



bestemmingsplan

Dorp Lent - 14 (Spoorstraat)

Toelichting

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Dorp Lent - 14 (Spoorstraat)

28 november 2022

IDN: NL.IMRO.0268.BP141W14-VG01

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Toelichting

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Beschrijving huidige situatie	11
2.2	Beschrijving toekomstige situatie	12
2.3	Stedenbouwkundige karakteristieken	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Relevant rijksbeleid	15
3.2	Relevant provinciaal beleid	17
3.3	Relevant gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Sectorale aspecten	23
4.1	Stedenbouwkundige / landschappelijke aspecten	23
4.2	M.e.r.-beoordeling	24
4.3	Bedrijven en milieuzonering	24
4.4	Wonen	25
4.5	Geluid	26
4.6	Trillingen	27
4.7	Luchtkwaliteit	28
4.8	Geur	31
4.9	Externe veiligheid	31
4.10	Bodem	34
4.11	Water	36
4.12	Natuur	41
4.13	Cultuurhistorie en archeologie	43
4.14	Verkeer en parkeren	46
4.15	Explosieven	49
4.16	Kabels en leidingen	50
4.17	Klimaat	50
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	53
5.1	Inleiding	53
5.2	Verbeelding	53
5.3	Systematiek van de planregels	53
5.4	Beschrijving per bestemming	54
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	57
6.1	Kostenverhaal	57
6.2	Financiële haalbaarheid	57
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59
7.1	Inspraak	59

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	Overzicht onderzoeksrapporten
Bijlage 2	Bodemonderzoeken
Bijlage 3	Presentatie stedenbouwkundig plan
Bijlage 4	Verkeersgeneratie Spoorstraat
Bijlage 5	Digitale watertoets
Bijlage 6	Normale procedure Watertoets
Bijlage 7	Berekeningen externe veiligheid 1
Bijlage 8	Berekeningen externe veiligheid 2
Bijlage 9	Geluidonderzoek weg- en railverkeer
Bijlage 10	Trillingonderzoek spoor
Bijlage 11	Notitie beoordeling stikstof inclusief bijlagen
Bijlage 12	Onderzoek flora en fauna
Bijlage 13	Vormvrije M.E.R.-beoordeling
Bijlage 14	Zienswijzennota

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het plan wordt beoogd om het gebied aan de Spoorstraat in Lent te ontwikkelen. In de huidige situatie zijn er in het plangebied diverse grondgebonden woningen gesitueerd en maakt het gebied een vergeten indruk. De woningen worden gesloopt en ter plaatse worden één hoger en drie lagere complexen gerealiseerd. De in totaal circa 450 woningen zijn bedoeld voor de huisvesting van studenten en net afgestudeerden (oud-studenten). De gemeente Nijmegen en SSH& (non-profit woningbouwcorporatie) zijn de initiatiefnemers van het project. Zij hebben een stedenbouwkundig ontwerp opgesteld voor de locatie dat de basis vormt voor dit bestemmingsplan.

Het plan past in de opgave die Nijmegen heeft als studentenstad. Tot 2030 is er vraag naar en een opgave voor zo'n 2.000 wooneenheden. In de woningvraag is een duidelijke tendens naar meer vraag naar studentenwoningen met eigen voorzieningen. Ook is sprake van een toenemende behoefte / vraag om na de studie te kunnen doorgroeien van een studentenwoning naar een starterswoning. Met het plan wordt daarom ook beoogd om een deel van de studenten na de studie te behouden, voor een bepaalde periode totdat zij kunnen doorstromen naar andere woonruimte.

In verband met de sociale cohesie van en het ontmoeten op dit campus-achtige eiland zijn er in het plan mogelijkheden opgenomen voor ondersteunende voorzieningen zonder parkeeraanzuigende werking. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan wasruimte, koffiebar, fiets- of kledingrepairshop, door bewoners af te huren logeerkamer of ontmoetingsruimten.

Naar aanleiding van klachten over de verkeersveiligheid ter plaatse maakt dit bestemmingsplan tot slot een nieuwe veilige(r) verkeersontsluiting mogelijk.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Spoorstraat in Lent. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door het spoortalud van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen en aan de westzijde door de snelfietsverbinding "Het Groentje". Aan de noord- en zuidzijde wordt de grens gevormd door de Spoorstraat en de Graaf Alardsingel.

De gronden in het plangebied zijn kadastraal bekend als: Gemeente Nijmegen, Sectie F, perceelnummers 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 101, 284, 285 en 680 (gedeeltelijk). Het plangebied beslaat een oppervlakte van circa 12.040m². Voor de realisatie van dit plan wordt eveneens een ontsluiting voorzien die tussen de bestaande brandweerkazerne en het spoortalud wordt aangelegd. Daartoe wordt er een verkeersbestemming opgenomen in dit plan.

Op onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied in de directe omgeving weergegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is ingetekend op de verbeelding van dit bestemmingsplan.



Afbeelding: ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

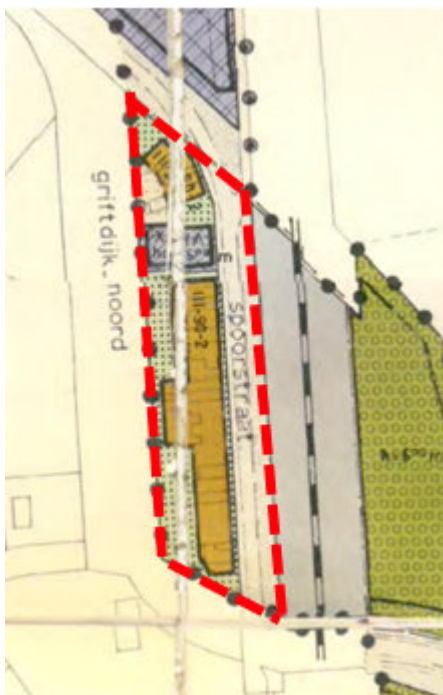
1.3.1 Bestemmingsplan

De locatie is grotendeels gelegen in het vigerende bestemmingsplan "Dorp Lent" zoals vastgesteld door de gemeente Elst op 29 maart 1977 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 2 november 1977. De locatie heeft de volgende bestemmingen:

- Verkeersdoeleinden (artikel 2);
- Tuin (artikel 5);
- Erf (artikel 6);
- Eengezinshuizen in open bebouwing (artikel 10);
- Handel en nijverheid (A - garage, bouwonderneming, transportbedrijf (artikel 16).

Hieronder is een uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan "Dorp Lent" opgenomen.

Het te bebouwen deel van het plangebied is rood omlijnd.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan, plangebied rood omlijnd

Binnen de bestemmingen in het plangebied is de maximaal toegestane bouwhoogte voor woningen vastgelegd op twee bouwlagen. Dit betekent dat het realiseren van de hoge gebouwen niet binnen de vigerende bestemmingen past. Ook is het realiseren van woningen niet passend binnen de bestemmingen "Erf", "Tuin" en "Handel en nijverheid". Derhalve is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk om de realisatie van de woningen mogelijk te maken.

Voorliggend bestemmingsplan vormt het juridisch-planologische kader voor het realiseren van de woningen ter plaatse.

Nieuwe ontsluiting

De locatie van de nieuwe ontsluiting is gelegen binnen de volgende bestemmingsplannen:

- Buitengebied Dorp Lent - 24 (Citadel College en sporthal)
- Dorp Lent 10 (Brandweer)
- Buitengebied Dorp Lent - 26 (Westelijke parallelroute)

De locatie van de ontsluiting ligt binnen de enkelbestemmingen "Groen", "Bedrijf" en "Verkeer". Binnen de bestemming "Groen" is de aanleg van een weg niet toegestaan.

1.3.2 Facet bestemmingsplannen

Naast het bestemmingsplan "Dorp Lent" gelden er ter plaatse van het plangebied ook enkele facet bestemmingsplannen. De relevante facet bestemmingsplannen zijn hieronder kort toegelicht.

Facet bestemmingsplan "Archeologie"

Het facet bestemmingsplan "Archeologie" is vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen

op 25 juni 2014. De planlocatie ligt binnen de gebiedsaanduiding "wetgevingszone - waarde archeologie 1".

Gronden gelegen ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone - waarde archeologie 1' hebben een lage, middelhoge of nog onbekende archeologische verwachtingswaarde. Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag op deze gronden bodemingrepen (zowel bouwen als werken en werkzaamheden) te doen of te laten uitvoeren met een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 2.500m² en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld, tenzij op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Bij het bepalen van de gezamenlijke oppervlakte wordt gekeken naar het totale gebied wat voor de ontwikkeling(en) in aanmerking komt.

Het aspect Archeologie wordt verder toegelicht in paragraaf 4.13.

Facet bestemmingsplan "Parkeren"

Het facet bestemmingsplan "Parkeren" is vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen op 13 september 2017. Dit facet bestemmingsplan voorziet in een regeling voor het parkeren voor de hele gemeente Nijmegen.

Op basis van dit bestemmingsplan is het verboden te bouwen dan wel het gebruik van gronden en/of bouwwerken te wijzigen, wanneer er niet wordt voldaan aan de in het bestemmingsplan gestelde eisen ten aanzien van parkeren en stallen van voertuigen. Een bouwplan moet voorzien in voldoende parkeermogelijkheden op de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden. De toename van de parkeer- en stallingsbehoefte wordt bepaald op de wijze zoals beschreven in de beleidsregels Parkeren.

Het aspect verkeer en parkeren wordt verder toegelicht in paragraaf 4.14.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende planregels en gaat vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan.

De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met (separate) bijlagen. De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. De opbouw van de hoofdstukken is zodanig dat er sprake is van een logische volgorde in vraagstelling (wat, waarom, waar, hoe, etc.).

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 'Planbeschrijving', dit gaat in op de beschrijving van de huidige situatie van het plangebied en directe omgeving. Daarnaast worden de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt op een rij gezet. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het relevante beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarbij wordt bekeken of de voorgestane ontwikkeling in lijn is met dit beleid. In hoofdstuk 4 wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed zijnde haalbaarheidsaspecten zoals externe veiligheid, luchtkwaliteit en water wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom de ontwikkeling die voorliggend bestemmingplan mogelijk maakt, uitgevoerd kan worden. In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet toegelicht. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd juridisch wordt geregeld. Hoofdstuk 6 geeft inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt verslag gedaan van het (voor)overleg en de zienswijzen.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied 'Spoorstraat' ligt tussen de Spoorstraat en fietspad Het Groentje, in Lent, Nijmegen Noord. Het plangebied ligt op een stedelijk knooppunt, waar verschillende infrastructuren bij elkaar komen. Het ligt aan het treinspoor, dat hier op een circa 7m hoge dijk ligt, met het treinstation Lent direct aan de zuidzijde van het plangebied. Voor het treinspoor geldt het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoor (TB PHS) Nijmegen en Westentree, welke is vastgesteld op 29 april 2022. Rond het plangebied komen enkele belangrijke doorgaande autowegen bij elkaar: de Graaf Alardsingel, de Prins Mauritssingel en de Margaretha van Mechelenweg. De westzijde van het plangebied grenst direct aan een drukke snelfietsroute die Nijmegen Noord naar het zuiden verbindt met de binnenstad en de campus, en naar het noorden met het dorp Elst. Het fietspad loopt vanaf de noordzijde van het plangebied geleidelijk op om de Graaf Alardsingel te kunnen kruisen middels een fiets/voetbrug over de Graaf Alardsingel. Het plangebied is daarmee voor alle soorten verkeer uitstekend verbonden en bereikbaar. Alle infrastructuur zorgt ook voor een hoop geluid (met name van spoor en Graaf Alardsingel) en vormt barrières tussen de verschillende buurten. Het spoor en het fietspad zorgen bovendien voor aanzienlijke hoogteverschillen aan de randen van het plangebied.



Afbeelding: Foto's van de bebouwing in het plangebied (boven: genomen vanaf Spoorstraat, onder: genomen vanaf "het Groentje")

De Spoorstraat is nu een onopvallend straatje langs het spoor met enkele woningen en loodsen, dat aan de zuidzijde eindigt bij een fietsenstalling en een trap die rechtstreeks toegang geeft tot de perrons. In het kader van de grootschalige ontwikkeling de Waalsprong is het gebied en de omgeving ingrijpend aan het veranderen, met het direct ten zuiden van de Graaf Alardsingel gelegen Hof van Holland als centrumgebied. Rond station Lent zal een hoogbouwcluster

ontstaan met enkele woontorens tot circa 70 meter hoog, waar ook het al gerealiseerde Van der Valk hotel aan de andere kant van het spoor deel van uitmaakt.

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

In het plangebied is een woningbouwontwikkeling voorzien voor circa 300 studentenwoningen. Daarnaast is voorzien in 150 woningen voor afgestudeerden (oud-studenten). Deze woningen zijn bedoeld voor een aaneengesloten, vooraf bepaalde periode, om de afgestudeerde te helpen uiteindelijk door te stromen naar een vervangende meer passende woonruimte in middelhuis en/of hogere (huur-)segment. De stedenbouwkundige visie voor de ontwikkeling van de Spoorstraat rust op 4 principes:

- Het gebied wordt gezien als schakel tussen het hoogbouwcluster ten zuiden van de Graaf Alardsingel en de kleinschaligere woonbuurt die in de toekomst wordt gebouwd ten noorden van het plangebied.
- De ontwikkeling moet een zekere afscherpende werking hebben van het geluid vanaf het spoor en de Graaf Alardsingel.
- Voor een goede woonkwaliteit is een sterke interne kwaliteit in het gebied nodig, met groene en luwe verblijfsgebieden en een menselijke maat.
- De ontwikkeling reageert op de randen, met voorkanten naar buiten toe en een goede aansluiting op maaiveld aan alle zijden (fietspad, Spoorstraat en aan de zuidzijde).

Ook zijn er in het plan mogelijkheden opgenomen voor ondersteunende voorzieningen zonder parkeeraantrekkende werking. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan wasruimte, koffiebar, fiets- of kledingrepairshop, door bewoners af te huren logeerkamer of ontmoetingsruimten. Deze worden mogelijk gemaakt in de onderste strip (begane grond) en zijn toegestaan in alle vier de bouwblokken. Hierbij geldt een totaal maximum oppervlakte van 250m².

Voor een goede auto-ontsluiting wordt er ten oosten van de brandweerkazerne een toegang tot het terrein gecreëerd, die vervolgens parallel aan het spoor doorloopt tot aan de toekomstige woonlocatie.

Het voorgaande is verder toegelicht in de volgende paragraaf.

2.3 Stedenbouwkundige karakteristieken

2.3.1 Structuur en bouwmassa

De visie uit de vorige paragraaf is vertaald in een ruimtelijke structuur die uitgaat van 4 groene, autovrije hoven. Het niveau van de hoven sluit aan op het niveau van het fietspad, zodat alle hoven direct toegankelijk kunnen worden vanaf het fietspad. Het hoogteverschil wordt opgelost door onder de zuidelijke hoven een parkeergarage te maken en het dak van de garage in te richten als dektuin. Aan de zuidzijde is een klein pleintje voorzien, met een goede fietsenstalling voor het station en een goede aansluiting op de trappen naar de perrons.

De bebouwing is georiënteerd op zowel de hoven als de omgeving en is niet volledig gesloten, maar maakt doorzichten en verbindingen mogelijk tussen de hoven en de omgeving. Een lange, dichte wand langs het spoor en het fietspad dient te worden voorkomen. Alleen ten behoeve van het verkeerslawaaï is een transparant geluidsscherm tussen de blokken toegestaan, maar dit dient de geleiding van de ontwikkeling in 4 delen niet te verstoren.

De bebouwing kent een oplopende bouwhoogte van noord naar zuid. Aan de noordzijde is de bebouwing maximaal 4 lagen hoog, richting het zuiden loopt de bebouwingshoogte op tot 6 lagen. Aan de zuidzijde is een stevig hoogteaccent voorzien in de vorm van een woongebouw tot circa 45 meter, waarmee de koppeling met het hoogbouwcluster in Hof van Holland wordt gemaakt.

Plattegronden



Afbeelding: plattegronden begane grond, verdieping en daken

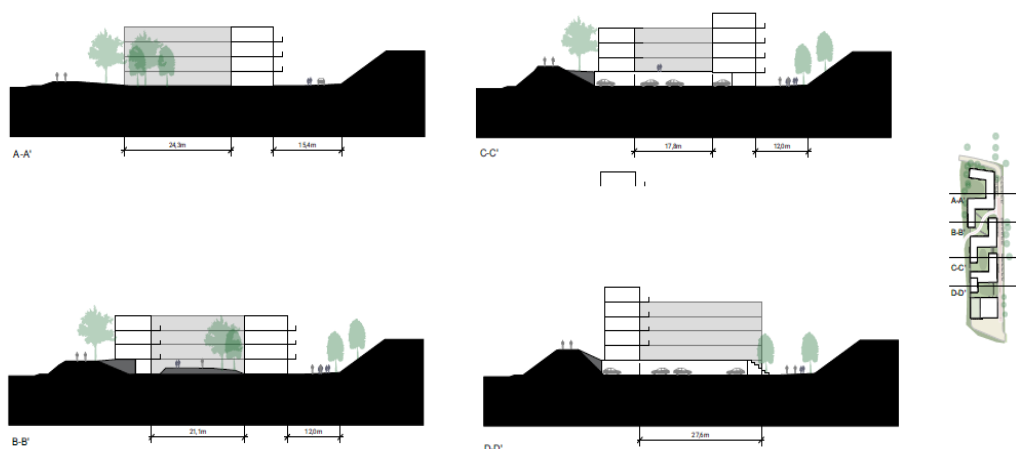
2.3.2 Ontsluiting

Gezien de doelgroep is de ontsluiting voor fietsers en via het OV misschien wel het belangrijkste. Dat betekent een goede aansluiting op het fietspad, een hoge fietsparkeernorm van 2 fietsen per woning/kamer en veel aandacht voor de bereikbaarheid en de spreiding van fietsenstalling in het gebied, zowel publieke fietsenstallingen in de open lucht als (collectieve) inpandige fietsenbergingen.

De pleinruimte die is voorzien aan de zuidzijde maakt de (secundaire) ingang van het station aantrekkelijker. Mogelijk biedt het plein ook ruimte voor een uitbreiding van de al aanwezige fietsenstalling naast de trap naar het perron. Ook is het mogelijk om een fietsverbinding door het plangebied te maken tussen de hoger gelegen snelfietsroute en het plein, waarmee de afstand tussen plein en snelfietsroute flink wordt verkort (in de huidige situatie sluit de snelfietsroute pas helemaal aan de noordzijde van het plangebied weer aan op het maaiveld, en leidt de Spoorstraat weer terug naar de (secundaire) ingang van het station).

Het autoverkeer wordt deels afgewikkeld via de bestaande Spoorstraat. Deze wordt geherprofileerd om ruimte te bieden aan bijvoorbeeld parkeren, laden&lossen, pakketdiensten en afvalinzameling. Wel wordt de noordelijke aansluiting ter hoogte van het Citadel College aangepast en vervangen door een ontsluiting die tussen de brandweerkazerne en het spoortaalud door loopt en aansluit op de Margaretha van Mechelenweg. De Spoorstraat blijft een doodlopende straat en eindigt op het plein, waar gekeerd kan worden. De oud-studenten hebben een private parkeerplek onder het dek onder de zuidelijke bouwblokken en hoven. De parkeerplaatsen voor de studenten zijn openbare parkeerplekken langs de Spoorstraat.

Dwarsdoorsnedes



Afbeelding: dwarsdoorsnedes stedenbouwkundig plan

2.3.3 Groen en waterberging/duurzaamheid

Naast de wettelijke eisen die gesteld worden aan de bebouwing, is duurzaamheid ook op stedenbouwkundig niveau een belangrijk aspect, in de brede zin van het woord. Er is veel aandacht voor fietsen en OV, waarvan het gebruik wordt gestimuleerd. De hoven kennen een zo groen mogelijke inrichting en bieden door hun afgeschermd ligging en menselijke maat van de bebouwing een aangenaam verblijfsklimaat. Zo nodigen de hoven uit om naar buiten te gaan en elkaar te ontmoeten. Het belang van aangename en groene hoven is groot, aangezien de (zelfstandige) kamers en starterswoningen niet beschikken over een private buitenruimte.

Naast ruimte voor ontmoeting, sport en spel bieden de (noordelijke, niet op een dek gelegen) hoven ook ruimte voor waterberging, zodat het water kan worden vastgehouden in het gebied. Ook langs de Spoorstraat is mogelijk ruimte voor waterberging.

De beplanting is divers en bestaat uit inheemse bomen, struiken en planten die de biodiversiteit in het gebied vergroten. Bomen langs de Spoorstraat en in de hoven moeten zorgen voor voldoende schaduw in de openbare ruimte en op de gevels, zodat de binnen- en buitenruimte koel en aangenaam blijven.

2.3.4 Beeldkwaliteit

Er is geen apart beeldkwaliteitsplan voor dit plangebied gemaakt. Voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied wordt aansluiting gezocht bij het Beeldkwaliteitsplan Hof van Holland (mei 2017). Verder wordt verwezen naar de algemene welstandsnota van de gemeente Nijmegen (Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit, januari 2014). Voor de openbare ruimte wordt verder verwezen naar het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van de gemeente Nijmegen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Relevant rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De nationale omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld. Deze visie is door het rijk opgesteld in het kader van de nieuwe omgevingswet, die naar verwachting per 1 juli 2023 in werking treedt. Aan de hand van een toekomstperspectief is hierin de langetermijnvisie in beeld gebracht. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Hiervoor worden de volgende vier prioriteiten onderscheiden:

1. Ruimte voor klimaat adaptatie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkelingen van het landelijk gebied.

Om invulling te kunnen geven aan deze vier prioriteiten hanteert het rijk de volgende drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaat voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Het is op korte termijn vaak sneller en goedkoper om in het buitengebied woningen of bedrijfsbebouwing te ontwikkelen. Echter op enig moment zijn investeringen in infrastructuur nodig, waardoor de kosten voor verstedelijken binnen of buiten bestaand stedelijk gebied weer anders worden. Daarbij, verstedelijkingsambities in het buitengebied raken ambities met betrekking tot bijvoorbeeld landschap en natuur, terwijl verdichten van bestaand stedelijk gebied kan raken aan ambities met betrekking tot gezondheid en hinder.

In 2050 wonen meer mensen dan nu in de steden en stedelijke regio's, die steeds belangrijker zijn geworden voor onze economie. Ook in meer landelijke regio's woont en werkt nog steeds een substantieel deel van de bevolking. De kracht van Nederland ligt in zijn polycentrische netwerkstructuur van stedelijke en landelijke regio's van verschillende schaal en dynamiek die door de kwaliteit van het transport- en mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem functioneren. Het kloppend hart van land en economie is het Stedelijk Netwerk Nederland. Kern daarvan is het brede midden van Nederland, grofweg Randstad (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam-Den Haag), Amersfoort, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Brabantse stedenrij). Daar woont en werkt het merendeel van de bevolking. Maar ook uitlopers buiten het brede midden (Groningen, Twente, Maastricht, Leeuwarden en Middelburg) behoren tot het Stedelijk Netwerk Nederland. Vergeleken met veel buitenlandse metropolen zijn onze grootste steden relatief klein. Daarom zijn de verbindingen, wegen en spoorwegen, tussen en binnen deze regio's voor ons land zo belangrijk. Die maken dat Stedelijk Netwerk Nederland richting 2050 steeds meer als één geheel kan functioneren.

De verdere verstedelijking is gepaard gegaan met de verduurzaming van Nederland en een goede kwaliteit van leven. Ook in de toekomst koesteren we de kleinschaligheid en diversiteit die onze steden en dorpen kenmerken. Stedelijke groei is voor een belangrijk deel binnen de bestaande bebouwde gebieden gefaciliteerd, maar ook op zorgvuldig gekozen en ingerichte

locaties daarbuiten. Er is gebouwd daar waar de vraag is en naar de behoefte van verschillende doelgroepen, waaronder starters. Er zijn veel daar waar de vraag is en naar de behoefte van verschillende doelgroepen, waaronder starters. Er zijn veel woningen voor de groeiende groep ouderen gerealiseerd en ook de inrichting van steden en dorpen en de organisatie van openbaar vervoer, zorg en detailhandel is daarop aangepast. We bieden iedereen de mogelijkheid om naar wens en betaalbaar te wonen, waarbij we de kwaliteit, leefbaarheid en identiteit van onze steden verder versterken. Met nieuwe stedenbouwkundige concepten hebben we veelvormige woonmilieus en nieuwe vormen van mobiliteit gecreëerd die voor alle leeftijdsgroepen prettig zijn om in te leven. Nieuwe ontwikkelingen hebben op goed bereikbare locaties plaatsgevonden.

Gevolg planvoornemen

Voorliggend plan heeft betrekking op een inbreiding in bestaand stedelijk gebied. Er wordt intensief gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte en het plan bestaat uit meerdere functies. Door voldoende studenten- en starterswoningen te realiseren wordt er bijgedragen aan een sterke en gezonde stad.

Het plan sluit aan bij de kenmerken van het gebied. Het plan sluit aan bij de ontwikkelingen in de omliggende gebieden, zoals het project Hof van Holland.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wro, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), beter bekend als de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Gevolg planvoornemen

Op basis van het Barro en de bijbehorende kaarten zijn er geen nationale belangen in het geding. Alle op de kaarten aangegeven gebieden met een nationaal belang liggen op minimaal 500 meter van de planlocatie.

3.1.3 Ladder duurzame verstedelijking

Per 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Voortaan geldt een onderbouwing op basis van “behoefte” (in plaats van 'actuele regionale behoefte'). Dit houdt in dat de reikwijdte van de stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt, leidend is voor het ruimtelijk verzorgingsgebied waarbinnen de Laddertoets moet worden gedaan. Ook is dit leidend voor het al dan niet plegen van regionale afstemming.

Zowel bij een ontwikkeling binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied blijft het van belang de behoefte te onderbouwen (ook al lijkt artikel 3.1.6, lid 2, Bro anders te suggereren).

De derde trede van de eerdere Ladderonderbouwing (de eis dat gemotiveerd moet worden in hoeverre ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied passend zijn of worden ontsloten) is geschrapt.

Er is een nieuw onderdeel toegevoegd aan artikel 3.1.6 (lid 3) Bro waarmee de Laddertoets bij flexibele planvormen (wijzigings- of uitwerkingsplan) kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

De in het plan voorziene ontwikkeling kan wel worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro wel van toepassing is.

Algemeen

Er wordt gestreefd naar duurzame verstedelijking door nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk te laten plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied. Ook op regionaal en lokaal niveau is dit de ambitie. Het initiatief wordt gerealiseerd op een binnenstedelijke locatie, waarbij sprake is van verdichting en hoogbouw, passend binnen de gemeentelijke kaders.

3.1.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met dit Rijksbeleid omdat:

1. Er wordt gebouwd voor kleinere huishoudens in het betaalbare segment;
2. Er sprake is van inbreiding binnen het bestaand stedelijk gebied;
3. Het initiatief past binnen de regionale kwalitatieve uitgangspunten voor nieuwe woningbouwplannen;
4. Er appartementen in een hoogstedelijk milieu voor een aandachtsgroep worden gerealiseerd die moeilijk aan een woning komen en waarvoor er een opgave bestaat.

3.2 Relevant provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Gelderland

Op 19 december 2018 is de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland in werking getreden. Dit is een structuurplan van de provincie Gelderland. De provincie zet een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland centraal.

1. Gezond en veilig. Dat is een gezonde leefomgeving, schone en frisse lucht, een schoon milieu, een niet vervuilde bodem, voldoende schoon en veilig (drink)water, bescherming van onze flora en fauna. Dat is ook voorbereid zijn op klimaatverandering, zoals hitte, droogte, bosbranden en overstromingen. En, dat is aandacht hebben voor verkeersveiligheid en veilige bedrijvigheid.
2. Schoon en welvarend. Dat is een dynamisch, duurzaam en aantrekkelijk woon-, werk- en ondernemersklimaat, goed bereikbaar en met een goed functionerende arbeidsmarkt en dito kennis- en onderwijsinstellingen. Maar dat betekent ook het tegengaan van schadelijke uitstoot, afval en uitputting van grondstoffen. En het investeren in nieuwe, alternatieve vormen van energie.

Bij de Omgevingsvisie horen vijf kaarten. Alleen op de themakaart "Ruimtelijk Beleid" zijn er markeringen opgenomen in het plangebied. Het betreft "Grote zonneparken mogelijk" en "Windenergie uitgesloten (wettelijk en provinciaal belang)". Beide ontwikkelingen zijn niet voorzien in het plangebied. Op basis van het voorgaande is het bestemmingsplan in overeenstemming met het provinciale beleid zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn juridisch vertaald in de Omgevingsverordening Gelderland (december 2015). De verordening is daarna nog diverse keren geactualiseerd, voor het laatst in juli 2022.

De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de Provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De Omgevingsverordening heeft de status van een Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening.

In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsverordening relevant: Hoofdstuk 2: Ruimte.

In hoofdstuk 2 van de omgevingsverordening zijn regels opgenomen voor onder andere nieuwe woonlocaties en recreatiewoningen. Ten aanzien van voorliggend plan zijn de regels ten aanzien van woonlocaties relevant, met name artikel 2.2 (instructieregel bestemmingsplan doorwerking regionale woonagenda). De inhoud van dit artikel is:

1. Een bestemmingsplan maakt nieuwe woningen alleen mogelijk als die ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale woonagenda.
2. Als een ontwikkeling niet past binnen de vigerende regionale woonagenda, kan een bestemmingsplan vooruitlopend op de eerstvolgende actualisatie van de regionale woonagenda nieuwe woningen toch mogelijk maken onder de volgende voorwaarden:
 - a. er wordt voldaan aan de eisen van de Ladder voor duurzame verstedelijking;
 - b. de ontwikkeling past binnen het meest recente provinciale beleid;
 - c. er heeft aantoonbaar regionale afstemming plaatsgevonden over deze ontwikkeling, en Gedeputeerde Staten stemmen in met deze ontwikkeling.

3.2.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met dit beleid omdat er wordt aangesloten bij de regionale woonagenda. Dit is verder toegelicht in de paragraaf 3.3 relevant gemeentelijk beleid.

3.3 Relevant gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie 'Nijmegen Stad in Beweging'

In de Omgevingsvisie 'Nijmegen Stad in Beweging' beschrijft de gemeente haar visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de stad tot 2040. De Omgevingsvisie gaat om meer dan alleen ruimtelijke aspecten, zo beschrijft de visie hoe de inrichting van de fysieke leefomgeving kan bijdragen aan sociale, maatschappelijke en economische doelen.

De Omgevingsvisie vervangt sectorale beleidsvisies voor thema's die in de Omgevingsvisie zijn opgenomen. Hiermee biedt de Omgevingsvisie één integraal document met de kaders voor het ruimtelijk beleid van Nijmegen.

De Omgevingsvisie bouwt o.a. voort op bestaand beleid, het coalitieakkoord 2018-2022, en de structuurvisie uit 2013. In oktober 2020 is de Omgevingsvisie vastgesteld door de gemeenteraad. Door actualisatie blijft de Omgevingsvisie actueel.

De Omgevingsvisie dient 4 doelen:

1. Een kader en inspiratie bieden voor initiatiefnemers uit de stad
2. Het geven van spelregels voor afstemming met de omgeving bij ontwikkelingen
3. Het in samenhang presenteren van de Nijmeegse ambities, als uitgangspunt bij het werk van medewerkers van de gemeente
4. Te gebruiken als sturingsinstrument voor het college van B&W en de gemeenteraad bij ruimtelijke ontwikkelingen en investeringen

Groei binnen de bestaande stad

De Omgevingsvisie constateert dat Nijmegen tot 2040 blijft groeien in aantal inwoners, werknemers en bezoekers. Een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingsvisie is het streven om die toekomstige groei te accommoderen binnen de bestaande grenzen van de stad. Zo blijft het aantrekkelijke landschap rondom de stad behouden en helpt verdichting bovendien om het draagvlak voor voorzieningen in stand te houden.

Ruimte voor nieuwe woningen en werkgelegenheid wordt dus gezocht binnen de bestaande stadsgrenzen, waarbij de focus ligt op de volgende gebieden: Waalsprong, Waalfront, centrum/stationsomgeving, Kanaalzone/Winkelsteeg en campus Heyendaal. Ook wordt er gewerkt aan de opgave van een compacte, dynamische stad:

Om de impact van groei op de omgeving zo klein mogelijk te houden ligt de nadruk op verdichting. De groeiopgave moet benut worden om kwaliteit toe te voegen aan de stad, o.a. door meer functiemenging, informele werkmilieus en transformatie. Stedelijke knooppunten, daar waar voorzieningen, werklocaties en vervoersstromen samenkomen, zijn kansrijke plekken voor verdichting en functiemenging. Bij nieuw te bouwen woningen verschuift het accent naar één- en tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor studenten, starters, ouderen en kwetsbare doelgroepen. Ook wordt er gewerkt aan toekomstbestendige wijken om tot een inclusieve en vitale stad te komen, daarvoor wordt er gestreefd naar onder meer een goede mix van allerlei typen woningen en woonmilieus in sociale huur, huur en koop. In combinatie met de daarbij passende, bereikbare en goed toegankelijke voorzieningen. Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen staan de leefwereld, het welbevinden en de gezondheid van inwoners centraal. Tijdelijke functies en initiatieven worden ondersteund om verbeteringen te realiseren. De gemeente wil als stad bijdragen aan de gezondheid van de inwoners en het verbeteren van de biodiversiteit. Een gezonde leefomgeving is daarbij een belangrijk integraal thema, waarbij het o.a. gaat om luchtkwaliteit, geluidsbelasting, hitte, groen en water, bewegen en mobiliteit, ontmoeten en voorzieningen.

Dichtbij huis zijn er mogelijkheden om te ontmoeten, wandelen, spelen en sporten. Daarvoor wordt onder andere een netwerk van aantrekkelijke beweegroutes op stad- en wijkniveau ontwikkeld.

3.3.1.1 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met dit beleid omdat er sprake is van verdichting binnen het bestaand stedelijk gebied. Ook vinden de ontwikkelingen plaats bij een stedelijk knooppunt.

Realisatie van betaalbare woningen voor starters en studenten, in een gemengde vorm, sluit aan bij het beleid om tot een inclusieve en vitale stad te komen.

3.3.2 Uitvoeringsagenda Wonen 2020-2025

In samenhang met de Nijmeegse omgevingsvisie is op basis van het woonbehoefteonderzoek een uitvoeringsagenda wonen opgesteld. Op basis van de uitvoeringsagenda zet de gemeente in op alle doelgroepen. Daarbij zetten zij zich extra in voor de doelgroepen die hulp nodig hebben op de woningmarkt. In de huidige markt zijn dat één en tweepersoonshuishoudens, starters, lage en middeninkomens en studenten. Ook wordt er gericht ingezet op ouderen en mensen met een hulpvraag. Er wordt ruimte gemaakt om de woonmogelijkheden van voorgaande doelgroepen in de bestaande voorraad en bij nieuwbouw te vergroten. Minimaal 10.000 woningen worden toegevoegd tot en met 2030.

De komende jaren worden de meeste woningen in de Waalsprong en in het Waalfront gebouwd. Vanuit het perspectief van de Omgevingsvisie wordt de focus naar de bestaande stad verlegd. Belangrijke gebieden om de woningbouwopgave en de versnelling in te vullen zijn: de binnenstad en stationsomgeving, de wijken en werklocaties rondom het Maas-Waalkanaal, campus Heyendaal en rondom de OV-knooppunten.

3.3.2.1 Conclusie

Voorliggend project heeft betrekking op het realiseren van woningen voor studenten en starters, in de vorm van appartementen. Hiermee wordt aangesloten op het beleid dat zich onder andere richt op het ondersteunen van doelgroepen die extra hulp nodig hebben, te weten starters en studenten en bouwen rondom OV-knooppunten.

3.3.3 Woondeal Regio Arnhem-Nijmegen

In maart 2020 heeft de gemeente Nijmegen samen met het Rijk, de provincie Gelderland en de regio Arnhem-Nijmegen een woondeal ondertekend. Doel van deze woondeal is om tot een gezamenlijke inzet van instrumentarium en middelen te komen om opgaven op de woningmarkt op te pakken. Met de woondeal gaan we een meerjarige samenwerking aan met het Rijk, provincie en regiogemeenten om vanuit de NOVI-propositie en de op stellen regionale verstedelijkingsstrategie samen invulling te geven aan de opgaven op de woningmarkt.

Voor Nijmegen is de woondeal van belang om op korte en lange termijn invulling te geven aan de ontwikkeling van de stad. We willen tot 2030 minimaal 10.000 woningen bouwen, op korte termijn woningbouwversnelling realiseren en ook na 2030 zorgen voor een continue bouwstroom met een goede mix van woningen. Daarbij zetten we ons ook in voor voldoende betaalbare woningen voor kleine huishoudens. Met de ondertekening van de woondeal erkennen partijen het strategisch belang van de complexe gebiedsontwikkelingen in het Stationsgebied/Binnenstad en in de Kanaalzone. In deze gebieden komen woonopgaven samen met duurzaamheids-, werk-, leefbaarheids en mobiliteitsopgaven. Door de gemaakte afspraken ontstaat het gewenste perspectief voor de verdere ontwikkeling van deze gebieden.

3.3.3.1 Conclusie

Het project heeft betrekking op het realiseren van appartementen voor starters en studenten. Dit sluit aan op het beleidsdoel om voldoende betaalbare woningen voor kleine huishoudens te realiseren.

3.3.4 Conclusie gemeentelijk beleid

Het plan is niet in strijd met het gemeentelijke beleid. Er wordt aangesloten bij alle relevante beleidsdoelen, zoals blijkt uit voorgaande paragrafen.

Hoofdstuk 4 Sectorale aspecten

4.1 Stedenbouwkundige / landschappelijke aspecten

4.1.1 Landschappelijke aspecten

Om de (historische) landschappelijke kwaliteiten van het landschap in het plangebied vast te stellen, is de kaart "Historisch landschap, historische stedenbouw en archeologie" van de Provincie Gelderland relevant. Voor het plangebied is op deze kaart enkel aangegeven dat de locatie is gelegen op rivierklei gronden, aangeduid als poldervaaggronden. Deze gronden zijn zavel- en kleigronden waarin periodieke hoge grondwaterstanden kunnen voorkomen. Ze hebben geen veen binnen 80 cm en geen donkere bovengrond. Het is de meest voorkomende subgroep in Nederland.

De Griftdijk is, zoals in de naam is opgesloten, een voormalige dijk (droge verbinding) langs De Grift; een oude waterroute tussen Arnhem en Nijmegen, waarover ook transport plaats vond. Over de Griftdijk heeft een weg gelopen en een tramroute, zodat de nattere zones in de Betuwe via Elst doorgaanbaar waren tussen Arnhem en Nijmegen. Van de Griftdijk is ter plaatse niets meer over; het profiel is volledig verdwenen bij de aanleg van de snelfietsroute met viaduct.

De Spoorstraat is inmiddels een kleine woonstraat parallel aan het spoortalud en met de achterzijde parallel aan de later omgelegde Griftdijk. Dergelijke woonclusters zijn in het buitengebied en nabij dorpen in de Betuwe meer voorkomend. De Spoorstraat was een laatste restant van oudere dorpsrandbebouwing langs één van de toegangswegen naar Lent.

Omdat met de opwaardering van het spoorlichaam en aanleg van het station, de verlegging van de hoofdinfrastructuur en de komst van ontwikkelingen als Van der Valk, het Citadel College aan de overzijde van het snelfietspad en de ook nu in volle gang zijnde centrumontwikkeling ten zuiden en westen van de planlocatie, tot een volledige gebiedstransformatie heeft geresulteerd, zijn er in en direct nabij het plangebied geen wezenlijke landschappelijke of cultuurhistorische kenmerken meer aanwezig die van betekenis kunnen zijn bij de toekomstige gebiedsontwikkeling.

4.1.2 Stedenbouwkundige aspecten

In de huidige situatie is de locatie bebouwd met deels verouderde en gedateerde grondgebonden woningen en een bedrijfsloods. Voorliggend plan voorziet in het slopen van deze bebouwing en het oprichten van nieuwe woningen in vier verschillende complexen. Daarmee zal de gebiedsontwikkeling gaan aansluiten bij de centrumvorming ten zuiden van de planlocatie en de gebiedsontwikkeling ten noorden van de locatie. Ook wordt aansluiting gezocht bij het vervoersknooppunt, wat deze locatie zeer geschikt maakt voor de doelgroepen studenten en starters.

De planlocatie ligt door alle ontwikkeling rond de locatie inmiddels wat geïsoleerd. Dat wordt versterkt door de ruimtelijke inklemming tussen het spoortalud en het talud van het fietsviaduct. De stedenbouwkundige opgave is dan ook om op maaiveldniveau een goede aanhechting en ontsluiting naar de omgeving te maken om daarmee deze geïsoleerde ligging niet als nadelige bijkomstigheid te laten bestaan. Dat wordt opgelost door in het plangebied prettige en representatieve groene verblijfsplekken te maken tussen de gebouwen en de buitenleeflagen aan te laten sluiten bij de toegangen vanaf de Spoorstraatzijde (oostelijk) en op het verdiepniveau fietspadzijde (westelijk).

In de derde dimensie (de hoogte) is het van belang dat de bebouwing qua schaal en maat zal aansluiten bij de omliggende stadsontwikkeling. Daartoe wordt bebouwing in verschillende hoogtes opgebouwd, zoals bij de planbeschrijving is aangegeven. De bebouwing krijgt een eigen beeldtaal en zal op complex niveau een eenduidige uitstraling krijgen, met alzijdig naar buiten gerichte voorgevels. Dit maakt dat de plek voldoende contact zal maken met de omgeving en een goede invulling geeft bij dit infrastructurele knooppunt met openbare betekenis.

4.2 M.e.r.-beoordeling

Voor plannen en besluiten die ontwikkelingen bevatten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, geldt de verplichting om de procedure voor milieueffectrapportage te doorlopen of te beoordelen of het doorlopen van een dergelijke procedure noodzakelijk is (een m.e.r.-beoordeling). Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen.

Sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 zijn er twee vormen van m.e.r.-beoordelingen:

1. projecten die vallen onder bijlage D van het Besluit m.e.r. en
2. de vormvrije m.e.r.-beoordeling ook wel vergewisplicht genoemd. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling gelden twee voorwaarden:

1. het gaat over één of meer activiteiten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r.
2. de omvang van al die activiteit(en) ligt onder de drempelwaarde (kolom 2 van de D-lijst).

Het project voor het realiseren van studenten- en startersappartementen is een activiteit welke is genoemd in het Besluit m.e.r. (onderdeel D 11.2). De drempelwaarde van 100 hectare of meer en/of aaneengesloten gebied met 2.000 of meer woningen wordt niet overschreden, daarom kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld in de vorm van een aanmeldnotitie (zie Bijlage 13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van de aanmeldnotitie zal het bevoegd gezag, i.c. het college van burgemeester en wethouders, een beslissing nemen inzake de mer-plicht. Dit besluit wordt genomen, voorafgaand aan de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies en gevoelige functies op een verantwoorde afstand van elkaar gesitueerd worden. Dit dient twee doelen:

1. het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
2. het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Bij de planontwikkeling dient derhalve rekening te worden gehouden met milieuzoneringen van bestaande en toekomstige bedrijven, om de kwaliteit van het leefmilieu te garanderen en te bevorderen. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde handreiking Bedrijven en milieuzonering. Hierin wordt per bedrijf aangegeven wat de milieu-invloed op de omgeving is en welke indicatieve

afstand hierbij minimaal in acht moet worden genomen. Van deze indicatieve afstand kan worden afgeweken indien op basis van een onderzoek de daadwerkelijke afstand kan worden bepaald. Daarnaast geldt voor inrichtingen waar dieren worden gehuisvest geurspecifieke regelgeving, waarin milieu-afstanden zijn bepaald.

Plangebied en omgeving

Nabij het plangebied zijn de volgende functies gesitueerd waarvoor, op basis van de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG, richtafstanden gelden:

Functie	Grootste afstand	Afstand tot plangebied
Brandweer	50 meter (geluid)	80 meter
Middelbare school	30 meter (geluid)	33 meter
Gemengde centrumfunctie (Detailhandel / kantoren)	10 meter (geluid)	60 meter
Sporthal	50 meter (geluid)	52 meter
Station Nijmegen Lent	100 meter (geluid)	10 meter
Hotel	10 meter (geluid)	75 meter

Tabel: milieuzonering functies omgeving plangebied

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, wordt aan alle richtafstanden voldaan, behalve de richtafstand ten opzichte van het treinstation. Echter in paragraaf 4.5 "Geluid" is verantwoord dat er ter plaatse geen sprake is van overschrijding van de maximaal te ontheffen geluidsnormen.

Omgekeerde werking

In het plangebied worden in de plint van de bebouwing functies mogelijk gemaakt waarvoor een richtafstand geldt. Het betreft functies met een maximale richtafstand van 10 meter voor het aspect geluid (functies zoals fietsreparatie, koffiebar). Vanwege de ligging op de begane grond en de ligging in stedelijk gebied is dit geen belemmering voor de planrealisatie.

Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor realisatie van het plan.

4.4 Wonen

Uit het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid komt het volgende naar voren over wonen:

- Tot 2030 is er in Nijmegen de opgave om zo'n 10.000 woningen te bouwen. Daarna is er een aanvullende opgave van 5.000 woningen tot 2040. Naast de kwantitatieve opgave is er ook een kwalitatieve opgave, waarbij aandacht wordt gevraagd voor onder andere de kleinere huishoudens. Er is vooral behoefte aan betaalbare (sociale) en middeldure huur en koop. Ook is er behoefte aan flexibele woonvormen.
- Het initiatief past binnen de regionale kwalitatieve uitgangspunten voor nieuwe woningbouwplannen:
- Inspelen op de kwalitatieve woningbehoefte (sociale woningbouw goedkoop, middeldure huur, levensloopbestendig, woningen voor kleine huishoudens): het initiatief draagt bij aan de doeltypen studenten huurwoningen en ex studenten woningen.
- Inbreiding gaat voor uitbreiding: het initiatief vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied.
- Innovatieve en flexibele woonvormen en woonmilieus: er worden appartementen voor een aandachtsgroep gerealiseerd in een hoogstedelijk milieu die moeilijk aan een woning komen en waarvoor we een opgave hebben. Het programma bestaat uit huurwoningen

specifiek voor de doelgroep studenten en voor een kleiner deel uit sociale/middeldure huurappartementen voor de doelgroep ex-studenten. Deze woningen die ontwikkeld gaan worden, geven invulling aan de kwantitatieve en kwalitatieve vraag.

4.5 Geluid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient op basis van de Wet geluidhinder te worden onderzocht of sprake is van geluidsoverlast, in het bijzonder in verband met verkeer, spoor of bedrijven. In de Wet geluidhinder is bepaald dat ten aanzien van zogenaamde 'geluidgevoelige objecten' wettelijke eisen gelden ten aanzien van de maximale belasting.

Onderzoek geluid

In opdracht van gemeente Nijmegen heeft DGMR, adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software in november 2022 een akoestisch onderzoek weg- en railverkeer gedaan voor het plan Spoorstraat Lent (rapport: M.2022.0111.03.R001). Hieronder zijn de conclusies overgenomen. Het onderzoek is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan.

Conclusies geluid

Op meerdere gevels wordt de voorkeursgrenswaarde van een of meerdere bronnen overschreden.

Op alle gevels wordt voldaan aan de maximaal toegestane waarde. Vervolgens is nagegaan of wordt voldaan aan de eisen uit het hogere waarden beleid van gemeente Nijmegen. Omdat het plangebied bestaande bebouwing vervangt en omdat alle te realiseren woningen zich binnen een straal van 500 meter vanaf een ov-knooppunt bevinden wordt voldaan aan twee criteria van het hogere waarden beleid.

Daarnaast kunnen volgens de wet geluidhinder geluidsbelastingen tussen de voorkeurswaarde en de maximale waarde worden toegestaan nadat is aangetoond dat het (technisch, verkeerskundig, financieel of stedenbouwkundig) niet mogelijk is om maatregelen te treffen waarmee de geluidsbelasting kan worden verlaagd.

Bronmaatregelen Wegverkeer

Voor wegverkeer zijn de maatgevende wegen de Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel. Deze wegen zijn al voorzien van een geluidreducerend wegdek (met uitzondering van de kruispunten en de in- en uitvoegstroken waar geen stil asfalt kan worden toegepast). Het is daarom niet mogelijk om de geluidsbelasting van deze wegen te verminderen door het asfalt te vervangen. De wegen zijn onderdeel van de hoofdwegenstructuur, daarom is het niet wenselijk om de rijsnelheid te verlagen.

Bronmaatregelen railverkeer

Het spoor van langs plangebied wordt uitgerust met raildempers. De schermen en raildempers zijn al verwerkt in de geluidberekeningen.

Overdrachtsmaatregelen wegverkeer

De plaatsing van een scherm langs de onderzochte wegen is vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig opzicht niet wenselijk. Bovendien zijn geluidschermen niet effectief voor de hoogbouw.

Overdrachtsmaatregelen railverkeer

Langs het spoor staan al geluidschermen met een hoogte van 1,5 m vanaf bovenkant spoor.

Gevelmaatregelen

Bij de bouwaanvraag moet worden aangetoond dat het binnenniveau van de woningen voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit. In tabel 7 van het akoestisch onderzoek is per gevel inzichtelijk gemaakt wat de benodigde gevelisolatie dient te zijn om te voldoen aan een aanvaardbaar binnenniveau. Hierbij zou eventueel gebruik kunnen worden gemaakt van loggia's / balkons, die een afschermend effect hebben op het invallend geluid.

Gecumuleerd geluidniveau

De locatie is zwaar geluidbelast door zowel weg- als railverkeer. Dit zien we terug in de gecumuleerde geluidsbelastingen en de bijbehorende kwalificaties in tabel 7 van het akoestisch onderzoek.

Omdat het gebouwwontwerp is aangepast ontstaan relatief rustige gebieden tussen de gebouwen. Verder moeten de woningen voldoen aan de indelingseisen van gemeente Nijmegen en aan de eisen van het Bouwbesluit. Hiermee wordt een acceptabel woonklimaat in de woningen gerealiseerd. De gunstige ligging ten opzichte van het treinstation en het nieuwe stadshart in Nijmegen Noord, de uitstekende fietsverbinding naar het oude centrum van Nijmegen en naar Arnhem zijn argumenten om woningbouw op deze locatie toch toe te staan.

Toetsing aan Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Nijmegen 2013

In de huidige situatie is de planlocatie bebouwd. Deze woningen worden gesloopt om ruimte te maken voor nieuwe bebouwing. Hiermee wordt voldaan aan criterium 1 van het gemeentelijke geluidbeleid, namelijk dat de woning bestaande bebouwing vervangt. Daarnaast bevindt het plangebied zich op een maximale afstand van ca. 400 meter ten opzichte van het OV-knooppunt Nijmegen-Lent (ten zuiden van het plangebied). Hiermee wordt voldaan aan criterium 5 van het gemeentelijke geluidsbeleid, namelijk dat de woning ligt binnen een straal van 500 meter vanaf een OV-knooppunt.

Het plan komt dus in aanmerking voor hogere waarden. Tegelijkertijd met de ter inzage legging van dit (ontwerp) plan wordt het (ontwerp) besluit hogere grenswaarden ter inzage gelegd.

Conclusie

Op basis van het voorgaande vormt het aspect Geluid geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.6 Trillingen

Het project aan de Spoorstraat in Lent vindt plaats naast de spoorlijn Arnhem - Nijmegen. Door het treinverkeer op dit spoor worden trillingen veroorzaakt. Op de locatie zullen de bestaande grondgebonden en vrijstaande woningen wijken voor nieuwbouw. De nieuwbouw zal voor wat betreft de woonfuncties bestaan uit appartementenbouw met bouwhoogtes van 4 tot 11 lagen. De vervangende nieuwbouw zal dus veel zwaarder zijn dan de bestaande woningen en daardoor meer last kunnen hebben van trillingen.

Onderzoek trillingen

In opdracht van gemeente Nijmegen heeft DGMR, adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software in november 2022 een trillingonderzoek spoor gedaan voor het plan Spoorstraat Lent (rapport: M.2022.0111.05.R001). Hieronder zijn de conclusies overgenomen. Het onderzoek is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan.

De ontwikkellocatie aan de Spoorstraat in Lent ligt binnen het invloedsgebied van het spoor qua trillingen. De gemeente wil op deze locatie appartementengebouwen toestaan met een bouwhoogte van 14 tot 45 m hoog.

De prognoses gebaseerd op conventionele bouwwijzen (steen-/betonconstructie) geven aan dat voor dit type gebouwen het meest oostelijke deel van het plangebied gezien vanaf het spoor net binnen de contour $V_{\max} = 0,2$ ligt. Trillingssterkten zijn dan mogelijk hoger en voldoen dan niet aan de streefwaarde (A2) geldend voor nieuwbouw met een woonfunctie in de nachtperiode. Het meer westelijke en grootste deel van de kavel ligt buiten de $V_{\max} = 0,2$ contour. Bij conventionele bouw is het voldoen aan deze streefwaarde dan haalbaar. Er zal in dat geval geen tot weinig hinder als gevolg van trillingen vanaf het spoor optreden.

Voor gebouwen met van het gangbare afwijkende constructies, zoals bruggdelen, sterk uitkragende delen, grote vloeroverspanningen óf gebouwen met een lichte constructie in staal, hout of combinatie daarvan, kunnen hogere trillingssterkten optreden.

Voor alle gebouwen in het als risicogebied trillingshinder aangemerkte gebied, tot tenminste 100m afstand van het spoor, is door deskundigenonderzoek aan te tonen dat aan de SBR-B wordt voldaan, al dan niet na het treffen van alle doelmatige of kosteneffectieve maatregelen. Dit is vastgelegd in de bestemmingsplanregels.

Conclusie

Op basis van het voorgaande vormt het aspect Trillingen geen belemmering voor het realiseren van het plan. In de bestemmingsplanregels is vastgelegd dat door deskundigenonderzoek aangetoond moet worden dat aan de SBR-B wordt voldaan, al dan niet na het treffen van alle doelmatige of kosteneffectieve maatregelen. Het is voldoende aannemelijk dat hieraan kan worden voldaan en daarmee is het bestemmingsplan op dit aspect uitvoerbaar.

4.7 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden, waarmee de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen zijn beschreven in de Wet milieubeheer (Wm, hoofdstuk 5). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Toetsing

Bij toetsing van een ruimtelijk plan op luchtkwaliteit moet conform regelgeving gelet worden op de volgende 2 aspecten:

- a. Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit.
- b. Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Ad a. Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit.

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. Deze betreffen de stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, lood en ozon. In Nederland worden over het algemeen alleen overschrijdingen geconstateerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet luchtkwaliteit zijn weergegeven in onderstaande tabel. De regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteitseisen is verder uitgewerkt in AMvB's en Ministeriële regelingen. Bij het faciliteren van ruimtelijke plannen moet volgens de Nederlandse wetgeving de verandering van de luchtkwaliteit door het plan worden getoetst.

Tabel: luchtkwaliteit

	norm	ingangsdatum
Jaargemiddelde grenswaarde NO ₂	40 µg/m ³	1 januari 2015
Jaargemiddelde grenswaarde PM ₁₀	40 µg/m ³	1 juni 2011
Daggemiddelde grenswaarde PM ₁₀	max. 35 dagen/jaar > 50 µg/m ³	1 juni 2011

Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgang vinden indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

- de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft (Wm artikel 5.16.1.b.1°), of;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO₂ en/of PM₁₀, of;
- De ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in, past binnen, of is in elk geval niet strijdig met een vastgesteld programma zoals het NSL (Wm artikel 5.16.1.d), of;
- er geen grenswaarden worden overschreden door de ruimtelijke ontwikkeling.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat blootstelling aan PM_{2,5} schadelijker is dan blootstelling aan PM₁₀. De kleinere deeltjes van PM_{2,5} dringen dieper in de longen door (WHO, 2006; Brunekreef en Forsberg, 2005). In de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit van zijn daarom sinds 2008 grens- en richtwaarden voor PM_{2,5} opgenomen. Voor PM_{2,5} geldt een Europese grenswaarde van 25 µg/m³ voor het jaargemiddelde. De WHO beschouwt deze grenswaarde als interimdoelstelling op weg naar een advieswaarde van 10 µg/m³ (WHO, 2006).

Momenteel ligt een nieuwe EU-richtlijn voor luchtkwaliteit ter consultatie waarin nieuwe advieswaarden zijn opgenomen voor PM_{2,5}; PM₁₀ en NO_x van respectievelijk 5 µg/m³, 15 µg/m³ en 10 µg/m³.

Wat betreft de bijdrage van een plan aan de luchtkwaliteit is het Besluit Niet In Betekende Mate Bijdragen (Luchtkwaliteitseisen) van belang, die gelijk met de wetswijziging van kracht is geworden. Plannen die niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5.

Het plan voorziet in de realisatie van ongeveer 150 starterswoningen en 300 studentenkamers. Deze ritgeneratie veroorzaakt geen verkeersaantrekkende werking die een verslechtering van meer dan 3% veroorzaakt. Uit de berekening van de NIBM-tool blijkt dat de ritgeneratie geen

nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit ter plaatse. Het plan is daarmee NIBM. Bovendien kan worden opgemerkt dat er door de sloop van de bestaande woningen feitelijk ook enkele tientallen verkeersbewegingen per etmaal zullen vervallen.

Ad b. Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Op 16 januari 2009 is het Besluit “gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)” in werking getreden. Met deze amvb wordt de bouw van zogenaamde gevoelige bestemmingen in de nabijheid van (snel)wegen beperkt. Het besluit heeft als doel het beschermen van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Over gemeentelijke wegen zegt het besluit niets en is derhalve geen beperking voor het plan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Ziekenhuizen, woningen, sportaccommodaties en horeca worden dus niet als gevoelige bestemming gezien.

Een woning is dus geen gevoelige bestemming. Ter plaatse van het plan worden de bestaande grenswaarden niet overschreden. De nieuwe richtwaarden van de WHO die eind december zijn aangekondigd worden nog wel overschreden. De gemeente Nijmegen heeft zich daarom gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit is een soort vervolg op het eerdere NSL waarin het Rijk, de provincies en gemeenten inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht. Aanpak en maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

De volgende doelen en ambities zijn afgesproken in het SLA:

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.
3. Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.
4. Partijen erkennen dat éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord en voor het bereiken van het doel.

Conclusie

Op basis van de voorgaande tekst wordt geconcludeerd dat het aspect Luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het plan.

4.8 Geur

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) is het beoordelingskader voor geur bij milieuvergunningen, bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. Het gaat uitdrukkelijk om agrarische geur van landbouwhuisdieren uit dierstallen. De wet maakt onderscheid tussen geurnormen voor intensieve en extensieve veehouderijen. De geurbelasting van intensieve veehouderijen wordt berekend en uitgedrukt in de vorm van een geurcontour. De geurbelasting van extensieve veehouderijen wordt uitgedrukt in vaste afstanden.

Conclusie

In of nabij het plangebied zijn geen bedrijven gesitueerd die geurhinder veroorzaken. De functies die worden mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan, veroorzaken zelf geen geurhinder.

4.9 Externe veiligheid

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Tevens word het plangebied beoordeeld op risicovolle transportroutes volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en buisleiding risico's volgens het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden. De volgende risicobronnen hebben invloed op het bestemmingsplangebied.

Transportrisico's

- Het Spoor Nijmegen-Arnhem
- De routing vervoer gevaarlijke stoffen gemeente Nijmegen (N325, Prins Mauritssingel)
- De Betuweroute

Er liggen geen bedrijven in de buurt die vallen onder het Bevi en een invloedsgebied hebben over het plangebied.

Toetsing aan Plaatsgebonden risico (PR)

Onder het PR wordt verstaan de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een gevaarbron bevindt, overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen van die bron. Voor het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden ($PR \cdot 10^{-6}$) als toetsingswaarden aangegeven voor kwetsbare objecten en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Daar waar gesproken wordt van een PR contour wordt de $PR \cdot 10^{-6}$ contour bedoeld. Er ligt geen PR contour over het plangebied.

De verantwoording van het groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans weer op een ongeval met ten minste 10, 100 of 1000 dodelijke slachtoffers binnen het invloedsgebied van de beschouwde risicobron. Het groepsrisico dient verantwoord te worden.

Transportrisico's

Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied leidt tot risico's in het plangebied. Naast het plangebied worden gevaarlijke stoffen vervoerd over het spoor van Nijmegen naar Arnhem en terug, de Betuwelijn, en de N325/Prins Mauritssingel.

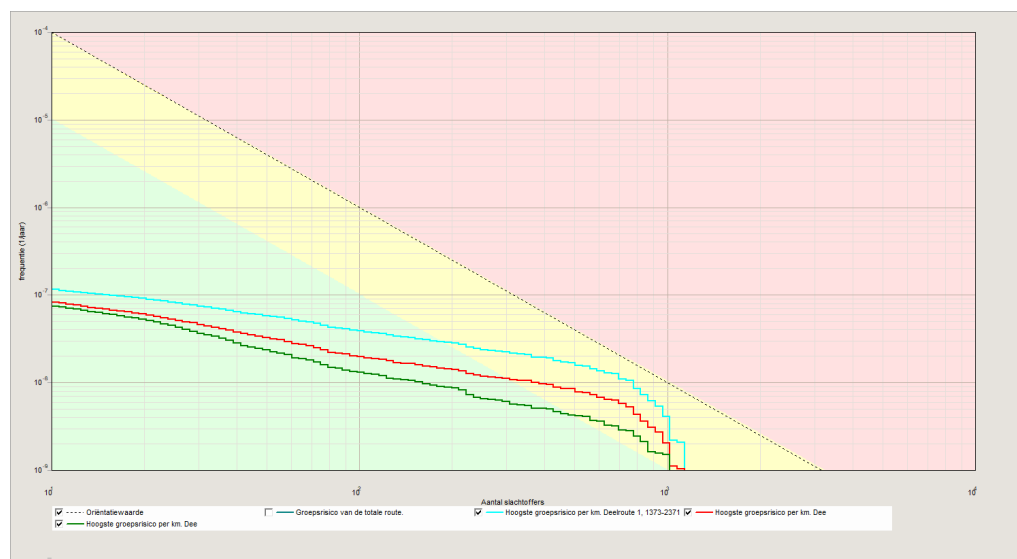
Het spoor van Nijmegen naar Arnhem

Naast het plangebied ligt de spoorlijn van Nijmegen naar Arnhem. Hierover worden gevaarlijke stoffen vervoerd van de categorieën A, B2, C3, D3 en D4; respectievelijk 700, 200, 1050, 50 en 50 wagons per jaar volgens de prognose van het 'basisnet vervoer gevaarlijke stoffen'. Op basis van deze prognose is een risicoplafond vastgesteld. Alleen in de jaren 2016 en 2021 is er een overschrijding geweest van het vervoer van wagons met propaanachtige stoffen.

In het Bevt is een aandachtgebied gedefinieerd waarbinnen het groepsrisico verantwoord dient te worden (200 meter vanaf het spoor). Buiten deze zone dient in het invloedsgebied alleen ingegaan te worden op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Het plangebied Spoorstraat ligt binnen deze 200 meter zone. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 2017) zijn vuistregels geformuleerd op basis waarvan een inschatting kan worden gemaakt van het groepsrisiconiveau. Hieruit blijkt dat een RBM II berekening noodzakelijk is.

De ODRN heeft voor het plangebied een berekening (ODRN Spoorstraat 0 meting en nieuw) gemaakt van het groepsrisico voor de bestaande situatie en voor de situatie na de planontwikkeling. Hieruit blijkt dat het groepsrisico ter hoogte van het plangebied door alle ontwikkelingen in de laatste jaren toeneemt van 0,17 maal de oriëntatiewaarde naar 0,32 maal de oriëntatiewaarde.

In onderstaande figuur is het groepsrisiconiveau weergegeven van de hoogst belaste kilometer waarbij de groene lijn de bestaande situatie weergeeft en de rode lijn de situatie met de ontwikkeling aan de Spoorstraat.



Afbeelding: Groepsrisico (Fn curve) ter hoogte van het plangebied.

Voor de berekening van het groepsrisico is de uitgangssituatie (nul-situatie) vergeleken met de ontwikkeling van het plan. Hierbij zijn ook de nog niet gerealiseerde vlekken van Hof van Holland en de Dijkzone meegenomen (bestemmingsplancapaciteit). Omdat er in twee van de afgelopen 10 jaar een overschrijding heeft plaatsgevonden van het geprognostiseerde vervoer van propaan-achtige stoffen is ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor het geval er twee maal zoveel van deze stoffen zouden worden vervoerd in de toekomst (1400 i.p.v. 700 wagons stoffen A per jaar). Ook in dat geval blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Dit groepsrisiconiveau is weergegeven in de figuur als de blauwe lijn (0,63 x Oriëntatiewaarde).

De dichtheid van het aantal personen in het gebied wordt momenteel snel opgebouwd en neemt in enkele delen van het plangebied toe tot 120-150 personen per hectare. In het plangebied zelf stijgt het zelfs tot ongeveer 300 personen per ha. Het berekende groepsrisiconiveau stijgt dus van 0,17 naar 0,32 keer de oriëntatiewaarde. De toename is dus meer dan 10% waardoor op grond van het Bevt artikel 8, lid 1 een volledige verantwoording noodzakelijk is. Voor wat betreft de maatregelen om de risico's te beperken zal er in de stedenbouwkundige opzet van het plan rekening worden gehouden met vluchtwegen van de risicobron (het spoor) af. Voor zeer kwetsbare objecten geldt tevens dat deze worden uitgesloten in het plangebied. Alle gebruikers zouden dus bij noodgevallen ook gebruiken moeten kunnen maken van de vluchtwegen. Het risico van een plasbrand is op dit spoortraject gering waardoor er ook geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) is aangewezen in de Regeling Basinet. Daar komt bij dat er ter hoogte van het plangebied ook geen sprake is van een spoorwissel of spoorwegovergang waardoor de kans op een ongeval ter hoogte van het plangebied ook kleiner is. Als er sprake zou zijn van een PAG dan zou deze 30 meter groot kunnen zijn vanaf de buitenste spoorrail. Het bouwvlak van het plan ligt op ongeveer 29 meter afstand van het spoor. Effecten zijn dus niet geheel uit te sluiten. Gezien de zeer geringe kans zijn aanvullende bouwkundige maatregelen aan de gevel echter niet kosteneffectief. De grootste bijdrage voor wat betreft het risico betreft echter een ongeval met een tot vloeistof verdicht gas. Tegen dit scenario zijn geen realistische maatregelen te nemen in de overdacht of de te realiseren gebouwen zelf. Bij het vervoer zelf zijn al maatregelen genomen door warme-Bleve vrij te rangeren. Hiermee is echter al rekening gehouden in de risicoberekening.

Betuwelijn

De Betuwelijn ligt op ongeveer 3 km van het plangebied. De ongevalsscenario's die het plangebied kunnen bereiken dragen niet bij aan een toename van het groepsrisico. In de beleidsvisie van de gemeente Nijmegen (Beleidsvisie, februari 2014) is hiervoor een standaardverantwoording opgesteld op pagina 33.

Routering vervoer gevaarlijke stoffen over N325

Over de N325 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Over de Oversteek overigens niet. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het daaraan gepaard gaande externe veiligheidsrisico over de weg is relatief laag (zie Beleidsvisie, februari 2014). De weg wordt gebruikt ter bevoorrading van langs de weg gelegen risicovolle inrichtingen. Vervoerde stoffen zijn voornamelijk brandbare vloeistoffen (LF1/2) met een invloedsgebied van 30 meter en een beperkte hoeveelheid brandbaar gas (GF3) met een invloedsgebied van ongeveer 300 meter. Op basis van een telling van Rijkswaterstaat van 2007 kan worden ingeschat dat het vervoer van (zeer) brandbare vloeistoffen 1.000 wagens in totaal is en van zeer brandbare gassen 130. De beoogde ontwikkeling ligt echter buiten het invloedsgebied van een plasbrand (30 meter). Het groepsrisico van deze weg ligt dan ook ruim beneden de oriëntatiewaarde. De kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen op de weg in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Gezien het beperkt risico van de weg zijn aanvullende veiligheidsmaatregelen voor de risico's op van de weg niet realistisch. Voor ontwikkelingen binnen een afstand van 30-200 meter van deze weg is in de Beleidsvisie EV van de gemeente Nijmegen op pagina 34 een standaard verantwoording opgenomen.

Cumulatie en domino-effecten:

De kans op domino-effecten is verwaarloosbaar. Hiervan zou alleen sprake kunnen zijn indien bijvoorbeeld een spoorwagon met gevaarlijke stoffen ontspoord en op een vrachtauto met gevaarlijke stoffen botst. De kans daarop is nihil mede vanwege het feit dat de Oversteek niet gebruikt wordt als routering vervoer gevaarlijke stoffen. Ook de cumulatie van risico's in het plangebied leidt niet tot andere inzichten. De overlap van risicozones in het plangebied (spoor, weg, etc.) bestaat veelal uit zeer onwaarschijnlijke toxische scenario's. Het grootste risico komt

van het spoor waarvan uit bovenstaande berekening al blijkt dat het risico aanvaardbaar is.

Conclusie:

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.10 Bodem

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden gezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik.

Ter plaatse zijn de volgende bodemonderzoeken bekend:

1. Nipa Milieutechniek i.o.v. Archiplan Milieucoördinatie, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 1 te Lent, rapportnummer 00-3974, d.d. 20-10-2000 (Niet onderzocht op asbest)
2. Grontmij Nederland b.v., Verkennend bodem- en asbestonderzoek Spoorstraat 11, rapportnummer 4041/221186, d.d. 07-02-2008
3. Arcadis Advies, Verkennend onderzoek Spoorstraat 13 te Lent, rapportnummer 2138/110301/OA0/1B70, d.d. 18-12-2000 (Niet onderzocht op asbest)
4. Grontmij Verkennend bodem- en asbestonderzoek locatie: Spoorstraat 15 te Lent, rapportnummer 99036146, d.d. 05-12-2007
5. Grontmij Verkennend bodem- en asbestonderzoek locatie: Spoorstraat 19-21 te Lent, rapportnummer 99036292, d.d. 09-05-2008
6. Arcadis Advies, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 25 en 27 te Lent, rapportnummer 110302/OA9/6U7, d.d. 12-05-2000 (Niet onderzocht op asbest)
7. Arcadis Advies, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 29 te Lent, rapportnummer 110301/OA1/1T5, d.d. 03-05-2001 (Niet onderzocht op asbest)



Afbeelding: uitgevoerde bodemonderzoeken

Conclusie

Verwacht mag worden dat de bodemkwaliteit de herontwikkeling niet zal belemmeren.

Met uitzondering van de werkplaats op huisnummer 23 zijn er geen bodembedreigende activiteiten bekend. De uitgevoerde bodemonderzoeken ondersteunen dit beeld. Er zijn hoogstens licht verhoogde gehalten gemeten.

Geadviseerd wordt om voorafgaand aan de sloop van de panden bodemonderzoek te laten uitvoeren naar asbest in de bodem op de adressen Spoorstraat 1, 13, 25, 27 en 29.

Voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat, op basis van de beschikbare onderzoeken, het niet aannemelijk is dat er zich ter plaatse vervuilingen in de bodem bevinden die de uitvoerbaarheid van het plan (milieukundig of kostentechnisch) zouden kunnen belemmeren.

4.11 Water

4.11.1 Algemeen

Voor de ruimtelijke aspecten heeft het Nationaal Waterplan de status van structuurvisie. Hierin zijn water en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd, conform de Wet ruimtelijke ordening, de Woningwet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, het Bouwbesluit 2012 en de Waterwet. Binnen het Besluit ruimtelijke ordening (21 april 2008) is de watertoets verankerd.

4.11.1.1 Plangebied

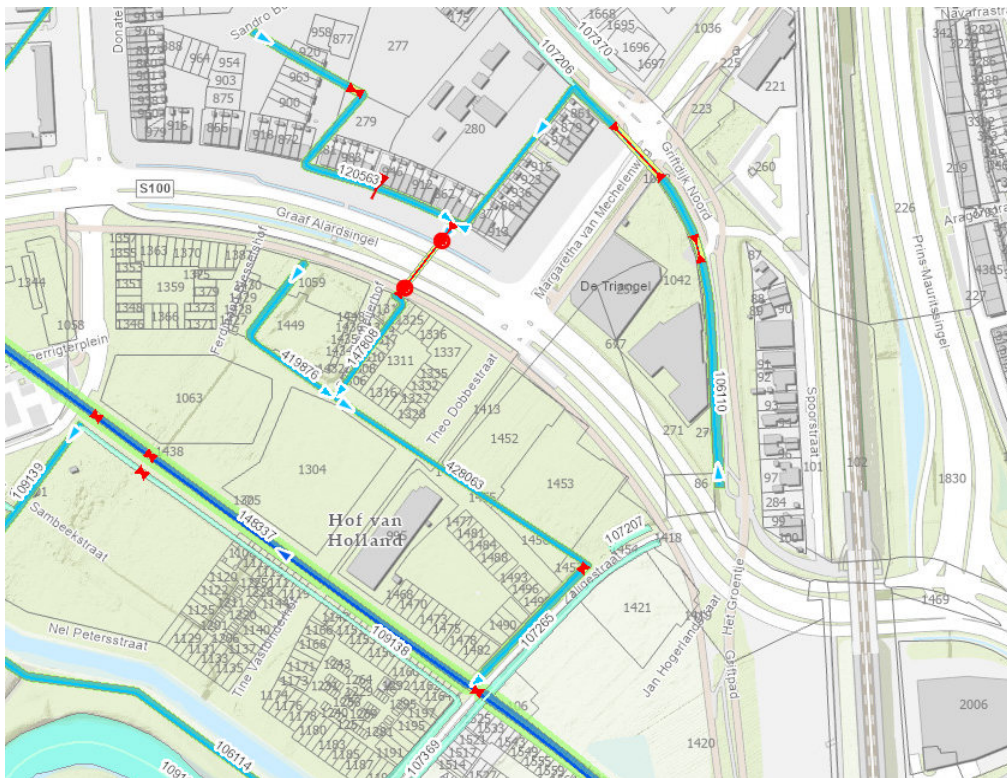
Het plan behelst het mogelijk maken van de realisatie van woningbouw voor circa 300 studenten en 150 starters of oud-studenten die naar een zelfstandige woning willen doorstromen. Dit is vertaald naar een ruimtelijke structuur die bestaat uit groene, autovrije hoven. Het plangebied kent een groot hoogteverschil door de ligging tussen het spoortalud en het Groentje. Het plangebied wordt toegankelijk vanaf het fietspad. Het hoogteverschil met de lager gelegen omgeving wordt opgelost door onder de zuidelijke hoven een parkeergarage te maken en het dak als daktuin in te richten. Het autoverkeer vindt plaats via de Spoorstraat.

Het plangebied ligt in de wijk Lent en maakt deel uit van de waterhuishoudkundige inrichting van de Waalsprong. Voor dit gebied zijn het Gemeentelijk Rioleringsplan Nijmegen 2017 tot en met 2023, het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong (2009) hierna WIW 2009 en de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' (2013) relevant. Er vinden wijzigingen plaats als gevolg van de voorgenomen bestemming.

Het beleid van het waterschap Rivierenland is beschreven in het Waterbeheerprogramma 2022-2027 Versterken Verbinden Vergroenen. Daarnaast beschikt het waterschap over een verordening, de Keur voor waterkeringen en wateren. Daarin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op waterkeringen en watergangen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij waterkeringen of watergangen kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden worden getoetst aan de beleidsregels.

4.11.1.2 Oppervlaktewater

In of in de directe omgeving van het plangebied is oppervlaktewater aanwezig. Aan de overzijde van de Griftdijk Noord ligt de B-watergang met nummer B106110. De volgende afbeelding toont een uitsnede uit de legger wateren. Behalve deze watergang laat de legger nog een aantal watergangen zien die ten gevolge van de ontwikkeling van andere nieuwe gebieden in de Waalsprong inmiddels verwijderd zijn.



Afbeelding: Overzicht legger wateren Waterschap Rivierenland

Het plangebied ligt in het gebied Spoorstraat. Voor dat gebied heeft de gemeente in 2009 een waterhuishoudkundig plan opgesteld. De Grifdijk Noord doorkruist dit gebied waar zich al een middelbare school, een sporthal, een brandweerkazerne en een parkeerterrein bevinden. In het gebied liggen drie wadi's die met elkaar verbonden zijn. Het hemelwater dat van daken en terreinen afstroomt, stroomt bovengronds naar die wadi's. Bij hevige neerslag kan water vanuit de wadi's via slokops en leidingen naar de watergang aan de overzijde van de weg overstorten.

Voor het gebied Spoorstraat is in het WIW 2009 rekening gehouden met 2,3 hectare verhard oppervlak maar in het plangebied is sprake van meer verharding dan 2,3 hectare. De waterboekhouding biedt echter meer ruimte voor extra verharding in het overkoepelende gebied waartoe het plangebied behoort. Dit overkoepelende gebied betreft naast de Spoorstraat, het gebied ten noorden ervan waar onder andere de brandweerkazerne staat. In de wadi's is verder meer berging aanwezig dan 10 mm ten opzichte van het erheen afwaterende verharde oppervlak. Geconcludeerd wordt dat aanvullende waterberging op basis van de keur waarschijnlijk niet nodig is. Dit wordt in het waterhuishoudkundige plan van het plangebied verder uitgewerkt.

Een andere beperkende factor is de afvoer van water dat bij hevige neerslag vanuit de wadi's kan overstorten en vervolgens via de regenwaterleiding in de Graaf Alardsingel afgevoerd wordt. In 2017 is voor de verschillende gebieden aan weerszijden van de Graaf Alardsingel onderzocht van hoeveel verhard oppervlak hemelwater via de regenwaterleiding in die weg kan worden afgevoerd. Voor het gebied Spoorstraat is toen rekening gehouden met 2,3 hectare verhard oppervlak. De afvoer van hemelwater uit dit gebied naar de regenwaterleiding is dus in principe begrensd op een afwaterend verhard oppervlak van 2,3 hectare. Een groter afvoerend verhard oppervlak vergt dus ook voor het bepalen van de mogelijkheden in het afvoeren via die regenwaterleiding een hydraulische beoordeling. Dit wordt in het waterhuishoudkundige plan uitgewerkt.

4.11.1.3 Grondwater

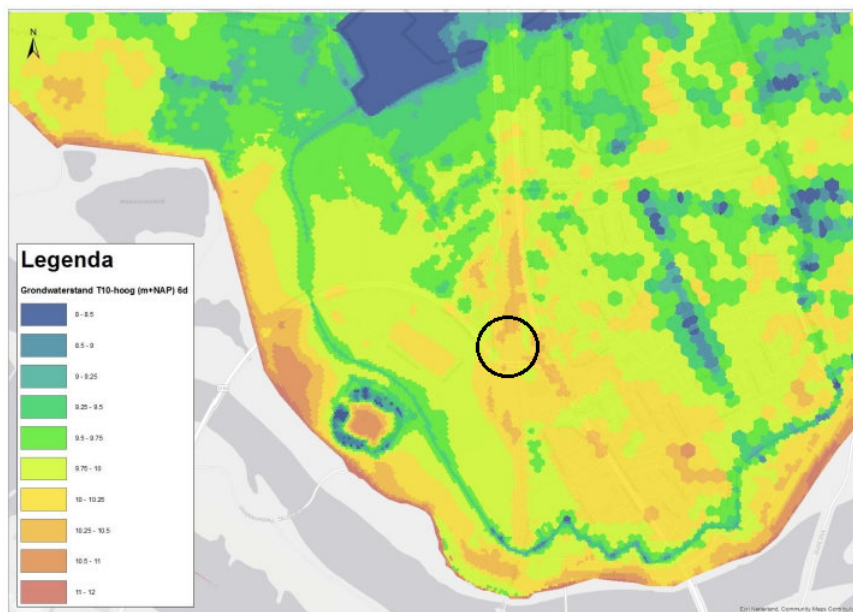
Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Het uitgangspunt bij stedelijke uitbreidingen is grondwaterneutraal bouwen. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en stromen in de omgeving niet wijzigen. Dit kan onder andere bereikt worden door maatregelen tijdens bouwrijp maken en bouw (bijvoorbeeld ophogen, goede structuur van het oppervlaktewatersysteem, voorkomen verdichting bodemstructuur) of een waterbestendig bouwkundig ontwerp van gebouwen (bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen).

Om grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken zet de gemeente in eerste instantie in op bouwkundige maatregelen. Pas als die onvoldoende soelaas bieden, komen drainerende of onttrekkende oplossingen in beeld. Dit sluit ondergronds bouwen niet uit. Dat is mogelijk mits voldoende technische maatregelen worden getroffen zodat de bouw waterdicht is.

In de Waterwet is naast de gemeentelijke zorgplicht voor regenwater ook een zorgplicht voor grondwater opgenomen. Gelet op de verantwoordelijkheden van particulieren strekt deze zorgplicht niet zover dat gemeenten ook gehouden zijn (ter voorkoming van grondwateroverlast) maatregelen te nemen op percelen die in particulier eigendom zijn. Eigenaren moeten zelf zorgen voor een goede staat van de bij hen in eigendom zijnde percelen en gebouwen. Zij moeten in dat kader zelf bouwkundige maatregelen treffen. Dit speelt vooral bij ondergronds bouwen.

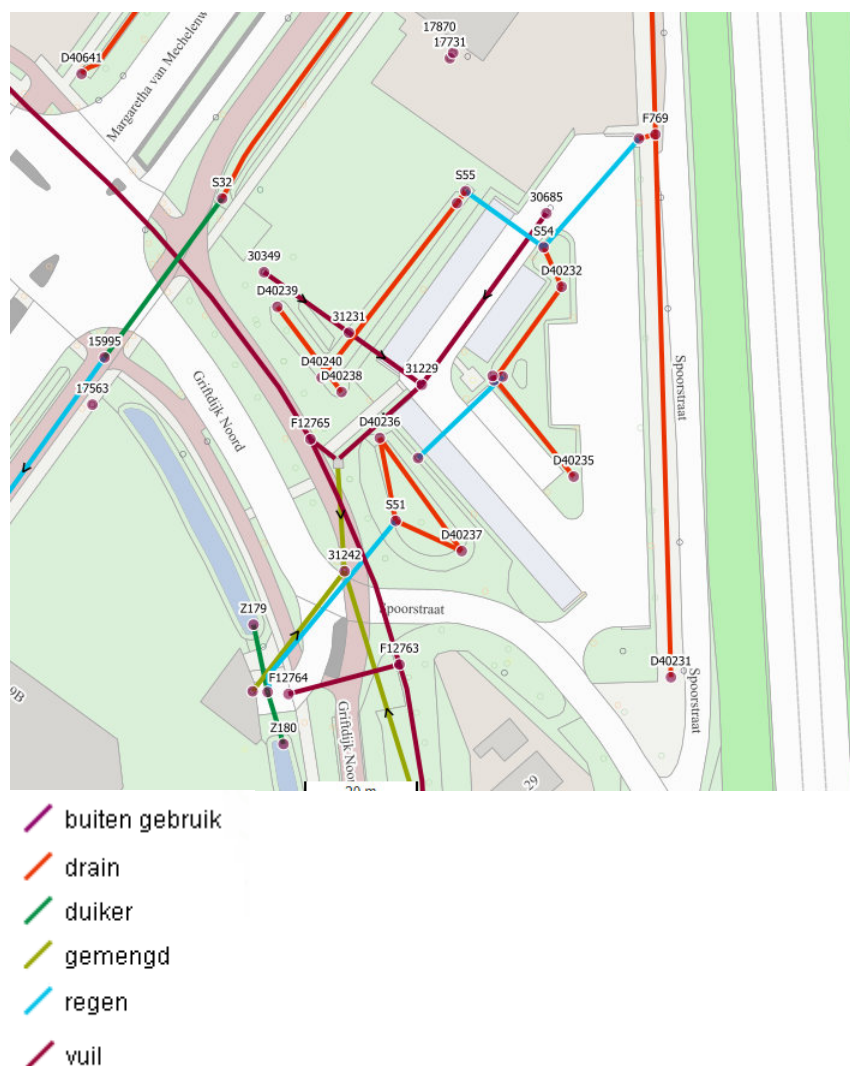
Het ingenieursbureau Royal Haskoning DHV heeft in het verleden een grondwatermodel opgesteld om de verwachte grondwaterstand bij T=10 hoogwater te berekenen. In 2018 is dat model herijkt vooral gericht op het zuidelijke deel van de Waalsprong. In het model zijn de huidige wijzigingen van verhard oppervlak en oppervlaktewater verwerkt. Op basis van de modellering en afspraken over drooglegging wordt voor dit plan gesteld rekening te houden met een minimaal wegpeil van NAP + 10,85 meter en een minimaal vloerpeil van NAP +11,00 meter.



Afbeelding: Grondwaterstanden bij T=10 hoogwater

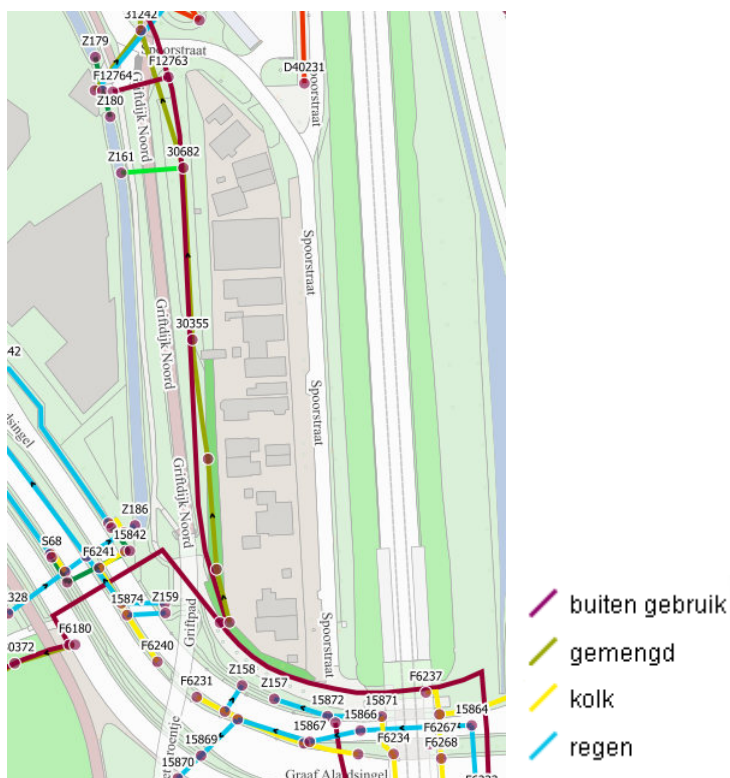
4.11.1.4 Riolering / hemelwater

De riolering in het noordelijke gedeelte van het gebied Spoorstraat is uitgevoerd als duurzaam gescheiden stelsel. Afstromend hemelwater wordt via wadi's in de bodem geïnfiltreerd waarna drainageleidingen het vertraagd naar oppervlaktewater afvoeren. Bij hevige neerslag kan hemelwater vanuit de wadi's naar oppervlaktewater overstorten. Het afvalwater in het plangebied wordt naar de riolering afgevoerd. Een rioolgemaal pompt het naar de gemengde riolering van de kern Lent.



Afbeelding: Overzicht riolering noordelijk deel gebied Spoorstraat

In het zuidelijke gedeelte van het gebied staan aan de Spoorstraat nu ongeveer 15 woningen. Deze zijn op de riolering aangesloten. Het gaat nog over de oude gemengde riolering. Voor elke woning gaat het in ieder geval om het afvalwater maar mogelijk ook om een deel van het hemelwater. Via die riolering die aan de westzijde van de woningen onderaan het talud van het Groentje ligt, stroomt het water naar een rioolgemaal dat zich nabij een wadi bevindt en het water naar de riolering van Lent pompt.



Afbeelding: Overzicht riolering zuidelijk deel gebied Spoorstraat

Ingenieursbureau Sweco heeft naar de aansluiting op de riolering gekeken en daartoe enkele opties onderzocht. De hoogteligging van de reeds aangelegde riolering in de nieuwe gebieden ten noorden en noordwesten van het plangebied maakt aansluiting onder vrij verval naar de riolering in die gebieden onmogelijk. De riolering in de Moormannstraat aan de overzijde van de Graaf Alardsingel ten zuiden van het plangebied, biedt wel een mogelijkheid voor aansluiting van de woningen van het plangebied onder vrij verval. In het waterhuishoudkundig plan van het plangebied wordt dit verder onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar de eventuele consequenties van aansluiting van deze bebouwing voor (aansluitingen van) omliggende bebouwing.

Vanuit het bouwbesluit 2012 geldt de verplichting om afvalwater en hemelwater op verantwoorde wijze te verwerken. Afvalwater moet verplicht via de openbare riolering afgevoerd worden, hemelwater moet in principe op eigen terrein verwerkt worden.

Het afvalwater van de gebouwen in het plangebied moet worden afgevoerd via de openbare riolering. Het is niet mogelijk dat van bestaande aansluitingen gebruik gemaakt kan gaan worden. Voor dit plan hoeven geen aansluitingen op de riolering aangevraagd te worden. De aansluitingen op de riolering dienen in het plan meegenomen te worden.

Voor plannen met infiltratie van hemelwater in de bodem moet een waterhuishoudkundig plan bij de gemeente worden ingediend. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning activiteit bouwen voor de realisatie van gebouwen dient een goedgekeurd waterhuishoudkundig plan gevoegd te zijn dat invulling geeft aan infiltratie en bovengrondse afwatering van hemelwater naar de openbare ruimte. Hemelwater mag alleen bovengronds naar de openbare ruimte afstromen. Het plan dient aan te sluiten bij het waterhuishoudkundige plan dat opgesteld moet worden voor de aanpassing van het waterhuishoudkundige systeem in de openbare ruimte. De nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' geeft de inhoud van waterhuishoudkundige plannen weer.

Bij de infiltratie van hemelwater dient waar mogelijk conform het convenant 'Duurzaam

bouwen in het KAN' (2000) gebruik te worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen. Het niet toepassen van uitlogende materialen is een voorbeeld. Het convenant is in 2013 geactualiseerd als Het groene akkoord.

Het waterhuishoudkundig plan moet ook bij het waterschap worden ingediend. Voor de werkzaamheden is mogelijk een watervergunning vereist.

De bovengrondse afwatering van hemelwater van dak en terrein van de brandweerkazerne mag ten gevolge van de plannen niet belemmerd worden en dient indien nodig op acceptabele wijze aangepast te worden. Waar afwatering nu bovengronds is, dient deze ook na realisatie van het plan op acceptabele wijze bovengronds te zijn.

Openbare riolering mag niet op particulier terrein liggen. Particuliere riolering zowel gebouw- als terreinriolering mag niet in de openbare ruimte liggen. Alle voorzieningen voor de afvoer van afvalwater en hemelwater naar de openbare ruimte dienen op particulier terrein te liggen. In alle voorzieningen moet op particulier terrein een controleput geplaatst worden.

Conclusie

De aspecten (hemel-)water en riolering vormen geen belemmering voor het realiseren van het plan.

4.12 Natuur

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde planten- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Verder geldt er op grond van deze wet een algemene zorgplicht voor zowel beschermde als niet-beschermde soorten. Daarnaast zorgt de Wet ruimtelijke ordening voor de bescherming van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het NNN is een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden, met bijbehorende Ecologische Verbindingszones (EVZ) die planologisch zijn begrensd. Het netwerk moet natuurgebieden beter met elkaar verbinden om (genetische) uitwisseling van soorten mogelijk te maken. Naast de Wet natuurbescherming en de Wet ruimtelijke ordening kan ook de Algemene Plaatselijke Verordening van toepassing zijn ingeval van bomenkap. Op bomenkap kan ook nog een aanlegvergunningplicht werken en werkzaamheden op grond van het bestemmingsplan van toepassing zijn.

Voordat ruimte aan ontwikkelingen kan worden geboden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

Nader onderzoek naar deze aspecten is verwerkt in de rapportage "Toetsing t.b.v. project Spoorstraat Lent, Toetsing in het kader van de Wet natuurbescherming" die ook als bijlage bij de toelichting is opgenomen. Hierin zijn de volgende bevindingen opgenomen.

Op basis van onderhavig onderzoek kan niet worden uitgesloten dat de geplande ingreep leidt tot vernietiging/verstoring van vaste verblijfplaatsen en jaarrond beschermde vogelnesten van de volgende beschermde soorten: huismus, gierzwaluw, vleermuizen, kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel) en steenmarter. Vernietigen/verstoren betekent een overtreding van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Voor kleine marterachtigen geldt het SMP-N (Martens & Krijt, 2019), een ontheffing is niet nodig. Mitigerende maatregelen uit het SMP-N zijn van toepassing bij het bouwrijp maken van het gebied.

Nader onderzoek

Om de aan- dan wel afwezigheid van verblijfplaatsen/jaarrond beschermde vogelnesten van huismus, gierzwaluw, vleermuizen en steenmarter te bepalen dient een nader onderzoek uitgevoerd te worden volgens de soortspecifieke protocollen. Dergelijk onderzoek vindt plaats in de periode maart-juni voor huismus, in de periode juni-juli voor gierzwaluw, in de periode mei-juli en augustus-september voor vleermuizen en in de periode maart-mei voor steenmarter. De ingreep valt onder de gedragscode voor gemeenten (Stadwerk, 2020). Voor huismus, gierzwaluw en steenmarter hoeft voor het opheffen van een nest- of verblijfplaats geen ontheffing te worden aangevraagd indien gewerkt wordt volgens de voorwaarden in de gedragscode. Voor vleermuizen is, afhankelijk van de functie en de soorten, mogelijk wel een ontheffing nodig.

Maatregelen

Voorafgaand/tijdens de werkzaamheden moeten de volgende maatregelen worden nageleefd om een overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming te voorkomen:

- Werken buiten het broedseizoen. Voor het broedseizoen wordt in het kader van de Wnb geen standaardperiode gehanteerd. De lengte en aanvang van het broedseizoen verschilt per soort. Globaal moet voor het broedseizoen rekening gehouden worden met de periode half maart tot half augustus. Echter, ook buiten deze periode kan sprake zijn van broedgevallen en zijn deze eveneens beschermd.
- Voor kleine marterachtigen dient gehandeld te worden conform SMP-N en de voorschriften uit de ontheffing.
- Voor huismus, gierzwaluw, vleermuizen en steenmarter worden op basis van de resultaten van veldonderzoek de benodigde randvoorwaarden en maatregelen bepaald.

Zorgplicht

Omdat vanuit de zorgplicht algemene en vrijgestelde soorten bescherming genieten, moet met de geplande ingreep rekening gehouden worden met soorten zoals egel en muizen die zich mogelijk in het plangebied bevinden. Verstoring kan voorkomen worden door het plangebied kort voor de ingreep te maaien en schuilplaatsen te inspecteren. Daarnaast worden de werkzaamheden bij voorkeur aaneengesloten, bij daglicht en vanuit één rijrichting uitgevoerd zodat dieren kunnen vluchten.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden en vormt daarmee de basis voor het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura 2000 is niet enkel ter bescherming van gebieden maar draagt ook bij aan soortenbescherming. Het Natura 2000 netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992.

Eind mei 2019 heeft de Raad van State een belangrijke uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Raad van State heeft een streep gezet door het PAS. Iets specifieker: de Raad van State heeft geoordeeld dat het PAS niet meer gebruikt mag worden voor het geven van toestemming voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Er moet per geval een stikstofbeoordeling worden gemaakt om in beeld te brengen of wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming (Wnb).

Zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase zijn stikstofberekeningen uitgevoerd en hieruit blijkt dat de stikstofdeposietoename voor deze ontwikkeling niet groter dan 0,00 mol/ha/jr (zie rapport in bijlage). Significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden indien daarbij gebruik wordt

gemaakt van interne saldering op basis van het huidige gebruik. Het planvoornemen is met interne saldering niet vergunningsplichtig in het kader van de Wet Natuurbescherming. Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) zijn op voorhand uit te sluiten. De Wnb staat niet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

In Bijlage 11 van de toelichting is het stikstofrapport Spoorstraat te vinden.

Bescherming van houtopstanden

Aangezien er geen sprake is van “vellen” (alle activiteiten bedoeld die een boom of andere houtopstand ontsieren, ernstig beschadigen of tot de dood van de houtopstand kunnen leiden) van een of meer houtachtige gewassen uit een binnen de Wnb beschermde ‘houtopstand’ kan een overtreding van de Wet natuurbescherming m.b.t. bescherming van houtopstanden worden uitgesloten. Een ontheffing Wnb is dan ook niet noodzakelijk.

Planologische gebiedsbescherming (niet Wnb)

Er geldt géén belemmering tegen de voorziene ingreep met betrekking tot planologische gebiedsbescherming, waardoor een aanvullende toetsing (aan het verbod op ‘onevenredig’ of ‘significant’ aantasten van het GNN/GO (“Nee, tenzij-toets”) niet noodzakelijk wordt geacht.

Natuurkansen

Om de natuurwaarden in het plangebied te verbeteren wordt aanbevolen om bij nieuwbouw verblijfsvoorzieningen voor vleermuizen en vogels te realiseren. Verblijfplaatsen kunnen o.a. gerealiseerd worden in gevels en daken. Daarnaast wordt geadviseerd om kruidenrijke groenstroken en voedselbomen zoals hazelaar te planten. Ook kunnen takkenrillen of struiken worden aangelegd/geplant om meer dekking in het gebied te creëren. Voor meer informatie over het creëren van verblijfplaatsen in nieuwbouw wordt verwezen naar de checklist groen bouwen: <https://www.checklistgroenbouwen.nl/>.

Op het bouwplan wordt de Toolbox natuurinclusief ontwikkelen en bouwen toegepast. De toepassing hiervan wordt privaatrechtelijk vastgelegd. Hierdoor wordt deels invulling gegeven aan de aangenomen raadsnotie 'Natuurinclusief bouwen' van 14 november 2018.

Conclusie

Op basis van de voorgaande paragrafen vormen de aspecten flora, fauna en stikstof geen belemmering voor realisatie van het plan.

4.13 Cultuurhistorie en archeologie

4.13.1 Cultuurhistorie

Vanaf 1 januari 2012 dient in ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met cultuurhistorie. Dit is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg.

Gebied

Om de cultuurhistorische waarden van het plangebied vast te stellen, is gekeken naar de beschikbare informatie van de gemeente Nijmegen (Historische atlas gemeente Nijmegen) en naar www.topotijdreis.nl.

In 1815 is het plangebied nog onbebouwd. Het plangebied ligt aan de centrale ontsluitingsweg van het dorp Lent. In 1850 is de kern Lent gegroeid, maar het plangebied is nog steeds onbebouwd. Uit de beschikbare kaarten blijkt dat de locatie in gebruik is als grasland. De aanleg van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen is in 1879 afgerond. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog werd de lijn geëlektrificeerd. Het plangebied is in dit jaar nog steeds onbebouwd. De eerste bebouwing verschijnt op de planlocatie omstreeks 1915. In hoofdstuk 2 van deze toelichting is reeds aangegeven hoe de Griftdijk samenhang heeft (gehad) met het plangebied.



Afbeelding: plangebied in 1850 en 1915

Op basis van de Historische atlas van de gemeente Nijmegen zijn in het plangebied geen cultuurhistorische, landschappelijke of andere elementen aanwezig.

Monumenten

In of nabij het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten gesitueerd.

Conclusie

Bij uitvoering van het project zijn er geen cultuurhistorische waarden in het geding. Ook zijn er in of nabij het plangebied geen monumenten gesitueerd.

4.13.2 Archeologie

Rijksbeleid

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: Archeologische waarden dienen als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen. Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie te worden onttrokken aan de bodem via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de verstoring van het bodemarchief de kosten van het onderzoek en de eventuele op te leggen maatregelen dient te dragen. Inmiddels zijn de uitgangspunten van het Verdrag in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de (voormalige) Monumentenwet 1988 via de Wijzigingswet Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz, 1-9-2007).

Met het in werking treden van de Erfgoedwet op 1-7-2016 is de Monumentenwet 1988

grotendeels vervallen. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn de hoofdstukken II, paragrafen 2 en 3, IV, V, paragrafen 1 en 9, en VI van de Monumentenwet 1988, zoals die luiden voor inwerkingtreding van deze wet, nog van toepassing. Hoofdstuk V regelt de Archeologische Monumentenzorg.

Het Besluit ruimtelijke ordening Artikel 3.1.6, lid 5 regelt de omgang van het bestemmingsplan met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten. Dit komt er op neer dat tenzij dit reeds in een milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer is vastgelegd, er ten minste in het bestemmingsplan wordt aangegeven hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Provinciaal beleid

Het plangebied ligt niet binnen de contouren van de Limeszone, zoals gedefinieerd in het Barro (art. 2.13) en vertaald in de provinciale Erfgoedverordening 2.58-60.

Gemeentelijke beleid

Het archeologiebeleid van de gemeente Nijmegen is er, in overeenstemming met Malta en de Erfgoedwet, op gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaande aan de bodemverstoring archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingrepen. De archeologische (in bredere zin: cultuurhistorische) kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die mede als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp van een gebouw of bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan het 'verhaal van de plek' ook door toekomstige generaties nog worden gelezen. De Structuurvisie voor Nijmegen uit 2013 legt nadrukkelijk een koppeling tussen archeologie en lokale identiteit, en als bron of inspirator voor toerisme, een economisch belangrijke factor in de economie van de gemeente Nijmegen.

Het zal duidelijk zijn dat een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. Om deze reden heeft de gemeente Nijmegen een archeologische beleidskaart ontwikkeld (ABAK), waarop de belangrijkste archeologische vindplaatsen en zones en hun waardering zijn aangegeven. Deze kaart is onderdeel van de Nota Nieuw Beleid (2013) en in een bijgewerkte vorm van het facetbestemmingsplan archeologie (2014). De op de kaart aangeduide waarden vormen de basis voor nieuwe bestemmingsplannen, waar nodig aangevuld met nieuw onderzoek.

Het streven van de gemeente Nijmegen is in eerste instantie gericht op behoud in situ. Planaanpassingen kunnen de kosten voor archeologisch onderzoek overbodig maken of sterk beperken. Initiatiefnemers wordt dan ook aangeraden in een vroeg stadium met de gemeente in overleg te gaan inzake de mogelijkheden om te kijken naar de best mogelijke opties. Het kan daarbij gaan om adviezen voor de soort van archeologisch onderzoek die het beste gekozen kan worden of om de mogelijkheden van archeologie sparend bouwen te bekijken.

Bestemmingsplan

De contouren van het plangebied Spoorstraat liggen binnen het facetbestemmingsplan archeologie (2014). Het facetbestemmingsplan wordt hieronder nader toegelicht.

Facetbestemmingsplan archeologie (2014)

Binnen de contouren van het plangebied Spoorstraat, te Nijmegen ligt momenteel een dubbelbestemming archeologie waarde 1. Binnen de contouren van het plangebied Spoorstraat zijn op dit moment geen andere waarde aanwezig. De overige waarden zijn dan ook niet

opgenomen in dit bestemmingsplan.

tekst per waarde	
waarde 1	Waarde 1 wordt toegekend aan een gebied als er sprake is van een onbekende, lage of middelhoge verwachting. Deze waarde geldt voor een groot deel van het grondgebied van de gemeente Nijmegen. In veel gevallen is de waarde terug te voeren op het ontbreken van nadere kennis omtrent de situatie ter plekke. Voor deze waarde geldt dat er in het kader van omgevingsvergunningen een ondergrens geldt voor het doen van archeologisch onderzoek. Deze grens is gerelateerd aan het oppervlakte van het plangebied, namelijk groter dan 2.500 m², en een ingreep die dieper gaat dan 30 cm.

Bestemmingsplanregels

Het bovengenoemde beleid is opgenomen in het onderhavig bestemmingsplan.

Meldingsplicht art. 5.10 en 5.11 Erfgoedwet

Archeologische vondsten dan wel waarnemingen gedaan bij niet-archeologisch onderzoek moeten gemeld worden op basis van de artikelen 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet. Dit soort vondsten wordt aangeduid als toevalsvondst.

Om het documenteren van toevalsvondsten en waarnemingen mogelijk te maken, verdient het aanbeveling de volgende standaardtekst bij de vergunningverlening op te nemen, die refereert aan de wettelijke meldingsplicht van archeologische waarden (ex artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet):

Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze minister (artikel 5.10).

Degene die bij het opsporen van archeologische monumenten, zonder het verrichten van een opgraving, waarnemingen doet, waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat die waarnemingen van belang zijn voor de archeologische monumentenzorg, meldt die waarnemingen zo spoedig mogelijk bij Onze minister (artikel 5.11). Deze melding kan in de praktijk worden gedaan bij het bevoegd gezag archeologie van de gemeente Nijmegen.

Uitvoerbaarheid

Gezien de relatief lage indicatieve archeologische waarde die het gebied heeft, het feit dat de gronden in het verleden reeds geroerd zijn en gezien de beperkte omvang van het gebied, is het voldoende aangetoond dat archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.14 Verkeer en parkeren

Het Nijmeegse mobiliteitsbeleid is vastgesteld in het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030. In dit document wordt het Nijmeegse mobiliteitsbeleid geformuleerd aan de hand van een viertal grote opgaven voor de stad: een aantrekkelijke stad, een duurzame stad, een economisch veerkrachtige stad en een sociale en gezonde stad.

De herontwikkeling van het plangebied sluit met name aan bij een tweetal uitwerkingen van “een aantrekkelijke stad:”

- Intensiveren rond knooppunten. Vanuit mobiliteit vindt nieuwbouw of herontwikkeling bij voorkeur plaats rondom mobiliteitsknooppunten zoals treinstations of in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer of snelle fietsroutes. Op deze manier kunnen de extra verplaatsingen op een duurzame manier worden opgevangen binnen de bestaande infrastructuur.
- Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit. Om te kunnen faciliteren in de groei van de stad, wordt ingezet op de meest duurzame en meest ruimte-efficiënte vervoersmiddelen: lopen, fiets en openbaar vervoer.

Ontsluitingsstructuur

De stedelijke hoofdwegen in de Waalsprong zijn onderdeel van de toegangswegen naar de stad en vervullen een functie voor het verbinden van stadsdelen en de bereikbaarheid met de regio.

De ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer in de omgeving van het plangebied wordt gevormd door een aantal gebiedsontsluitende wegen: de Prins Mauritsingel, de Graaf Alardsingel, de Margaretha van Mechelenweg, de Griftdijk Noord en de Italiëstraat.

De Prins Mauritsingel (tot station Lent) en de Graaf Alardsingel maken onderdeel uit van de S100. Deze wegen verbinden de Waalsprong via respectievelijk de Waalbrug en de Oversteek met de binnenstad van Nijmegen en de wijken ten zuiden van de Waal. Ten noorden van station Lent wordt de Prins Mauritsingel de S110 / N325.

Doorgaand verkeer wordt geweerd van de Griftdijk Noord door middel van een knip ter hoogte van de Oosterhoutse Plas (tussen de Italiëstraat en de Van Boetzelaerstraat). Tijdens werkdagen is het alleen ontheffingshouders toegestaan om in de ochtend- en avondspits deze knip te passeren. Het voornemen is dat deze knip wordt uitgebreid naar een 24 uren maatregel.

Het plangebied wordt in de huidige situatie ontsloten voor gemotoriseerd verkeer via het kruispunt met de Griftdijk en de Margaretha van Mechelenweg. Autoverkeer van en naar het parkeerterrein naast de brandweerkazerne en het terrein van het Citadel College maakt eveneens gebruik van deze aansluiting.

Het voornemen is om de ontsluiting voor autoverkeer van het gebied tussen de Margaretha van Mechelenweg, de spoordijk en de Graaf Alardsingel ca. 150 meter naar het noorden te verplaatsen. Het grote kruispunt van Margaretha van Mechelenweg en Griftdijk wordt daarmee een (kleiner) T-kruispunt voor het autoverkeer.

En in de zone tussen Citadel College en brandweer kazerne wordt de huidige, complexe knoop van auto-entree en de verschillende één- en tweerichting fietspaden ontvlochten en blijven daar alleen fietspaden over; de verbinding van de Griftdijk naar het Groentje en het twee richting fietspad langs de Margaretha van Mechelenweg. Met een doorsteek vanaf het parkeerterrein blijft het Citadel college bereikbaar voor diensten en logistiek verkeer.

Op de drukke oversteek over de Margaretha van Mechelenweg verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers.

De ontsluiting van het Spoorstraatgebied inclusief brandweerkazerne, parkeerterrein en Citadel college krijgt de vorm van een nieuw T-kruispunt direct ten noorden van de brandweerkazerne. Ook zal het parkeerterrein naast de brandweerkazerne op een andere plek een aansluiting krijgen. De wijzigingen in inrichting moeten juridisch planologisch mogelijk worden gemaakt. De onderliggende verkeersbestemming moet op dit verbrede profiel worden aangepast en zal aan de zijde van de brandweerkazerne worden verruimd.

In de huidige situatie is het plangebied ingericht als verblijfsgebied en er geldt een maximum snelheid van 30 km/u. In de nieuwe situatie blijft dit het geval. Doorgaand autoverkeer door het

gebied is niet mogelijk.

Fietsverkeer

De Waalsprong wordt ontsloten door een netwerk van doorgaande snelfietsroutes. Bij station Lent komen verschillende snelfietsroutes in Nijmegen Noord samen. Het is een verdeelpunt richting fietsbrug De Snelbinder en de Waalbrug.

Het plangebied sluit direct aan op de noordelijke oprit naar / het noordelijke landhoofd van Het Groentje. Bij deze fietsbrug komen de fietsroutes langs de Griftdijk en de Margaretha van Mechelenweg samen. Via deze fietsbrug kruist het fietsverkeer ongelijkvloers met de Graaf Alardsingel. En vandaar onder de spoorlijn door richting De Snelbinder en de Waalbrug.

Aan de andere zijde van de oprit naar Het Groentje staat het Citadel College. Deze middelbare school trekt (vanzelfsprekend) veel fietsverkeer en het terrein van de school sluit rechtstreeks aan op de fietspaden.

Openbaar vervoer

Het plangebied is zeer goed ontsloten voor openbaar vervoer.

Het ligt direct naast station Nijmegen Lent en heeft daarmee rechtstreekse treinverbindingen richting Nijmegen – Oss – 's Hertogenbosch en verder, en richting Elst – Arnhem – Zutphen.

Bij station Lent halteren twee HOV (bus)lijnen. Lijn 300 rijdt over de Prins Maurits Singel en verzorgt een verbinding van Arnhem via Bommel en het centrum van Nijmegen naar Heyendaal. Lijn 331 rijdt via de Griftdijk, de Italiëstraat en de Graaf Alardsingel en verzorgt een verbinding van Arnhem via Elst en het centrum van Nijmegen naar Dukenburg. Lijn 331 halteert ook op de Graaf Alardsingel nabij het Citadel College.

Verder rijden bussen van twee buslijnen over de Graaf Alardsingel en de Griftdijk. Een stadsbus van Nijmegen CS naar Oosterhout en een streekbus van Brakkenstein naar Elst en Arnhem. De dichtst bij zijnde halte van deze lijnen is ter hoogte van de Dijkstraat.

Parkeren

Het benodigde aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie van het plangebied worden berekend aan de hand van de “Beleidsregels Parkeren Nijmegen, Parkeernormen Auto en Fiets”. Dit is een uitwerking van de door raad vastgestelde nota “Parkeren in Nijmegen, auto en fiets, 2020 - 2030”.

Voor de berekeningen is bepalend dat de gemeente Nijmegen stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' heeft.

Het gebied tussen de spoordijk, de Graaf Alardsingel en de Margaretha van Mechelenweg ligt op de grens van twee parkeerzones. De Spoorstraat en het Citadel College liggen in de zone 'Centrumgebied.' De brandweerkazerne en de nabijgelegen parkeerplaats liggen in de zone '1^e schil.'

Het plangebied valt binnen de zone die in de parkeernota is aangewezen als “betaald parkeren” gebied. Een ontwikkeling binnen het plangebied met een gebouwde parkeervoorziening maakt het noodzakelijk dat betaald parkeren daadwerkelijk wordt ingevoerd.

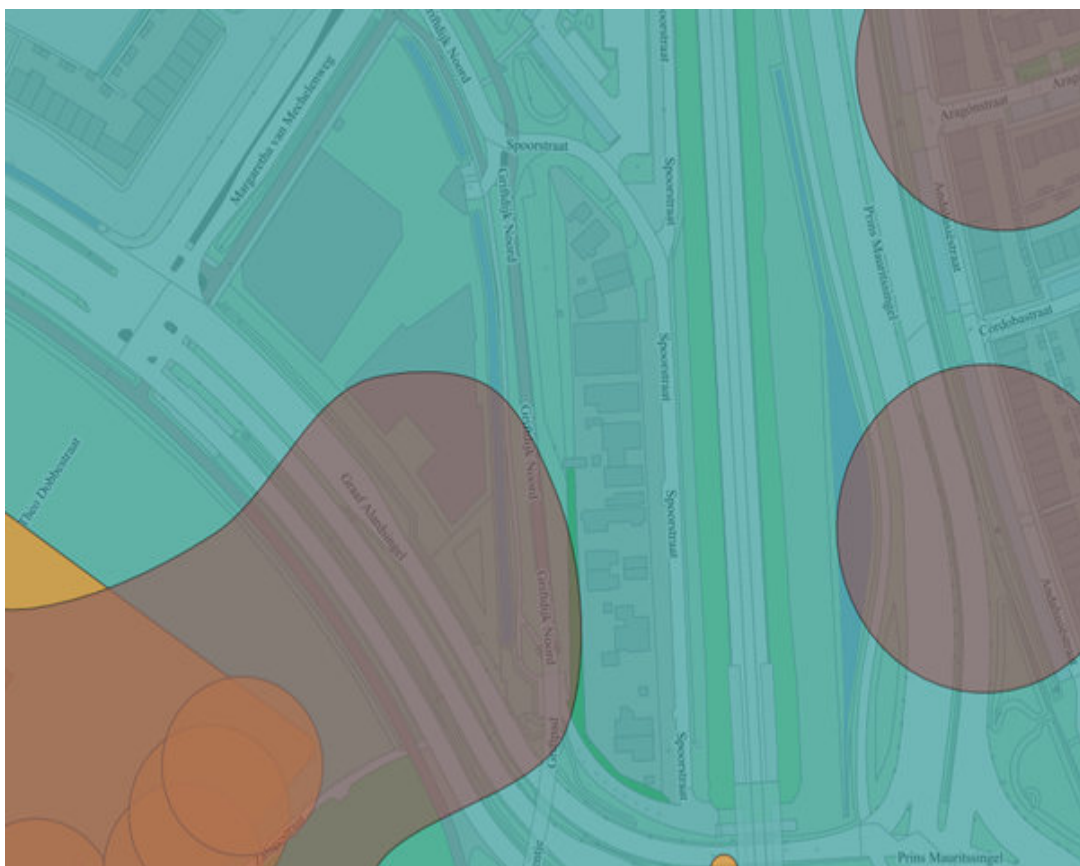
Op basis van het nu bekende stedenbouwkundige plan wordt aan de norm voldaan. Bij de bouwaanvraag zal moeten worden aangetoond dat aan de dan geldende parkeernormen wordt voldaan.

4.15 Explosieven

Bij projecten waarbij de grond wordt geroerd, moet uitgesloten worden dat men op munitie uit de 2e wereldoorlog stuit. Vanwege de ligging van de gemeente Nijmegen aan het front, wordt er bij projecten onderzoek uitgevoerd naar het risico op achtergebleven en onontplofde munitie. De gemeente Nijmegen heeft voor het plangebied een notitie opgesteld. De notitie is hieronder overgenomen.

Notitie munitie gemeente Nijmegen

Het plangebied is verdacht op geschutsmunitie (geheel) en afwerpmunitie (gedeeltelijk):



Afbeelding: verdachtheid locaties op aanwezigheid explosieven (Blauw = geschutsmunitie, bruin = afwerpmunitie)

Afwerpmunitie:

VGA_440917001 Afwerpmunitie 260 lbs brisantbommen (geallieerd) Exemplarisch afgeworpen

Verticale afbakening situationeel te bepalen, als vuistregel wordt maximaal -4,5 m MV gehanteerd.

Geschutsmunitie:

VGG_001 Geschutsmunitie Tot en met 17 cm (Duits)

Verschoten

Verticale afbakening maximaal -2,5 m MV

De verdachte gebieden zijn vastgesteld n.a.v. een gemeentebreed vooronderzoek in 2016.

Vanuit de Arbowetgeving heeft de opdrachtgever/initiatiefnemer de verplichting om werkzaamheden veilig uit te laten voeren. Onderzoek naar ontplofbare oorlogsresten hoort hier ook bij. Alle grondroerende werkzaamheden die uitgevoerd worden in na de oorlog ongeroerde grond dienen onder OOO-condities uitgevoerd te worden. Dat betekent dat die gebieden voorafgaande aan de civieltechnische werkzaamheden moeten worden onderzocht of de werkzaamheden worden onder begeleiding van een daartoe gecertificeerd opsporingsbedrijf uitgevoerd.

Om te kunnen beoordelen welke gebieden na de oorlog geroerd zijn of niet kan de opdrachtgever/initiatiefnemer als tussenstap voor het veldonderzoek nog een bureauonderzoek laten uitvoeren.

4.16 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied zijn geen (pers-)leidingen gesitueerd die moeten worden beschermd middels een dubbelbestemming. Wel zijn er de noodzakelijke nutsleidingen aanwezig (zoals stroom, gas, water en telecommunicatie). Deze zijn toegestaan binnen de enkelbestemmingen die nu op de percelen rusten. Deze regeling is overgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

4.17 Klimaat

De gemeente Nijmegen heeft veel aandacht voor het klimaat en energieverbruik. Al in 2013 heeft de regio een routekaart opgesteld om energieneutraal te zijn in 2050. In 2018 is deze routekaart geactualiseerd. Er wordt in de regio samengewerkt aan duurzaam en circulair inkopen en aanbesteden, bewustwording van inwoners (onder meer met het energieloket) en het verduurzamen van bedrijventerreinen. De regionale hoofddoelstelling is om in 2030 de CO₂-uitstoot met 55% te verminderen en in 2050 terug te brengen met 95%.

Onder andere in de Omgevingsvisie 2020-2040 van de gemeente Nijmegen zijn (beleids-)uitspraken gedaan met betrekking op het klimaat en energieverbruik. Hieronder worden deze kort toegelicht en is omschreven hoe het project aan de Spoorstraat in Lent hierbij aansluit.

De gemeente Nijmegen wil het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets stimuleren. Voorliggend project is direct naast het station Nijmegen-Lent gelegen en naast snelfietsverbinding "Het Groentje". Door deze directe ligging bij beide faciliteiten, is het voor bewoners van de nieuwe woningen aantrekkelijk met de fiets of het openbaar vervoer te reizen.

De gemeente Nijmegen zet in op energiebesparing en duurzame opwekking. Hierbij wordt maximaal ingezet op oplossingen binnen het stedelijk gebied. Voorliggend plan biedt de mogelijkheid om de daken te gebruiken voor het plaatsen van zonnepanelen. Ook krijgen de gebouwen geen aansluiting op het gasnet en is isolatie een belangrijk aandachtspunt. Door goed te isoleren kan het energiegebruik worden terug gedrongen.

De locatie ligt op het tracé van het warmtenet, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie 2020-2040. Dit betekent dat de woningen kunnen worden aangesloten op het warmtenet,

waardoor er stadswarmte geleverd kan worden. Zodoende wordt er gas bespaard en hoeft men ook geen elektriciteit in te zetten om de woningen te verwarmen.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. De toelichting bevat een motivatie en verantwoording van de keuzes die gemaakt zijn. Het plan voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). Hiermee is het plan digitaal uitwisselbaar conform de laatste standaarden.

De structuur van het plan is zodanig dat de verbeelding de primaire informatie geeft over waar en hoe gronden ontwikkeld en bebouwd mogen worden. Bij het raadplegen van het bestemmingsplan dient dan ook eerst naar de verbeelding gekeken te worden. Vervolgens kan in de regels teruggelezen worden welk gebruik en welke bouwmogelijkheden zijn toegestaan.

5.2 Verbeelding

Op de verbeelding zijn aangegeven:

- de grens van het plangebied;
- de enkelbestemming 'Verkeer';
- de enkelbestemming 'Wonen';
- de gebiedsaanduiding 'overige zone - afwijken bouwvlak';
- de gebiedsaanduiding 'overige zone - trillinghinder';
- de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - waarde archeologie 1';
- de functieaanduiding 'kamerverhuur';
- de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - aan huis verbonden beroep';
- de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - ondersteunende commerciële activiteiten';
- bouwvlakken, aanduidingen voor aantallen woningen en maximale bouwhoogten.

Op de verbeelding is de begrenzing van het plangebied vastgelegd, evenals de van toepassing zijnde bestemming(en) hierbinnen. De verbeelding is getekend op een digitale kadastrale ondergrond, schaal 1:1000. Naast dat er bij het tekenen van de verbeelding de uitgangspunten uit de SVBP2012 zijn gehanteerd, is er ook aangesloten op de systematiek die de gemeente Nijmegen hanteert voor de bestemmingen, zoals opgenomen in het plangebied.

5.3 Systematiek van de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

De Inleidende regels (hoofdstuk 1) bestaan uit begrippen en de wijze van meten, teneinde te voorkomen dat discussie ontstaat over de interpretatie van de regels. In de Begrippen (artikel 1) wordt een omschrijving gegeven van de in de regels gehanteerde begrippen. Als gebruikte begrippen niet in deze lijst voorkomen, dan geldt de uitleg/interpretatie conform het dagelijks taalgebruik. In het artikel over de "Wijze van meten" (artikel 2) worden de te gebruiken meetmethodes vastgelegd.

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingen. De bestemmingen vangen steeds aan met de bestemmingsbenaming. Daarna wordt in de bestemmingsomschrijving weergegeven voor welke doeleinden de betreffende gronden bestemd zijn. Indien er sprake zou kunnen zijn van conflicterende belangen, is er, middels functieaanduidingen een nadere detaillering van de doeleinden opgenomen waarin wordt vermeld welke doeleinden prevaleren. Vervolgens wordt in de bebouwingsregeling aangegeven welke bouwwerken bij recht mogen worden opgericht en welke situerings- en maatvoeringseisen hiervoor gelden. In sommige bestemmingen wordt bovendien nader ingegaan op de toegestane voorzieningen. Vervolgens is een gebruiksbepaling opgenomen waarin wordt aangegeven dat gronden en opstallen niet in strijd met de bestemming mogen worden gebruikt. Voor de duidelijkheid is een aantal situaties aangegeven die in ieder geval in strijd met de bestemming worden geacht. In onderhavig plan zijn er binnen het plangebied twee bestemmingen opgenomen: 'Wonen' en 'Verkeer'.

5.4 Beschrijving per bestemming

5.4.1 Enkelbestemming Wonen

De gronden binnen de enkelbestemming "Wonen" zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - aan huis verbonden beroep' voor aan huis verbonden beroepsactiviteiten zoals bedoeld in artikel 7.1;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - ondersteunende commerciële activiteiten' voor ondersteunende commerciële activiteiten zoals bedoeld in artikel 33.4.1
- d. bijbehorende voorzieningen zoals (verkeers)wegen en andere verhardingen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, groen- en speelvoorzieningen;
- e. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
- f. (bouw)werken ten algemenen nutte zoals bedoeld in artikel 6.2.

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen en overkappingen;
- b. bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

Binnen deze bestemming is er een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om het aantal woningen met 10% uit te breiden.

5.4.2 Enkelbestemming Verkeer

De gronden binnen de enkelbestemming "Verkeer" zijn bestemd voor:

- a. wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing, verkeerswegen (waaronder busbanen, fiets- en voetpaden), openbaar vervoer (waaronder hoogwaardig openbaar vervoer),

- kunstwerken (zoals bruggen en andere waterstaatkundige werken), parkeervoorzieningen en fietsenstallingen;
- b. bijbehorende voorzieningen zoals: groen- en speelvoorzieningen;
- c. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
- d. erfafscheidingen;
- e. ondergeschikte bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, zoals (brand)trappen, luifels, balkons en overstekende (dak)goten, ten behoeve van het aangrenzende hoofdgebouw in de naastgelegen bestemming;
- f. (bouw)werken ten algemenen nutte zoals bedoeld in artikel 6.2.

5.4.3 Gebiedsaanduiding 'overige zone - trillinghinder';

Op de gronden met de aanduiding overige zone - trillinghinder is het bouwen van bouwwerken ten behoeve van de bestemming uitsluitend toegestaan indien uit een trillingsonderzoek blijkt dat de streefwaarden van de trillingssterkte V_{max} en V_{per} voor 'nieuwe situaties', zoals bedoeld voor de betreffende gebouwfuncties in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.

In afwijking van het voorgaande kan een hogere trillingssterkte V_{max} worden toegestaan onder de voorwaarden dat:

- a. uit een trillingsonderzoek blijkt dat maatregelen om de trillingssterkte te verlagen niet doelmatig of kosteneffectief zijn;
- b. alle doelmatige of kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen;
- c. uit een trillingsonderzoek blijkt dat tenminste de streefwaarden voor 'een bestaande situatie', zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.

5.4.4 Gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - waarde archeologie 1'

Gronden gelegen ter plaatse van de aanduiding wetgevingzone - waarde archeologie 1 hebben een lage, middelhoge of nog onbekende archeologische verwachtingsswaarde. Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag op deze gronden bodemingrepen (zowel bouwen als werken en werkzaamheden) te doen of te laten uitvoeren met een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 2500 m² en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld, tenzij op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Bij het bepalen van de gezamenlijke oppervlakte wordt gekeken naar de gronden in het plangebied die voor de ontwikkeling(en) in aanmerking komen.

5.4.5 Functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - aan huis verbonden beroep'

Binnen deze functieaanduiding is, in gebouwen die ingevolge deze regels gebruikt mogen worden als woning (inclusief bijbehorende aan- en uitbouwen), de uitoefening van aan huis verbonden beroepsactiviteiten toegestaan. Voor aan huis verbonden beroepsactiviteiten gelden de volgende voorwaarden:

- a. maximaal 35% van het vloeroppervlak van de woning met bijbehorende aan- en uitbouwen mag worden gebruikt voor een aan huis verbonden beroepsactiviteit. Het totale vloeroppervlak van de woning, aan- en uitbouwen en bijgebouwen tezamen dat wordt gebruikt voor een aan huis verbonden beroepsactiviteit, mag per woning niet meer dan 50 m² bedragen;
- b. degene die de activiteiten in de woning uitvoert, dient tevens de bewoner van de woning te

- zijn;
- c. de activiteiten dienen qua aard, omvang en uitstraling te passen in een woonomgeving;
 - d. er mag geen horeca of detailhandel ter plaatse plaatsvinden;
 - e. het gebruik mag niet leiden tot beperking van de gebruiksmogelijkheden van omliggende percelen.

Op basis van deze regeling zijn aan huis gebonden bedrijven niet toegestaan.

5.4.6 Functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - ondersteunende commerciële activiteiten'

Binnen deze functieaanduiding zijn ondersteunende commerciële activiteiten toegestaan onder de volgende voorwaarden:

- a. het uitoefenen van ondersteunende commerciële activiteiten is uitsluitend toegestaan op de begane grondlaag van de hoofdbebouwing;
- b. de ondersteunende commerciële activiteiten dienen qua aard, omvang en uitstraling te passen in een woonomgeving;
- c. het gezamenlijk oppervlak van de ondersteunende commerciële activiteiten mag maximaal 250 m² bedragen;
- d. de ondersteunende commerciële activiteiten mogen geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen onevenredige parkeerdruk veroorzaken.

5.4.7 Functieaanduiding 'kamerverhuur'

Het is verboden om een (gedeelte van een) gebouw waar wonen is toegestaan te verkameren, tenzij:

- a. het een bestaande situatie betreft;
- b. er sprake is van het verkameren door een hospes/hospita;
- c. er sprake is van het bedrijfsmatig verkameren door een organisatie ten behoeve van de huisvesting van studenten en starters voor zover binnen de aanduiding 'kamerverhuur'.

De functieaanduiding staat het huisvesten van studenten en starters binnen de bebouwing toe.

5.4.8 Gebiedsaanduiding 'afwijken bouwvlak'

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van de grenzen van de bouwvlakken binnen de geldende bestemming, voor zover binnen de aanduiding 'overige zone - afwijken bouwvlak' en dit noodzakelijk wordt geacht voor de juiste verwezenlijking van het plan en de belangen van derden in redelijkheid niet worden geschaad.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Kostenverhaal

Het plangebied is grotendeels in eigendom bij de gemeente Nijmegen. De vijf particuliere eigendommen binnen de projectlocatie dienen te worden verworven. Indien dit verwervingsoverleg en de daarbij horende aankooponderhandelingen niet minnelijk kunnen worden afgerond, dan zal de gemeente zich inspannen om de ontbrekende eigendommen via een onteigeningsprocedure -als ultimum remedium- te verwerven.

Via gronduitgifte kunnen kosten verhaald worden. Een exploitatieplan is daarom niet noodzakelijk. De financiële haalbaarheid is daarmee gegarandeerd.

6.2 Financiële haalbaarheid

Op grond van afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen, of indien:

- a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- b. het bepalen van een tijdvak waarbinnen de exploitatie van de gronden zal plaatsvinden of een fasering van de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen, en zo nodig koppelingen hiertussen niet noodzakelijk is, en
- c. het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels over respectievelijk:
 - 1. werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied,
 - 2. regels omtrent het uitvoeren van de onder a bedoelde werken en werkzaamheden,
 - 3. een uitwerking van de regels omtrent de uitvoerbaarheid voor de woningbouwcategorieën niet noodzakelijk is.

Het project maakt deel uit van de grondexploitatie Groot Infra Waalsprong, die jaarlijks door de gemeenteraad van Nijmegen wordt vastgesteld. De grondexploitatie bevat de aankoop en verkoop van grond en gebouwen, sloop- en grondwerk en de gemeentelijke plankosten. Dekking vindt plaats door verkoop van grond ten behoeve van de realisatie van studenten- en starterswoningen. Derhalve kan gesteld worden dat het bestemmingsplan financieel-economisch uitvoerbaar is. Via beschikbare budgetten en grondverkoop is het kostenverhaal verzekerd en hoeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

In het kader van dit vooroverleg is het concept ontwerpbestemmingsplan toegestuurd naar de volgende overlegpartners:

- Waterschap Rivierenland
- Provincie Gelderland
- Veiligheidsregio Gelderland Zuid

Waterschap Rivierenland

Het waterschap Rivierenland heeft in haar mail van 12 december 2022 een reactie gegeven. Het plan is conform de uitgangspunten en wensen van het waterschap.

Provincie Gelderland

Op 8 december 2022 heeft de Provincie Gelderland aangegeven dat zij zich kunnen vinden in onderhavig bestemmingsplan.

Veiligheidsregio Gelderland Zuid

Op basis van de aangeleverde documenten voor het bestemmingsplan Spoorstraat Nijmegen zijn we nader ingegaan op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid van de incidenten nabij de risicobronnen waarbij met name het spoortracé Nijmegen – Arnhem relevant is vanwege de korte afstand ten opzichte van het plangebied.

Voor de transportroutes A325 / Prins Mauritssingel en het spoortracé de Betuweroute kan een standaardtekst paragraaf worden toegepast voor de verantwoording van het groepsrisico.

7.2 Overleg

Op 22 november jl heeft een informatieavond plaatsgevonden voor belanghebbenden/belangstellenden. Daarbij is informatie gegeven over het stedenbouwkundig ontwerp.

