Zienswijzennota

Ontwerp bestemmingsplan Nijmegen Midden 2015 - 9 (Sint Hubertusstraat 10)

Gemeente Nijmegen
Bureau Ruimtelijke Planvorming (SR30)
augustus 2023

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Nijmegen Midden 2015 - 9 (Sint Hubertusstraat 10)’ heeft in de periode van donderdag 29 juni 2023 tot en met woensdag 9 augustus 2023 voor een ieder ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 5 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat en voorzien van een beoordeling. Ook is aangegeven of de zienswijze al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan heeft geleid. Voor zover een onderdeel van een zienswijze niet specifiek aan bod zou komen, wil dat niet zeggen dat de zienswijze niet in de beoordeling betrokken is. De reactie op het betreffende onderdeel ligt dan besloten in de reactie op de overige onderdelen van de zienswijze. De zienswijzen zijn dus volledig in de beoordeling betrokken.

In verband met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de namen van de reclamanten weggelaten.

Samenvatting en beoordeling zienswijzen

1. Reclamant.

Inhoud zienswijze
In het geluidonderzoek en het luchtonderzoek en in de afweging over goede ruimtelijke ordening / aanvaardbaar woon en leefklimaat is de verkeerssituatie aan de Goffertweg en kruising Goffertweg/Wezenlaan niet betrokken.

Beoordeling
De gemeente moet bij een ontwikkeling onderzoeken of er een aanvaardbaar woon en leefklimaat gerealiseerd kan worden en of er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Deze afweging en onderzoeken hebben dus betrekking op de ontwikkeling zelf, om een goed woon en leefklimaat te realiseren voor toekomstige gebruikers. Tenzij expliciet aangegeven heeft een ontwikkeling niet ten doel bestaande ruimtelijke knelpunten, buiten het plangebied op te lossen.
Een ontwikkeling mag echter geen onevenredige druk of overlast veroorzaken buiten het plangebied. In dat kader zijn eventuele gevolgen van de ontwikkeling in kaart gebracht. Voor het onderdeel ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ zijn wij van mening dat de toelichting verduidelijkt en aangevuld moet worden voor wat betreft de gevolgen van de ontwikkeling op de omgeving en als gevolg hiervan ook het onderdeel ‘Luchtkwaliteit’.

Conclusie
Deze zienswijze heeft wel geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het onderdeel ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ van de toelichting zal worden verduidelijkt/aangevuld voor wat betreft de haalbaarheid en de gevolgen voor de omgeving. Hiertoe is onder andere een parkeer- en bereikbaarheidsonderzoek uitgevoerd door BVA verkeersadviezen (4 oktober 2023 projectnummer 23067). Ten behoeve van dit onderzoek zijn er feitelijke metingen uitgevoerd in de directe omgeving van het plangebied.
Met betrekking tot de parkeerdruk is voor de ontwikkeling de verkeersgeneratie berekend op basis van het gemeentelijk beleid voor het gebied ‘rest bebouwde kom’. Om de huidige feitelijke parkeerdruk te bepalen zijn eind september metingen uitgevoerd. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk binnen de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid blijft voor wat betreft het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Voor wat betreft de verkeersdruk kan worden vastgesteld dat omliggende straten en kruispunten goed in staat moeten zijn om het verkeer zorgvuldig te verwerken. De intensiteiten in de Wezenlaan, Dobbelmannweg en Sint Hubertusstraat blijven ruimschoots onder de grenswaarden van het CROW; en ook de groei van het verkeer ten opzichte van de huidige omvang van het verkeer is beperkt. Het verkeer als gevolg van de nieuwbouw zal dan ook niet leiden tot een andere beleving van de verkeerssituatie op de omliggende wegen.
De opnieuw berekenende verkeersgeneratie is ook verwerkt in de uitgangspunten voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Op basis hiervan is er sprake van een kleine rekenkundige toename maar het totaal blijft nog ruim onder grens voor ‘Niet in Betekende Mate in µg/m3’.

2. reclamant

Inhoud zienswijze

1. In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 'Bereikbaarheid en Mobiliteit' de verwachte verkeerstoename door het plan uitgelegd. In het bestemmingsplan is de berekening van dit aantal helaas niet opgenomen.
2. Wat de huidige verkeersgeneratie van het gebied is, is niet te vinden in het bestemmingsplan. U gaat in de paragraaf 'Luchtkwaliteit' zelf uit van een toename van 1130,4 vervoersbewegingen per weekdaggemiddelde, wat een heel ander getal is dan de 580 motorvoertuigen per etmaal.
3. U geeft aan dat de verwachting is dat de verkeersdruk op het omliggende wegennet niet onevenredig toeneemt. Graag zie ik uitgelegd hoe deze conclusie tot stand is gekomen.
4. Ik maak me zorgen dat deze toekomstige bewoners waarschijnlijk veelal zullen parkeren aan de randen van het gebied.

Beoordeling

De gemeente moet bij een ontwikkeling onderzoeken of er een aanvaardbaar woon en leefklimaat gerealiseerd kan worden en of er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Deze afweging en onderzoeken hebben dus betrekking op de ontwikkeling zelf, om een goed woon en leefklimaat te realiseren voor toekomstige gebruikers. Tenzij expliciet aangegeven heeft een ontwikkeling niet ten doel bestaande ruimtelijke knelpunten, buiten het plangebied op te lossen.
Een ontwikkeling mag echter geen onevenredige druk of overlast veroorzaken buiten het plangebied. In dat kader zijn eventuele gevolgen van de ontwikkeling in kaart gebracht. Voor het onderdeel ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ zijn wij van mening dat de toelichting verduidelijkt en aangevuld moet worden voor wat betreft de gevolgen van de ontwikkeling op de omgeving en als gevolg hiervan ook het onderdeel ‘Luchtkwaliteit’.

Conclusie

Deze zienswijze heeft wel geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het onderdeel ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ van de toelichting zal worden verduidelijkt/aangevuld voor wat betreft de haalbaarheid en de gevolgen voor de omgeving. Hiertoe is onder andere een parkeer- en bereikbaarheidsonderzoek uitgevoerd door BVA verkeersadviezen (4 oktober 2023 projectnummer 23067). Ten behoeve van dit onderzoek zijn er feitelijke metingen uitgevoerd in de directe omgeving van het plangebied.
Met betrekking tot de parkeerdruk is voor de ontwikkeling de verkeersgeneratie berekend op basis van het gemeentelijk beleid voor het gebied ‘rest bebouwde kom’. Om de huidige feitelijke parkeerdruk te bepalen zijn eind september metingen uitgevoerd. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk binnen de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid blijft voor wat betreft het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Voor wat betreft de verkeersdruk kan worden vastgesteld dat omliggende straten en kruispunten goed in staat moeten zijn om het verkeer zorgvuldig te verwerken. De intensiteiten in de Wezenlaan, Dobbelmannweg en Sint Hubertusstraat blijven ruimschoots onder de grenswaarden van het CROW; en ook de groei van het verkeer ten opzichte van de huidige omvang van het verkeer is beperkt. Het verkeer als gevolg van de nieuwbouw zal

dan ook niet leiden tot een andere beleving van de verkeerssituatie op de omliggende wegen.
De opnieuw berekenende verkeersgeneratie is ook verwerkt in de uitgangspunten voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Op basis hiervan is er sprake van een kleine rekenkundige toename maar het totaal blijft nog ruim onder grens voor ‘Niet in Betekende Mate in µg/m3’.

3. reclamant

Inhoud zienswijze

1. Uit het ontwerpbestemmingsplan komt niet naar voren wat de huidige verkeersgeneratie uit het plangebied is. Ik vraag u om deze informatie alsnog inzichtelijk te maken en aan de hand van deze informatie de onderbouwde afweging te maken of dat de verwachte verkeerstoename in de Wezenlaan redelijk zou zijn.
2. Aanvullend op het onderzoek naar of de Wezenlaan de druk aan kan, wil ik u vragen te onderzoeken of het nemen van maatregelen mogelijk is om de verkeersdruk in de straat te verlagen de doorstroom te verhogen. Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, aanvullende verkeerskundige onderzoeken te doen voordat het ontwerpbestemmingsplan definitief wordt vastgesteld.

Beoordeling

De gemeente moet bij een ontwikkeling onderzoeken of er een aanvaardbaar woon en leefklimaat gerealiseerd kan worden en of er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Deze afweging en onderzoeken hebben dus betrekking op de ontwikkeling zelf, om een goed woon en leefklimaat te realiseren voor toekomstige gebruikers. Tenzij expliciet aangegeven heeft een ontwikkeling niet ten doel bestaande ruimtelijke knelpunten, buiten het plangebied op te lossen.
Een ontwikkeling mag echter geen onevenredige druk of overlast veroorzaken buiten het plangebied. In dat kader zijn eventuele gevolgen van de ontwikkeling in kaart gebracht. Voor het onderdeel ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ zijn wij van mening dat de toelichting verduidelijkt en aangevuld moet worden voor wat betreft de gevolgen van de ontwikkeling op de omgeving en als gevolg hiervan ook het onderdeel ‘Luchtkwaliteit’.

Conclusie

Deze zienswijze heeft wel geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het onderdeel ‘Bereikbaarheid en mobiliteit’ van de toelichting zal worden verduidelijkt/aangevuld voor wat betreft de haalbaarheid en de gevolgen voor de omgeving. Hiertoe is onder andere een parkeer- en bereikbaarheidsonderzoek uitgevoerd door BVA verkeersadviezen (4 oktober 2023 projectnummer 23067). Ten behoeve van dit onderzoek zijn er feitelijke metingen uitgevoerd in de directe omgeving van het plangebied.
Met betrekking tot de parkeerdruk is voor de ontwikkeling de verkeersgeneratie berekend op basis van het gemeentelijk beleid voor het gebied ‘rest bebouwde kom’. Om de huidige feitelijke parkeerdruk te bepalen zijn eind september metingen uitgevoerd. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk binnen de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid blijft voor wat betreft het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Voor wat betreft de verkeersdruk kan worden vastgesteld dat omliggende straten en kruispunten goed in staat moeten zijn om het verkeer zorgvuldig te verwerken. De intensiteiten in de Wezenlaan, Dobbelmannweg en Sint Hubertusstraat blijven ruimschoots onder de grenswaarden van het CROW; en ook de groei van het verkeer ten opzichte van de huidige omvang van het verkeer is beperkt. Het verkeer als gevolg van de nieuwbouw zal dan ook niet leiden tot een andere beleving van de verkeerssituatie op de omliggende wegen.

De opnieuw berekenende verkeersgeneratie is ook verwerkt in de uitgangspunten voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Op basis hiervan is er sprake van een kleine rekenkundige toename maar het totaal blijft nog ruim onder grens voor ‘Niet in Betekende Mate in µg/m3’.

4. reclamant

Inhoud zienswijze

1. Als buurtbewoner maak ik me ernstige zorgen over de toenemende verkeersdrukte op de Dobbelmannweg (en St. Hubertusstraat en Wezenlaan) doordat er slechts één toegangsweg is op de St. Hubertusstraat.
2. Er is vast een mogelijkheid van een extra toegangsweg waarbij sluipverkeer vermeden wordt. Mocht de situatie blijven zoals nu is voorgesteld, dan verzoek ik u dringend om de verkeerssituatie in de omliggende straten passend te maken bij de toe te nemen verkeersdrukte.

Beoordeling

Een ontwikkeling mag echter geen onevenredige druk of overlast veroorzaken buiten het plangebied. In dat kader zijn eventuele gevolgen van de ontwikkeling in kaart gebracht. Voor het onderdeel 'Bereikbaarheid en mobiliteit' zijn wij van mening dat de toelichting verduidelijkt en aangevuld moet worden voor wat betreft de gevolgen van de ontwikkeling op de omgeving en als gevolg hiervan ook het onderdeel 'Luchtkwaliteit'.

Conclusie

Deze zienswijze heeft wel geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het onderdeel 'Bereikbaarheid en mobiliteit' van de toelichting zal worden verduidelijkt/aangevuld voor wat betreft de haalbaarheid en de gevolgen voor de omgeving. Hiertoe is onder andere een parkeer- en bereikbaarheidsonderzoek uitgevoerd door BVA verkeersadviezen (4 oktober 2023 projectnummer 23067). Ten behoeve van dit onderzoek zijn er feitelijke metingen uitgevoerd in de directe omgeving van het plangebied.
Met betrekking tot de parkeerdruk is voor de ontwikkeling de verkeersgeneratie berekend op basis van het gemeentelijk beleid voor het gebied 'rest bebouwde kom'. Om de huidige feitelijke parkeerdruk te bepalen zijn eind september metingen uitgevoerd. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk binnen de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid blijft voor wat betreft het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Voor wat betreft de verkeersdruk kan worden vastgesteld dat omliggende straten en kruispunten goed in staat moeten zijn om het verkeer zorgvuldig te verwerken. De intensiteiten in de Wezenlaan, Dobbelmannweg en Sint Hubertusstraat blijven ruimschoots onder de grenswaarden van het CROW; en ook de groei van het verkeer ten opzichte van de huidige omvang van het verkeer is beperkt. Het verkeer als gevolg van de nieuwbouw zal dan ook niet leiden tot een andere beleving van de verkeerssituatie op de omliggende wegen.
De opnieuw berekenende verkeersgeneratie is ook verwerkt in de uitgangspunten voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Op basis hiervan is er sprake van een kleine rekenkundige toename maar het totaal blijft nog ruim onder grens voor 'Niet in Betekende Mate in µg/m3'.

5. reclamant

Inhoud zienswijze

1. Direct naast/achter de woning van cliënt wordt het kleinste cluster gerealiseerd van 18 woningen. Cliënt is van mening dat dit omgedraaid zou moeten worden met een ander cluster, zodat aan het begin van de woonwijk meer woningen komen te staan, en verderop in de wijk minder woningen. Op deze manier zal er ook minder verkeer door de wijk rijden.
2. Daarbij worden de woningen met de tuin richting cliënt gebouwd, terwijl het zon technisch logischer zou zijn als dit omgedraaid zou worden. Op deze manier verwacht cliënt minder geluidsoverlast te krijgen.
3. Een ander punt waar cliënt bezwaar tegen heeft, is dat op deze manier 18 woningen inkijk zullen hebben in de woning van cliënt.
4. Er zijn de teveel woningen bij elkaar geplaatst en in combinatie met de parkeerplaatsen maakt dit dat de woningen dicht bij de erfgrens zullen komen.
5. Voorts is cliënt van mening dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is. En dat er geen c.q. onvoldoende onderzoek is gedaan naar de impact van de woningen op de omringende woningen.

Beoordeling

De stedenbouwkundige opzet van deze nieuwe woonbuurt gaat uit van een centraal groen hart waar de bebouwing omheen wordt gerealiseerd. Deze centrale ruimte biedt mogelijkheden voor spelen en ontmoeten. De bebouwing aan de oostelijke en westelijke zijden van het plangebied moeten aansluiten bij de bestaande woningen aan de Dobbelmannweg en Wezenlaan. De geplande woningen in deze delen van het plangebied worden beperkt tot 3 lagen met plat dak of 2 lagen met kap en zullen georiënteerd zijn op de centrale groene binnenruimte. Deze opzet heeft tot gevolg dat woningen aan de zijkanten van het hart worden gerealiseerd. De woningen worden met de tuinen richting de tuinen van de woningen aan de Dobbelmannweg en de Wezenlaan gerealiseerd zodat inkijk van en naar de privé buitenruimte binnen het aanvaardbare blijft. De opzet van achtertuin tegen achtertuin vergroot ook het (potentieel) oppervlak groen wat hittestress tegengaat en biodiversiteit kan ondersteunen.
Het omdraaien van deze opzet heeft tot gevolg dat de ontsluitingsweg voor de nieuwe woningen langs de achtertuinen van de woningen aan de Dobbelmannweg en Wezenlaan loopt daar waar een ontsluiting voor alleen voetgangers en fietsers wenselijk is. Ook zorgt een dergelijke opzet ook voor verkeerslawaai bij de achtertuinen van de bewoners van de Dobbelmannweg en Wezenlaan.
Uit het voorgaande, het feit dat met het plan een bedrijvenbestemming komt te vervallen en de uitgevoerde onderzoeken volgt dat er voldoende onderzoek is gedaan naar de impact van het plan op omringende woningen.

Voor dit bestemmingsplan ten overvloede merken we op dat het pand Dobbelmannweg 30a enkel als bijgebouw gebruikt mag worden en het bewonen van het pand in strijd is met het vigerende bestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.