsplan geeft de volgende voorkeursvolgorde voor afkoppelen aan. Oppervlakkig afkoppelen en infiltreren. Wanneer oppervlakkige afvoeren niet mogelijk is, kan het regenwater via een buizensysteem worden afgevoerd. Een afvoersysteem kan bestaan uit infiltratieriolen of afvoerriolen naar het oppervlaktewater. Er moet zorgvuldig afgewogen worden of zuivering van het regenwater nodig is. Hiervoor wordt verwezen naar de afkoppelbeslisboom van het Waterschap Rijn en IJssel. Zij is het bevoegd gezag voor oppervlaktewater binnen de stad. Bij lozing op de rivier is Rijkswaterstaat bevoegd gezag; deze beslisboom kan ook dan gehanteerd worden.

Het bestaande gemengde stelsel moet blijven functioneren. Tijdens het opstellen van het Stedenbouwkundig plan zal er een rioleringsplan opgesteld moeten worden die aansluit bij deze veranderingen.

## **6. Straatmeubilair (inclusief reclame)**

De pluskwaliteit van straatmeubilair komt tot uiting in een hogere ontwerp kwaliteit in bijvoorbeeld vorm, kleur en materiaal zoals straatnaamborden in een gegoten aluminiumuitvoering. Straatmeubilair in combinatie met reclame dient binnen het leveringsprogramma van de contractpartners (Wall/JcDecaux) gevonden te worden. De wens bestaat om geen reclame aan te brengen op straatmeubilair en reclame-uitingen te beperken tot de objecten van eerder genoemde contractpartners.

Uitgangspunt voor het ontwerp van de openbare ruimte is om zo min mogelijk obstakels in de openbare ruimte te plaatsen. Dit kan daar waar nodig o.a. bereikt worden door hangende verlichting, afvalbakken aan de gevel, en dergelijke. In ieder geval is een zorgvuldig, integraal ontwerp van de openbare ruimte nodig, zodat banken, bomen, fietsklemmen en andere inrichtingselementen passen bij de te verwachten voetgangersstromen en de beoogde beleving van het gebied.

Wat betreft het aspect 'ruimte voor een nieuwe (meubel)lijn', is het in het Rijnbooggebied goed denkbaar dat er i.v.m. het eigen karakter van het gebied voor een eigentijdse lijn wordt gekozen, die in enig contrast staat met het meubilair in de historische binnenstad.

## **7. Beeldende Kunst**

De inrichting van de openbare ruimte moet toepassing van beeldende kunst mogelijk maken. Objecten dan wel projecten moeten bijdragen aan de identiteit van de stad en het gebied of inspelen op specifieke elementen als bijv. de rivier of de Sint Jansbeek. Ook kan middels vormen/uitingen van beeldende kunst de relatie worden gelegd met bijv. archeologie of cultuurhistorie.

Voor onderhoud en beheer is het toepassen van kunst een plusniveau aangelegenheid, waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan aspecten als duurzaamheid, onderhoud, reiniging, e.d. Een kunstwerk of omgevingsvormgeving wordt geacht werkelijk kunst te zijn. De commissie Beeldende Kunst en Vormgeving (BKV), is een adviescommissie van het college van Burgemeester en Wethouders. Alleen wanneer de BKV plaatsing van het object heeft goedgekeurd, zal deze mogen worden geplaatst en vervolgens onderhouden worden. De commissie toetst op: artistieke kwaliteit, constructie, materiaalkeuze, locatie, situering, onderhoudbaarheid en vandalismebestendigheid.

## **8. Afval**

De gemeente Arnhem is verantwoordelijk voor de inzameling van huishoudelijk afval. Bedrijven zullen zelf de opslag en afvoer van hun afval moeten organiseren, de opslag van bedrijfsafval mag niet zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte. De afvalinzameling van huishoudelijk afval vindt bij voorkeur plaats met verzamelcontainers. Dit kan met containers in de panden of met ondergrondse afvalcontainers op straat.

Bij de situering van ondergrondse containers zal men rekening moeten houden met de inrichting op maaiveldniveau: geen containers tussen de terrassen (geur, verrommeling). De situering van de containers moet worden afgestemd met de positie van kabels en leidingen nabij de ondergrondse voorzieningen.

De ondergrondse inzameling buiten moet vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, beeldkwaliteit, haalbaar zijn. De afstand van de ondergrondse containers tot de woningen is maximaal 75 meter. Voorwaarden bij de in pandige inzameling worden genoemd in de bijlagen. Het is belangrijk dat de inzamelwagens de inzamelpunten, van zowel huishoudelijk als bedrijfsafval, goed kunnen bereiken. Dat houdt in dat de straten berekend zijn op de inzamelvoertuigen (geen smalle straatjes met een hoge parkeerdruk, geen doodlopende straten, geschikt voor zwaar verkeer, voldoende hoogte 4,25 m bij overbouwning, juiste bochtstralen). Daarnaast gelden de standaard randvoorwaarden, onder andere afstanden tussen woningen en inzamelpunt, voor ondergrondse containers - zie de eerder genoemde Gele Bundel -.

## **9. Verlichting**

Het ontwerpen van een samenhangend verlichtingsplan is onderdeel van de uitwerking van de openbare ruimte. Voor Nieuwstraat e.o. kan gekozen worden voor een (eigen) nieuwe lijn, wellicht in samenhang met andere delen van de eerste fase Rijnboog. Dit geldt met name voor de te kiezen basisverlichting. De te ontwikkelen structuur voor de verlichting in het plangebied sluit aan op twee bestaande lijnen: Singelgebied en Rijnkade. Twee nieuwe lijnen komen er bij: looproute station-Kerkplein en aansluiting op de Rijnkade.

Mogelijk wordt de nieuwe verlichtingslijn langs de looproute station-Kerkplein op termijn gehanteerd als nieuwe standaard voor de gehele binnenstad. Voor de Utrechtsestraat en de Weerdjesstraat-Oranjewachtstraat wordt een functionele verlichtingslijn voorgesteld die overeenkomt met de bestaande.

Het toepassen van decoratieve verlichting en sfeerverlichting, bijvoorbeeld het aanstralen van een brug, bomen of andere objecten in de openbare ruimte, wordt op beperkte schaal toegestaan. Hierbij dient rekening gehouden te worden met duurzaamheid. Geplaatste decoratieve verlichting binnen handbereik wordt bij vernieling maximaal twee keer vervangen.

## **10. Spelen**

Het spelenbeleid is vastgesteld in de nota 'Ruimte voor spelen' (2009). Het beleid gaat uit van voldoende veilige formele en informele speel- en ontmoetingsruimte aanbieden aan kinderen, jeugdigen, jongeren en jong volwassenen. Hierbij staan kwaliteit van de ruimte en tevredenheid van bewoners centraal.

Het streven is dat 3% van het netto woongebied voor spelen beschikbaar is/wordt. Dit kan zowel formeel als informeel spelen zijn.

- Voor het aantal formele speelruimtes, dus speelplekken met speeltoestellen, is een richtlijn vastgelegd in de vorm van speelcirkels. Daaraan gekoppeld is een verzorgingsgebied van een bepaald oppervlak (cirkel) en het aantal kinderen per speelruimte aangegeven.
- Informele speelruimte is de openbare ruimte waar (veilig) gespeeld kan worden. Speelaanleidingen (objecten die niet direct voor spelen zijn bedoeld, maar waar wel op/met gespeeld kan worden). Te denken valt aan pleinen, openbaar groen, beeldende kunstwerken en de Jansbeek.

Met het wegvallen van de ronde fontein op het kerkplein vervalt een belangrijke speelaanleiding. Hiervoor zal een passend alternatief gevonden moeten worden. Het terugbrengen van de Sint Jansbeek kan zo'n aanleiding zijn. In de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige plan onderzoeken we of de fontein binnen of buiten het gebied kan worden herplaatst. .

Door de intensivering van bebouwing en andere functies vervallen veel plekken waar nu spontaan gespeeld wordt. Daarnaast worden er woningen toegevoegd aan het gebied. Zorg voor voldoende vervangende speelmogelijkheden.

## **11. Hondenvoorzieningen**

Er dient gezorgd te worden voor voorzieningen om honden uit te kunnen laten, zoals een in de vorm van hondenuitlaatstrook of plek of anders een opruimbak. De stroken zodanig plaatsen dat een logische route ontstaat die bewoners de gelegenheid geeft een ommetje te maken met de hond. De route verbinden met het grote groen buiten het plangebied. Bij het bepalen van de locatie rekening houden dat het gebruik als hondenpoepplaats geen overlast veroorzaakt voor kwetsbare functies zoals speelplekken. Richtlijnen voor de maatvoering en inrichting van hondenuitlaatplaatsen zijn opgenomen in de Gele Bundel.

## **3.9 Erfgoed**

### **1. Cultuurhistorische waarden**

Het Rijnbooggebied zal de komende jaren flink op de schop gaan. Met de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle elementen moet rekening gehouden worden in de planontwikkeling. Ze spelen namelijk een grote rol in de identiteit, de belevingswaarde en het verblijfsklimaat van de stad. Het volgende zijn suggesties van de manier waarop cultuurhistorische elementen de identiteit van Nieuwstraat e.o. kunnen versterken:

1. Visualisatie van de oude stadsmuur die dwars door het gebied in oost-westelijke richting liep. Bijvoorbeeld door terugbrengen van muurresten, herbouw van de Bolkstoren, in parkeergarages stukken muur zichtbaar maken, in de architectuur reageren bijvoorbeeld met muurhuizen etc.;
2. Naar het weer terugbrengen van de Sint Jansbeek is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Hierbij is een voorkeurstracé vastgesteld dat langs de zuidkant van het Kerkplein loopt en dan in zuidelijke richting naar de Rijn gaat (zie figuur 3.4);
3. Het verhaal van de plek vertellen door middel van markeren van plekken, informatieborden, kunstprojecten, stadswandelingen en het tonen van archeologische vondsten;
4. Toevoegen van een nieuwe tijdlaag versus continuïteit: waarborgen van de historische continuïteit van het gebied voor de beleving, kwaliteit en herkenbaarheid. Het leggen van een nieuwe structuur over een oude structuur kan spannende situaties opleveren als het op intelligente wijze plaatsvindt. Een goede aansluiting van de structuur op de historische binnenstad is van belang.

Met de nog resterende delen van de historische verkaveling en bebouwing moet voorzichtig omgesprongen worden. Daarom gelden de volgende ontwerpprincipes:

- Handhaven van de in het gebied aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten. Eventuele wijzigingen zijn vergunningplichtig op grond van de Monumentenwet 1988 of de gemeentelijke monumentenverordening;
- Bouwhistorisch onderzoek bij eventueel te slopen of te wijzigen bebouwing die op de cultuurhistorische waardenkaart als van waarde is aangemerkt;
- Overgang naar de historische en kleinschalige binnenstad goed vormgeven. Maat en schaal, parcelleringen, dakvormen, (variatie in) goothoogten, materiaalgebruik en gevelindelingen zijn instrumenten die hiertoe bewust moeten worden ingezet;
- De Eusebiustoren als maatstaf hanteren. Historische zichtlijnen handhaven; niet te hoge bebouwing toevoegen;
- Handhaven van de als karakteristiek aangegeven groenelementen en/of structuren.

## **2. Archeologische waarden**

Voor het gebied geldt een hoge archeologische verwachtingskans. De archeologische vondsten tot nu toe zijn aangetroffen tijdens niet archeologische graaf- of sloopwerkzaamheden. De oudste, in de omgeving van de Verhoeffstraat, leverde aardewerk uit de IJzertijd tot en met de Romeinse Tijd op. De context van deze vondsten is onbekend, maar elders in de binnenstad zijn ook vondsten uit deze perioden gedaan en een nederzetting is niet uit te sluiten. De overige vindplaatsen hebben betrekking op de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd.

Conform de wettelijke regelingen moet voorafgaand aan de nieuwbouwwerkzaamheden archeologisch onderzoek plaats vinden, te beginnen met een bureauonderzoek. Hiermee wordt de archeologische verwachting verder in kaart gebracht en een advies voor vervolgonderzoek gegeven. Dit kan bestaan uit een booronderzoek, eventueel gevolgd door een proefsleuvenonderzoek en opgraving. Gezien de ligging in de binnenstad van Arnhem moet ook met de twee laatstgenoemde onderzoeksvarianten rekening worden gehouden. Het is zeer gewenst van de stadsmuren, kloosters en overige belangwekkende archeologische resten visueel zichtbaar te maken.

*Zie hierbij ook bijlage 3; Cultuurhistorische en archeologische waarden*



niet worden aangelicht. De soorten zijn beschermd conform de Flora- en faunawet en de vogels staan op de rode lijst van min of meer bedreigde dieren.

Voor het gebied is de Flora- en faunawet van toepassing. De inventarisatie uit 2005 en geeft aan dat er beschermde soorten voorkomen waarvoor een ontheffing Flora- en faunawet (artikel 75C) of een positieve afwijzing nodig is wanneer deze soorten worden verstoord. Deze soorten zijn gewone dwergvleermuis, koolmees,, gewone grootoorvleermuis, watervleermuis en de huismus en gierzwaluw.

De natuurtoets (die maximaal 3 jaar oud mag zijn) dient ook als basis voor de verdere detaillering van het stedenbouwkundig ontwerp en het inrichtingsplan. Wanneer het stedenbouwkundig plan is vastgesteld, kan de ontheffing of positieve afwijzing worden aangevraagd bij het ministerie. Deze moet zijn verkregen voordat de eerste werkzaamheden starten, rekening houdend met een proceduretijd van 4 – 6 maanden.

## **2. Luchtkwaliteit**

Er is nieuwe wetgeving en een nieuw rekenmodel voor de luchtkwaliteit; in het kader van de bestemmingsplannen zullen, afhankelijk van de uitkomsten van de MER, hernieuwde berekeningen moeten worden gedaan. In augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht geworden. Projecten die zijn opgenomen in dit NSL hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer (waaronder fijnstof en stikstofdioxide). Dit is vastgelegd in artikel 5.12 van de Wet Milieubeheer. Het hele Rijnboogprogramma is opgenomen in het NSL. In de bestemmingsplannen moet wel de koppeling gelegd worden tussen het project en de maatregelen die daarbij horen, om aan te tonen dat de invoer van het NSL nog steeds klopt met de uitvoering.

Voor het bevorderen van een goede luchtkwaliteit is een goede doorstroming van het verkeer van belang en het toevoegen van groen (vooral gevelbegroeiing en in mindere mate daktuinen). In het algemeen is het gunstiger in de hoogte te bouwen; één gebouw van zes etages maakt meer luchtcirculatie mogelijk dan twee van drie etages. Verder heeft een verbreding van het profiel van de Weerdjesstraat een gunstig effect op de plaatselijke luchtkwaliteit. Ook het opnemen van de Weerdjesstraat in een milieuzone is een mogelijkheid om de plaatselijke luchtkwaliteit gunstig te beïnvloeden.

## **3. Geluidhinder**

Aan weerszijden van de meeste wegen bevindt zich een zone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van toepassing zijn. Uitgezonderd zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur en woonerven. Naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State moeten, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, deze 30 km/uur wegen wel onderzocht worden. Uitgangspunt is dat wegen die vallen binnen het 30 km/uur regime van de gemeente moeten voldoen aan de voorkeursgrenswaarde ten opzichte van de aangrenzende woningen.

Als er binnen de zone van een weg (planologisch) een nieuwe situatie ontstaat, met betrekking tot een geluidsgevoelige bestemmingen, moet er een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Indien nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen een te hoge geluidbelasting hebben, in dit gebied heeft de raad een maximale ontheffingswaarde vastgesteld van 58 dB, moeten maatregelen

genomen worden die de geluidbelasting omlaag brengen. Pas daarna kunnen hogere waarden vastgesteld worden. Of deze maatregelen doelmatig zijn, kan worden bepaald door middel van de nieuwe Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In het kader van de leefbaarheid rondom de Trans en de Weerdjesstraat wordt geadviseerd stil asfalt toe te passen (op deze weg dus zeker geen elementenverharding).

Langs de Weerdjesstraat heeft aaneengesloten bebouwing op voldoende afstand (> 10 meter), gescheiden van de straat door groen, de voorkeur.

#### **4. Groene Daken**

De gemeenteraad heeft op 21 april 2008 het college opdracht gegeven te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de aanleg van groene daken bij bedrijven, kantoren, woningbouwcorporaties en particulieren effectief en actief te bevorderen. Op dit moment werkt de gemeente aan de uitwerking van het raadsbesluit waarbij het stimuleren van groendaken in lopende projecten prioriteit heeft.

Groene daken (daktuinen) hebben een bewezen meerwaarde, positief effect, op een groot aantal aspecten. Specifiek voor Nieuwstraat e.o. valt te denken aan (een combinatie van):

- opvang van regenwater (afkoppelen / niet aankoppelen; zie ook water);
- verbeteren binnenklimaat (aanvulling op energie);
- verminderen energiebehoefte / gebruik fossiele brandstoffen (aanvulling op energie);
- verminderen effecten klimaatverandering (verminderen Urban Heat Island effect);
- verbeteren luchtkwaliteit (aanvulling op lucht, zie daar), en tenslotte natuurlijk;
- vergroten beleving op vele manieren / verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit op een niveau hoger dan straatniveau. Bv: daktuinen met terrassen (horeca) hangende tuinen, uitzicht voor omwonenden. In binnen- en buitenland zijn hier vele voorbeelden van bekend ter inspiratie.

#### **5. Externe veiligheid**

Geen specifieke aandachtspunten.

#### **6. Hinder**

Geen specifieke aandachtspunten.

#### **7. Duurzaam bouwen**

Er dient een verantwoording te worden gegeven op welke manier wordt voldaan aan het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw. In het bijzonder moet het thema sociaal veilig bouwen goed worden uitgewerkt. Woningen dienen daarnaast te voldoen aan het politiekeurmerk veilig wonen en aan het handboek voor toegankelijkheid.

#### **8. Energie**

De gemeente heeft ambities vastgelegd met betrekking tot energiebesparing en gebruik van duurzame energie bij woningbouwprojecten. Streven is een EPL van 8 in het plangebied te

realiseren. Voor Nieuwstraat e.o. lijkt de toepassing van een infrastructuur van koude en warmte leidingen goede mogelijkheden te bieden.

### **3.11 Ondergrond**

#### **1. Bodem**

In het gebied zijn enkele puntverontreinigingen aangetroffen in de bodem. Ook ligt er veel oorlogspuin, wat voor een diffuse bodemverontreiniging zorgt.

#### **2. Kabels, leidingen en riolering**

Langs de noordzijde van het plangebied wordt vrijwel zeker een nieuwe hoofdriooltransportleiding gelegd. Het tracé loopt via het Kleine Oord, Broerenstraat naar het Kerkplein. Op dit moment wordt het exacte tracé en de wijze van aanleg nog nader onderzocht. De wijze van aanleg kan variëren van een boring tot de aanleg van een kabels en leidingen tunnel.

#### **3. Niet gesprongen explosieven**

Het onderzoek naar en de eventuele ruiming van niet gesprongen explosieven vindt in nauw overleg met de archeologische dienst plaats. Werkzaamheden worden op elkaar afgestemd. Er bestaat geen randvoorwaarden voor de ruimtelijke planvorming.

## 4. Aanpak

### 1. Planologische procedure

De voorgestane ontwikkeling is niet mogelijk binnen het huidige bestemmingsplan. Daarom zal voor het plangebied een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Het in 2011 op te stellen stedenbouwkundige plan dient als basis voor het op te stellen bestemmingsplan.

### 2. Communicatie

Rijnboog moet uitgroeien tot een gebied waar Arnhemmers graag komen en trots op zijn. Het college vindt het dan ook van groot belang dat Arnhemmers de kans krijgen om mee te kunnen denken over de ontwikkeling van dit deel van de stad.

Op 19 juli is met vertegenwoordigers van ondernemers-, belangen- en bewonersorganisaties gesproken over het proces om te komen tot een nieuw plan voor de Nieuwstraat en omgeving. Centraal stond daarbij de vraag hoe inwoners betrokken kunnen worden bij de planontwikkeling.

De doelstellingen van communicatie zijn:

1. Met communicatie willen we ten eerste de doelgroepen *informer* over de planontwikkeling, de stappen die worden gezet in het proces etc.
2. Daarnaast willen we met communicatie het proces faciliteren. Door middel van communicatie willen we tot *interactie* komen met de doelgroepen: hen in de gelegenheid stellen mee te denken, reacties en suggesties te geven etc.
3. We willen door middel van communicatie *enthousiasme verkrijgen* voor het project en de negatieve beeldvorming verbeteren/ veranderen.
4. Tot slot willen we ideeën tussentijds *toetsen en terugkoppelen* via communicatiemiddelen.

Tijdens het opstellen van het schetsontwerp is begonnen om iedereen te vragen ideeën aan te dragen, via internet, maar tijdens een bezoek aan de markt en een inloopbijeenkomst. Tijdens alle stappen heeft een terugkoppeling plaatsgevonden en is de kans gegeven te reageren tijdens bijeenkomsten en via internet. Van al deze reacties is Rapportage atelier Rijnboog gemaakt waarin tevens is terug te lezen hoe met de reacties is omgegaan.

Ook tijdens de uitwerking van het stedenbouwkundig plan wordt de stad opnieuw betrokken.

- Door open ateliersessies waar gesproken wordt over diverse onderwerpen en voorstellen.
- Ook via de website wordt de mogelijkheid geboden om te reageren.
- Terugkoppeling over de inbreng via onder andere de website
- Slotbijeenkomst met presentatie van stedenbouwkundig plan met mogelijkheid tot reageren
- Op een nader uit te werken manier wordt het stedenbouwkundige plan op diverse plekken in de stad gepresenteerd zodat inwoners er nog op kunnen reageren.
- Tentoonstelling (panelen) van het stedenbouwkundige plan in het stadhuis en vervolgens op mogelijk andere plekken in de stad

### **3. Planning vervolgtraject (indicatief)**

2011	Start tijdelijke activiteiten
2011	Uitwerken van het schetsontwerp in een Stedenbouwkundig plan, opstellen inrichtingsplan openbare ruimte.
Einde 2011	Ontwikkelovereenkomst gemeente en marktpartijen
2012	Vaststelling bestemmingsplan door de raad
2012	Start ontwikkeling bouwplannen
2013	Start sloop, sanering, archeologisch onderzoek, onderzoek niet gesprongen explosieven
2014*	Start realisatie parkeergarage
2016	Start bouw opstallen

*\* de fasering wordt nader uitgewerkt in de realisatieovereenkomst*

### **4. Financiën**

De ontwikkeling van Nieuwstraat moet voor de gemeente een financieel haalbaar plan zijn, passend binnen het totaal voor Rijnboog fase 1,

# Bijlagen

**Bijlage 1: verdere verkeerstechnische randvoorwaarden**

**Bijlage 2: Woonbeleid en aanvullende richtlijnen wonen**

**1: Beleidskader wonen**

**2: Richtlijnen levensloopbestendig bouwen**

**3: Risicoanalyse woningbouwprogramma**

**Bijlage 3: Cultuurhistorische waarden Nieuwstraat e.o.**

**Bijlage 4: Voorwaarden voor inbandige afvalverzamelcontainers**

## **Bijlage 1: verdere verkeerstechnische randvoorwaarden**

Vastgestelde (beleids)visies:

- Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2004 (ASVV)
- Handboek voor Toegankelijkheid

Naast bovenstaande documenten wordt meer specifiek ingezet op de volgende verkeerstechnische randvoorwaarden:

*Verblijfsgebieden, woonstraten*

- Overgang hoofdontsluiting (50 km/u) naar 30 km/uur-gebied door zogenaamde 'poort'-constructie accentueren, d.w.z. met verkeersborden en wegmarkering;
- Snelheidsremmers: drempels of haakse bochten, max. afstand ca. 80 meter.

*Lijnvoering, route openbaar vervoer*

- Vormgeving haltevoorzieningen, uitgezonderd busbanen, volgens modelhalte gemeente Arnhem;
- Aandacht goede vormgeving busvoorzieningen (publicatie VSN-groep: Maten voor de bus).
- Bij halteplaatsen dienen verlichteabri's geplaatst te worden (sociale veiligheid).

*Fiets*

Voor fietsverkeer is een fijnmazig netwerk van hoofdroutes en op wijkniveau noodzakelijk.

- Samenhang: herkenbare hoofdroutes en goede bewegwijzering;
- Directheid (snelheid): rechtstreekse verbindingen, fietsers niet laten omrijden, fietsstallingen zo dicht mogelijk bij bestemming;
- Verkeersveiligheid: vrijliggende fietspaden langs Weerdjesstraat, een hoofdfietsroute consequent als voorrangsrouten uitgevoerd;
- Comfort: asfaltverharding buiten het kernwinkelgebied;
- Aantrekkelijkheid: herkenningspunten langs route (opvallende bebouwing, kunstobjecten).

*Looproutes*

- Rechtstreeksheid is van groot belang, maaswijdte max. 100 meter;
- Directe en herkenbare loopverbindingen van woningen naar wijkbestemmingen (bijv. winkels en scholen);
- Obstakelvrije trottoirbreedte: >1,80 meter, bij voorzieningen (winkels) breder, vanwege een intensiever gebruik en bijv. in verband met geparkeerde fietsen;
- Doorloophoogte bebouwing is minimaal 2,50 meter (exclusief de constructiehoogte);
- Doorgangshoogte buiten (luifels o.i.d.) is minimaal 2,30 m;
- Door bebouwde gebieden, maar achterzijde woningen vermijden en goed verlicht.

*Hulpdiensten/nooddiensten*

- Goede bereikbaarheid, grotere voertuigen (vrije doorgangsbreedte 3,50 meter, asdruk 10 ton), beperkt aantal snelheidsremmers, bereikbaarheid over meerdere routes.

*Toegankelijkheid*

Arnhem is verplicht om cliëntenparticipatie Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG) per verordening te regelen. In de Gemeente Arnhem betekent dit dat de Gehandicaptenraad Arnhem geïnformeerd /geraadpleegd moet worden over uit te voeren plannen.

## Bijlage 2: Woonbeleid en aanvullende richtlijnen wonen

### 1. Beleidskader wonen

#### Woonvisie Arnhem 2015

In de Woonvisie "Arnhem, woonstad in balans" staat de versnelling van de nieuwbouwproductie, vergroting van het aanbod ter verbetering van de woningmarkt (meer doorstroming) en verhoging van de kwaliteit, variatie en diversiteit in de woningvoorraad centraal. Ook wordt belang gehecht aan het particuliere opdrachtgeverschap, aangezien dit de keuzevrijheid en zeggenschap van de woonconsument vergroot.

#### Masterplan Wonen-welzijn-zorg

Het Masterplan Wonen, Welzijn en Zorg voor Arnhem Noord beschrijft de ambities van de gemeente Arnhem om ouderen op een prettige en waardige manier zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen.

Voor Rijnboog gaat het om woonzorgvoorzieningen voor ouderen, mensen met fysieke beperkingen en mensen met psychische beperkingen. Van belang is dat met de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is afgesproken dat minimaal 75% van de nieuwbouw levensloopbestendig wordt gebouwd, dat wil zeggen geschikt voor ouderen en mensen met een lichamelijke functiebeperking.

#### Programma masterplan Rijnboog

In het masterplan is vastgelegd dat na afronding van de woningbouwplannen voor Rijnboog totaal 30% van de totale woningvoorraad (dus nieuwbouw en bestaande voorraad) uit sociale woningbouw dient te bestaan.

#### PROGRAMMA 1e FASE RIJNBOOG

	Wonen	Kantoren	Detailhandel	Cultuur	Horeca	Parkeren	Overig	TOTAAL
Coehoorn NO	17.072	9.982	2.518				hotel: 875	30.447
Coehoorn Zuid	27.909							27.909
Kop Oeverstraat (+ Kenniscluster)		10.535		12.000				22.535
Bartokblok	6.250		1.385					7.635
Nieuwstraat e.o. (Havenkwartier)	31.500	8.000	10.000	20.000	4.000	13.750 (550 pp)	hotel: 5.000	92.250
Paradijs	13.750		1.300					15.050
<b>TOTAAL</b>	<b>96.481</b>	<b>28.517</b>	<b>15.203</b>	<b>32000</b>	<b>4.000</b>	<b>13.750</b>	<b>hotel: 5.875</b>	<b>195.826</b>

In Nieuwstraat e.o. staat een complex sociale huurwoningen, dat in stand zal worden gehouden.

### **Criteria voor levensloopbestendige nieuwbouw**

Richtlijn levensloopbestendige nieuwbouw op basis van ministerie VROM (min. variant van Woonkeur):

- Primaire woonruimtes (woonruimte, keuken, berging, toilet, ruimte voor sanitair) op begane grond;
- Mogelijkheid van extra woon/slaapvertrek op de begane grond;
- Neutrale vertrekmaten zodanig dat verschillende woonfuncties in verschillende vertrekken kunnen plaatsvinden;
- Mogelijkheid van zinvolle indelingsvarianten door verplaatsbare of verwijderbare (niet-dragende) binnenwanden;
- Mogelijkheid van verzelfstandiging van ruimtes binnen een woning ten behoeve van werkruimte of inwoning;
- Uitbreidingsmogelijkheden van woningen ten opzichte van een basistype;
- Ontsluiting van hoger dan het maaiveld gelegen verdiepingen via rechte steektrappen;
- Mogelijkheden voor verschillende plaatsen van keuken en sanitair door een extra standleiding, of door centrale plaatsing van de standleiding;
- Mogelijkheid van een ligbad in de sanitaire ruimte en mogelijkheid van een tweede sanitaire ruimte;
- Aparte ruimte voor een wasmachine;
- Plaatsing van keuken zodanig dat uitbreiding van de keukenruimte en keukenapparatuur mogelijk is;
- Rolstoeltoegankelijke maatvoering van vertrekken, gangen en portalen en tenminste rolstoeltoegankelijke ruimte en rolstoeltoegankelijke sanitair op entree niveau.

## **2. Richtlijnen scootmobielen**

In Arnhem wordt in projecten geadviseerd woningen levensloopbestendig te bouwen. De daarvoor geldende eisen kennen geen specifieke normen ten aanzien van scootmobielen. Het is logisch dat levensloopbestendige woningen en woongebouwen tenminste scootmobiel aanpasbaar \* zijn. Door in het ontwerp hiermee rekening te houden kan worden voldaan aan de huidige en toekomstige vraag. Er is in de uitwerking een onderscheid in (grondgebonden) woningen en woningen in een woongebouw en woningen voor ouderen

### Woongebouw

Minimale norm van 1 stallingsruimte voor scootmobielen met oplaadpunt per 20 woningen/appartementen in een woongebouw.

Het woongebouw wordt verder zo ontworpen dat de woningen toegankelijk zijn voor scootmobielen, daarbij zijn aandachtspunten de ligging en plaatsing van liften en stallingsruimten voor scootmobielen, de inrichting en maatvoering van verkeersruimten en andere gemeenschappelijke ruimten in het woongebouw.

De stallingsruimten kunnen per verdieping worden aangelegd, maar ook centraal in het gebouw.

### (Grondgebonden) woningen

Bij woningen moet de berging zodanig groot zijn dat er een scootmobiel kan worden geplaatst en worden opgeladen. Uiteraard moeten de stallingsruimte voor scootmobielen goed bereikbaar zijn.

### Woningen voor ouderen

Woningen en woongebouwen die specifiek voor ouderen of mensen met een beperking worden gebouwd dienen altijd scootmobiel aangepast \* te zijn. Er is daar per woning een stallingsruimte voor scootmobiel met oplaadpunt.

### Kosten

De kosten komen ten laste van de bouwer. In het kader van levensloopbestendig bouwen worden openbare ruimten, gemeenschappelijke ruimten in het woongebouw en bergingen bij woningen, zo ontwikkeld dat ze toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking en de ruimte voor meerdere doeleinden te gebruiken zijn. Door bij het ontwerp rekening te houden met eisen t.a.v. scootmobielen hoeft dit geen of slechts een beperkt kostenverhogend effect met zich mee te brengen.

\* Gehanteerde definitie, volgens Stichting Bouw Advies Toegankelijkheid Utrecht:

#### Scootmobiel aanpasbaar: woongebouw:

*Een woongebouw is scootmobiel-aanpasbaar indien de bewoner die gebruik maakt van een scootmobiel in de aangepaste situatie zelfstandig de verdieping van zijn/haar woning en een geschikte parkeerplaats in de nabijheid van de woning op dezelfde verdieping voor de scootmobiel kan bereiken en gebruiken.*

#### Scootmobiel-aanpasbaar, woning:

*Een woning is scootmobiel-aanpasbaar indien de bewoner die gebruik maakt van een scootmobiel in de aangepaste situatie zelfstandig een geschikte parkeerplaats in de nabijheid van de woning voor de scootmobiel kan bereiken en gebruiken.*

#### Scootmobiel-aangepast, woongebouw:

*Een woongebouw is scootmobiel-aangepast indien de bewoner die gebruik maakt van een scootmobiel zelfstandig de verdieping van zijn/haar woning en een geschikte parkeerplaats (voor de scootmobiel) in de nabijheid van de woning op dezelfde verdieping kan bereiken en gebruiken.*

#### Scootmobiel-aangepast, woning:

*Een woning is scootmobiel-aangepast indien de bewoner die gebruik maakt van een scootmobiel zelfstandig een geschikte parkeerplaats (voor de scootmobiel) in de nabijheid van de woning kan bereiken en gebruiken.*

### Bijlage 3: Cultuurhistorische en archeologische waarden

In Nieuwstraat e.o. staan een beperkt aantal beeldbepalende panden en gemeentelijke monumenten. De cultuurhistorische waarden in het plangebied zijn vastgelegd op een *cultuurhistorische waardenkaart* (november 2007). Het gaat om:

Monumentale bebouwing

Historisch-ruimtelijke structuren

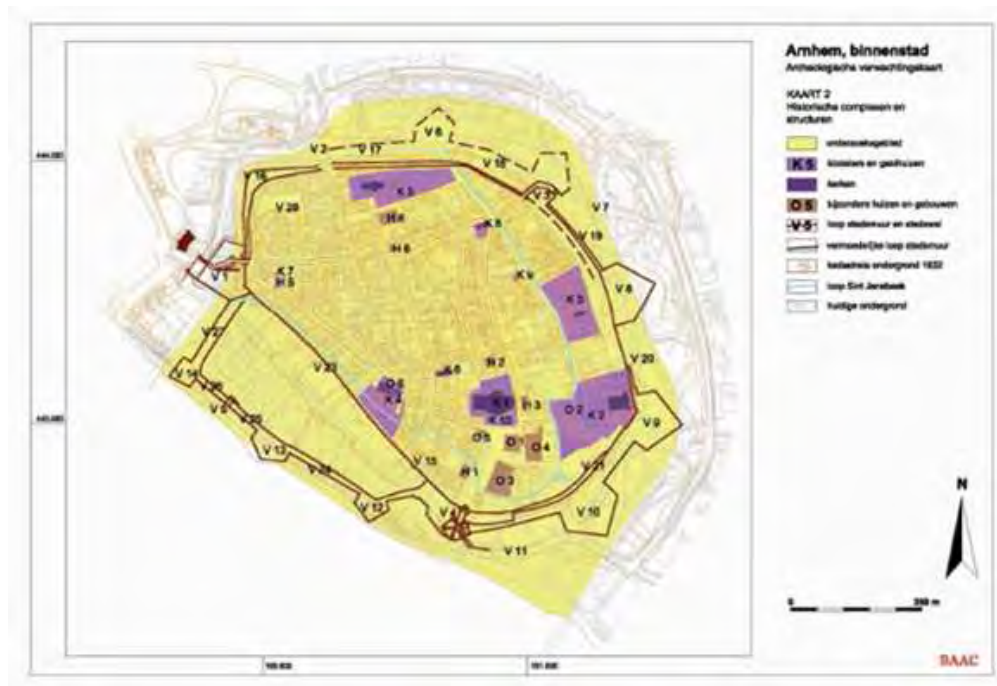
Het beschermde stadsgezicht binnenstad/singels

Zichtlijnen

Waardevolle (historische) groenelementen



Voor het gebied geldt een hoge archeologische verwachtingskans. Conform de wettelijke regelingen moet voorafgaand aan de nieuwbouwwerkzaamheden archeologisch onderzoek plaats vinden, te beginnen met een bureauonderzoek. Hiermee wordt de archeologische verwachting verder in kaart gebracht en een advies voor vervolgonderzoek gegeven. De archeologische verwachtingenkaart geeft een voorlopige indicatie.



## **Bijlage 4: Voorwaarden voor inbandige afvalverzamelcontainers**

### Containerruimte

- De containerruimte moet voldoende groot zijn, zodat enerzijds het benodigd aantal containers kan worden geplaatst (per 15 tot 20 aansluitingen 1 container van 1.600 liter) en anderzijds er voldoende manoeuvreerruimte resteert.
- De medewerkers van SITA (het door de gemeente ingehuurde afvalinzamelbedrijf) moeten de containers eenvoudig uit de containerruimte kunnen halen. Aandachtspunten hierbij zijn: voldoende verlichting bij de toegang tot de containerruimte en in de containerruimte, de berijdbaarheid van de vloer, de afwezigheid van drempels en een gelijke hoogte van de binnen- en buitenvloer van de containerruimte).
- In de containerruimte moeten adequate voorzieningen tegen beschadiging zijn aangebracht (bijv. stootplanken bevestigd op hoogte van de container, hoekprofielen op kozijnen, deuren met windvangers of grondhaken om openslaan te voorkomen). Vanzelfsprekend moeten deuren ook voldoende ver geopend kunnen worden (tenminste 90 graden).
- De containerruimte moet voldoen aan door de brandweer gestelde eisen inzake brandveiligheid, ventilatie, brandblusmiddelen, etc.
- De containerruimte moet kunnen worden afgesloten en dient alleen toegankelijk te zijn voor sleutelhouders (beheerder, bewoners en SITA).

### Bereikbaarheid containerruimte

Ter beperking van de arbeidsbelasting van de afvalinzamelaars gelden de volgende voorwaarden:

- er mogen geen hinderlijke obstakels zijn op het "pad" tussen de containerruimte en de openbare weg (de plaats waar het inzamelvoertuig van SITA staat);
- er mogen geen steile hellingen zijn in het "pad" tussen de containerruimte en de openbare weg (de plaats waar het inzamelvoertuig van SITA staat);
- de afstand tussen de containerruimte en de openbare weg (de plaats waar het inzamelvoertuig van SITA staat) mag niet groter zijn dan circa 15 meter.

### Beheer

- De inbandige verzamelcontainers dienen eigendom van de gemeente te zijn.
- Er moet per flat/complex één aanspreekpunt (de verantwoordelijk beheerder van de containerruimte) zijn voor SITA en de dienst Stadsbeheer van de gemeente Arnhem.
- SITA heeft een sleutel en haalt de container uit de containerruimte (de container niet vooraf aan de weg laten zetten door beheerder).
- Containers worden niet geleegd als deze overvol zijn (klep/deksel kan niet meer dicht) en als zich huishoudelijk restafval naast de verzamelcontainers bevindt. Er moet een op de inzamedag telefonisch bereikbaar meldpunt zijn waar SITA het besluit tot niet ledigen kan melden. SITA komt terug nadat de problemen zijn opgelost; de kosten van de extra rit worden separaat in rekening gebracht bij de gebruikers; er is één factuuradres dat vooraf bekend is.
- SITA ruimt alleen morsvuil op dat ontstaat tijdens het verrijden en ledigen van de container.

- Géén opslag van grof huishoudelijk afval in de containerruimte. Dit leidt tot vervuiling van de containerruimte en/of onvoldoende manoeuvreerruimte.
- De containerruimte dient schoon te zijn en in goede staat van onderhoud te verkeren (te realiseren door een adequate reinigingsfrequentie en planmatig onderhoud).