Nijmegen



bestemmingsplan

Nijmegen Centrum - Binnenstad - 16 (Molenpoortpassage)

Toelichting

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Nijmegen Centrum - Binnenstad - 16 (Molenpoortpassage)

IDN: NL.IMRO.0268.BP5016-VG02

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Toelichting

Inhoudsopgave

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	9
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**11**
2.1	Beschrijving huidige situatie	11
2.2	Beschrijving toekomstige situatie	12
2.3	Stedenbouwkundige karakteristieken	19
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**23**
3.1	Relevant rijksbeleid	23
3.2	Relevant provinciaal beleid	29
3.3	Relevant gemeentelijk beleid	30
Hoofdstuk 4	**Omgevingsaspecten**	**39**
4.1	Bezonning en windhinder	39
4.2	Bedrijven en milieuzonering; industrielawaai	39
4.3	Wegverkeerslawaai	42
4.4	Luchtkwaliteit	43
4.5	Externe veiligheid	44
4.6	Bodem	47
4.7	Ontplofbare oorlogsresten	47
4.8	Water	49
4.9	Flora en Fauna	50
4.10	Cultuurhistorie	53
4.11	Archeologie	57
4.12	Verkeer en parkeren	60
4.13	Kabels en leidingen	66
4.14	Duurzaamheid	66
4.15	Vormvrije mer-beoordeling	69
Hoofdstuk 5	**Juridisch-planologische aspecten**	**71**
5.1	Inleiding	71
5.2	Systematiek van de planregels	71
5.3	Beschrijving per bestemming	72
Hoofdstuk 6	**Uitvoerbaarheid**	**75**
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
6.2	Economische uitvoerbaarheid	76
Hoofdstuk 7	**Gewijzigde vaststelling**	**77**
7.1	Inleiding	77
7.2	Toelichting Wijziging	78
7.3	Juridische planbeschrijving	84

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Winkelcentrum de Molenpoortpassage ligt in de binnenstad in het gebied het Vlaams Kwartier. Het gebied is de afgelopen jaren (mede door de aanwezigheid van veel coffeeshops en zorginstanties voor kwetsbare doelgroepen) verder verloederd en de Molenpoortpassage heeft te kampen met veel leegstand. Ondernemers en bewoners ervaren in dit gebied veel overlast van onder andere drugsgebruikers en daklozen. Ook ervaren ze relatief veel criminaliteit. In 2017 verzochten ondernemers en bewoners de gemeente om de toenemende overlast, verloedering en criminaliteit aan te pakken. Samen met ondernemers en bewoners is in 2019 de gebiedsvisie het Vlaams Kwartier opgesteld. De gebiedsvisie heeft ten doel om de sociale veiligheid in het gebied te verbeteren. De herontwikkeling van de Molenpoortpassage maakt onderdeel uit van het programma dat opgenomen is in de gebiedsvisie. De verwachting is dat de herontwikkeling van de Molenpoortpassage een positieve impuls geeft aan het gebied.

In het Ambitiedocument Molenpoortpassage heeft de gemeente Nijmegen de eigenaar van de Molenpoortpassage meegegeven voor de herontwikkeling.

Met inachtneming van de uitgangspunten van het ambitiedocument wil initiatiefnemer de Molenpoortpassage in Nijmegen transformeren. Het winkelcentrum wordt grotendeels gesloopt en de locatie wordt herontwikkeld. Voorzien wordt in een mix van commerciële functies (detailhandel/supermarkt, horeca en flexibele werkunits) en wonen. Het reeds naar wonen getransformeerde kantorencomplex (verdieping van kadastraal perceel 8824 maakt geen onderdeel uit van het plangebied).

Deze herontwikkeling is deels in strijd met het huidige bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum – Binnenstad'. Voor de Molenpoortpassage geldt nu grotendeels de bestemming 'Centrum' en deels 'Verkeer'. De functie wonen is hier niet toegestaan. Tevens passen de beoogde bouwvolumes niet binnen de geldende bestemmingen.

Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt de transformatie van de Molenpoortpassage juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen tussen de Molenstraat en Tweede Walstraat in Nijmegen. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de bebouwing aan de Ziekerstraat en aan de westzijde door de bebouwing aan de Vlaamsegas. Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door bebouwing en de Molenstraat. De zuidzijde wordt gevormd door het Tweede Walstraat.

De gronden in het plangebied zijn kadastraal bekend als gemeente Nijmegen, sectie C, perceelnummer 8825. Het plangebied beslaat een oppervlakte van bijna 1,0 ha (9.662 m^2) .

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.



figuur 1.1: ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Binnenstad'. Dit bestemmingsplan is door de raad op 28 november 2012 vastgesteld; het plan is op 24 december 2013 onherroepelijk geworden. Daarnaast gelden hier de facetbestemmingsplannen 'Archeologie 2023', 'Parkeren' en 'kamerverhuur'.

De voor 'Centrum' aangewezen gronden zijn bestemd voor cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en wonen, bedrijven voor zover deze voorkomen in categorie 1 of 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, horecabedrijven voor zover deze voorkomen in categorie 1 of 2 van de Staat van horeca-activiteiten met bijhorende terrassen, een parkeerdak met bijbehorende voorzieningen en ondersteunende horeca. Daarnaast zijn toegestaan ondergeschikte bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, zoals (brand)trappen, luifels en balkons, ten behoeve van het aangrenzende hoofdgebouw in de naastgelegen bestemming, bijbehorende voorzieningen zoals verhardingen, parkeer- en groenvoorzieningen en wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen.

De bebouwing kent maximale bouwhoogtes van 7 meter en 12 meter.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn toegestaan wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing (waaronder terrassen), verkeerswegen (waaronder busbanen, fiets- en voetpaden), openbaar vervoer (waaronder hoogwaardig openbaar vervoer), kunstwerken (zoals bruggen en andere waterstaatkundige werken), parkeervoorzieningen (waaronder garageboxen en parkeergarages) en fietsenstallingen;

De beoogde ontwikkeling past niet in het vigerend bestemmingsplan omdat de functie wonen

uitsluitend is toegestaan op de verdieping(en) langs de Molenstraat en sluiten de beoogde bouwvolumes qua situering en hoogte niet aan op de mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan. Onderhavige bestemmingsplanherziening vormt vanwege deze strijdigheden met het vigerend bestemmingsplan het juridisch en planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling.



figuur 1.2: vigerend bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels en gaat vergezeld van een toelichting. De regels 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. 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 en de directe omgeving hebben een rijke geschiedenis. In de middeleeuwen was de Molenstraat de zuidelijke uitvalsweg vanaf de Wiemelpoort. Rond 1440 kwam de zuidelijk voorstad binnen de nieuwe ommuring. Vanaf 1410 was in het plangebied het Regulierenklooster gevestigd, dat na de Reformatie werd herbestemd tot gasthuis.

In de 19e eeuw veranderde het straatbeeld van de Molenstraat met de gedeeltelijke nieuwbouw van het Oud Burgeren Gasthuis in neoclassicistische stijl en de bouw van de Ignatius kerk (later Petrus Canisiuskerk) ter vervanging van de middeleeuwse Regulierenkerk. Bij het bombardement van 1944 werd de kerk zwaar getroffen. Met de Wederopbouw kreeg de kerk een nieuwe voorzijde en toren.

In 1969 werd het Oud Burgeren Gasthuis gesloopt om plaats te maken voor de Molenpoortpassage. Hiervoor werd tevens een deel van de bebouwing langs de Tweede Walstraat gesloopt. Zowel in de Molenstraat als de Tweede Walstraat hebben deze ingrepen geleid tot een verlies aan architectonische kwaliteit en stedenbouwkundige samenhang.

De Molenpoortpassage is momenteel een overdekt winkelcentrum uit de jaren 70 en vormt een verbinding tussen de Molenstraat en de Ziekerstraat. Het dak van de Molenpoortpassage doet dienst als bezoekersgarage voor de binnenstad en voor een klein deel biedt het parkeerruimte voor de direct aanwonenden aan de Molenstraat. De huidige passage huisvest een verscheidenheid aan detailhandelszaken, enkele horecagelegenheden en diensten, maar kampt ook met langdurige leegstand.



figuur 2.1: ligging plangebied

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

2.2.1 Gebiedsvisie Vlaams Kwartier

Winkelcentrum de Molenpoortpassage ligt in de binnenstad in het gebied het Vlaams Kwartier. Het gebied is de afgelopen jaren (mede door de aanwezigheid van veel coffeeshops en zorginstanties voor kwetsbare doelgroepen) verder verloederd en de Molenpoortpassage heeft te kampen met veel leegstand. Ondernemers en bewoners ervaren in dit gebied veel overlast van onder andere drugsgebruikers en daklozen. Ook ervaren ze relatief veel criminaliteit. In september 2017 verzochten bewoners en ondernemers in het gebied de gemeente om maatregelen te nemen om de leefbaarheid, veiligheid en het ondernemersklimaat in het Vlaams Kwartier te verbeteren. Voor het college was dit de aanleiding om samen met bewoners en ondernemers in het gebied de Gebiedsvisie Vlaams Kwartier op te stellen. Op 5 juni 2019 werd deze visie door de gemeenteraad vastgesteld.

De gebiedsvisie heeft ten doel om dit deel van de binnenstad weer aantrekkelijk te maken en op te waarderen tot een toekomstbestendig gebied waar bewoners, ondernemers en bezoekers zich thuis voelen, waar openbare ruimte en een stedenbouwkundige invulling zorgen voor een veilig, leefbaar en economisch florerend deel van het centrum.

De gebiedsvisie vormt daarbij het richting gevend kader voor de herontwikkeling. Het geeft vastgoedeigenaren in het gebied zekerheid en vergroot de investeringsbereidheid in de vernieuwing van het gebied.

In de gebiedsvisie zijn de volgende Ambities voor het Vlaams Kwartier geformuleerd:

- overlast verminderen en de leefbaarheid verbeteren;
- veiligheid vergroten;
- mobiliteit verbeteren;
- economisch potentieel benutten;
- vastgoed en openbare ruimte verbeteren ondernemers.

Ten aanzien van het woningbouwprogramma is in de gebiedsvisie opgenomen:

- Mix van bewoners (verschillende doelgroepen) aantrekken;
- Wonen in de binnenstad is vooral aantrekkelijk voor starters en studenten. Voor hen zijn compact en betaalbaar wonen met goede collectieve voorzieningen en goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets belangrijke voorwaarden;
- Het is echter niet de bedoeling dat er straks alleen young urban professionals in het Vlaams Kwartier wonen. Er moet ook ruimte zijn voor sociale huur;
- In de deelgebieden Molenpoort en Mariënburggarage / Stadswinkel is daarnaast ruimte voor grotere eenheden/appartementen.

Eén van de projecten die in de gebiedsvisie genoemd wordt, is de herontwikkeling van de Molenpoortpassage naar "*een plek voor wonen en winkelen, herstel van het middeleeuws stratenpatroon met onoverdekte straatjes en een gezonde woonmix bestaande uit zowel kleine eenheden voor starters en grotere woningen*".

Juist met als een van de doelen de sociale veiligheid in het Vlaams Kwartier te verbeteren. Andere projecten zijn:

- De herontwikkeling van het pand op de hoek Tweede Walstraat-Vlaamsegas van Dornick B.V. (start realisatie begin 2024);
- De herinrichting van de Eilbrachtstraat (start realistatie 2e kwartaal 2024);
- De herontwikkeling van de panden van Dornick B.V. en gemeente Nijmegen aan de

Tweede Walstraat/Vlaamsegas (geen planning van bekend);
- De avond- en nachtafsluiting Tweede Walstraat-Van Welderenstraat (realisatie begin 2024);
- De herontwikkeling van het pand aan de Ziekerstraat (naast Intertoys) van Cevelum B.V. (geen planning van bekend);
- De upgrading van de sociale huurwoningen aan de Tweede Walstraat door Portaal (op langere termijn).

2.2.2 Ambitiedocument Molenpoortpassage

In februari 2021 heeft gemeente Nijmegen het 'Ambitiedocument Molenpoortpassage - Een plek met geschiedenis' opgesteld, met daarin uitgangspunten voor de herontwikkeling van het overdekte winkelcentrum, vanuit gemeentelijk beleid en ambities.

In het Ambitiedocument wordt geconstateerd dat al jarenlang het gebied rondom de Tweede Walstraat en Vlaamse Gas een slechte reputatie heeft in Nijmegen. De openbare ruimte en (gesloten) panden die in slechte staat

verkeren geven het gebied een verloederde indruk. In de smalle en anonieme straten bevinden zich vaak straatdealers, gebruikers en daklozen. Het af- en aanrijden van verkeer naar o.a. de coffeeshops en dealers zorgt voor veel overlast. Dit alles draagt bij aan een onveilig gevoel en aantasting van de leefbaarheid. De herontwikkeling van de Molenpoortpassage geeft een positieve impuls aan het gebied.

De Nijmeegse binnenstad

Al langere tijd maakt de Nijmeegse binnenstad een transitie door waarbij sectoren als horeca, cultuur en wonen het steeds beter doen en meer aanwezig zijn ten kosten van de detailhandelsfunctie van de binnenstad. Er zijn steeds minder winkels. De afgelopen jaren is de werkgelegenheid in de binnenstad toegenomen, dit is met name te dankzij de horecasector.

Een nieuwe trekker voor de binnenstad

De herontwikkeling van de Molenpoortpassage betekent een impuls aan de binnenstad. De open verbinding en verbeterde openbare ruimte in de plannen herstelt voor bezoekers de looproute tussen Molenstraat en Ziekerstraat/Moenenstraat als aantrekkelijk onderdeel van een rondje binnenstad. Hiervoor dient de winkelstraat o.a. voldoende breed en licht te zijn.

Van een nieuwe ontwikkeling in de binnenstad wordt verwacht dat deze een trekker vormt voor een bezoek aan de binnenstad en bezoekers uitnodigt tot een langer verblijf in de binnenstad. Het ontwerp en programma van de vernieuwde Molenpoort dient daar op in te spelen.

Bij de Molenpoort past een focus op recreatief winkelen. Met winkels en horeca in de plint van de vernieuwde open straat. Een (terugkerende) winkelfunctie met entree boven straatniveau is onwenselijk. Winkels met entree op de begane grond kunnen mogelijk wel uit twee lagen bestaan.

2.2.3 Programma

Het programma op de begane grond bestaat uit een mix van voorzieningen. Dit betreft horeca, detailhandel, waaronder een supermarkt, flexibele werkunits/wonen (woon-werkwoningen), maatschappelijke voorzieningen en enkele woningen. Horeca wordt op de eerste verdieping beperkt mogelijk. Daarnaast bevinden zich op de begane grond de entrees voor de bovengelegen woningen en (openbare en niet openbare) fietsenstallingen.

Vanuit de behoefte aan (betaalbare) appartementen in het centrum wordt in dit plan woonprogramma toegevoegd. Aan de zijde van de Tweede Walstraat en de Petrus

Canisuskerk zijn woningen op de begane grond gelegen. Verder worden de woningen over meerdere verdiepingen gerealiseerd boven de beoogde voorzieningen. In totaal worden met dit bestemmingsplan 435 appartementen mogelijk gemaakt verdeeld over vier gebouwen. Met het bestemmingsplan worden de aantallen en oppervlakten zoals opgenomen in tabel 2.1 mogelijk gemaakt.

	aantal / oppervlakte BVO
wooneenheden	minimaal 415 appartementen maximaal 435 appartementen
mix van voorzieningen (waaronder detailhandel, supermarkt, horeca en flexruimten)	4.500 m^2
- detailhandel	3.700 m^2 (waarvan maximaal 1.700 m^2 t.b.v. een supermarkt)
- horeca	670 m^2 (waarvan maximaal 50 m^2 op de eerste verdieping) exclusief terras
- flexruimten (kantoren bij woningen)	90 m^2
Terrassen t.b.v. horeca	450 m^2 (200 m^2 per terras)
Openbare fietsenstalling	500 m^2

tabel 2.1 programma bestemmingsplan

De appartementen kunnen studio's, lofts, masionnettes of meerkamerappartementen zijn. De doelgroepen van deze appartementen zijn één- en tweepersoonshuishoudens, young professionals, expats, doorstromers en ouderen. Daarnaast zijn in bouwdeel D rolstoeltoegankelijke zorgwoningen mogelijk. De woningcategrorieverdeling is als volgt:

- Circa 2/3 betaalbaar bestaande uit:
  1. Circa 1/3 sociale huur.
  2. Circa 1/3 middeldure huur en betaalbare koop.
- Circa 1/3 vrije sector. Dit kan zowel huur als koop zijn.

Hiermee voldoet de woningcategorieverdeling aan het gemeentelijk woonbeleid.

De maximale huurprijzen voor de sociale- en middeldure huurwoningen worden bepaald op basis van het woningwaarderingsstelsel (WWS) van de Rijksoverheid. Het uitgangspunt voor de sociale huurwoningen is een aanbod van woningen met aanvangshuren tot maximaal de alsdan geldende liberalisatiegrens, waarbij geldt dat deze in 2023 € 808,06 is.



Figuur 2.2 Bouwdelen binnen in bewerking zijnde ontwerp (bron: Houben/van Mierlo)

Het project betreft een autovrije ontwikkeling met specifieke aandacht voor een kwalitatief en kwantitatief goede oplossing voor fietsparkeren (zie paragraaf 4.12).

De daken worden veelal groen ingericht. Op de verschillende niveaus wordt er diverse beplanting (bomen en groen) aangebracht ten behoeve van biodiversiteit, klimaat en waterinfiltratie.

Verbetering van de leefbaarheid

In de directe omgeving van de Molenpoort (Tweede Walstraat en Vlaamsegas) staat de leefbaarheid onder druk. De komst van circa 800 nieuwe bewoners in het gebied en de daarbij gekozen straten/plein structuur dragen naar verwachting bij aan het vergroten van de leefbaarheid van de omgeving.

Het bouwplan is opgebouwd uit vier bouwblokken, waarbij elk bouwblok zijn eigen woningbouwprogramma krijgt. Omdat ter hoogte van de Tweede Walstraat/Vlaamsegas zich op dit moment relatief veel sociale huurwoningen bevinden is ervoor gekozen om de vrije sector huur- en/of koopwoningen direct aangrenzend aan deze woningen te realiseren. Hierdoor ontstaat er een meer evenwichtige verdeling van woningprogramma in het gebied. In figuur 2.2a zijn de bouwdelen en segmentaanduidingen weergegeven.

2.2.4 Verbetering van de sociale veiligheid en leefbaarheid

Sociale veiligheid wordt gedefinieerd als "de ervaring van (on)veiligheid van een individu veroorzaakt door de inrichting in relatie tot menselijk handelen in de openbare ruimte. Het betreft niet alleen de overlast en criminaliteit die een persoon ervaart, maar ook de onveiligheidsbeleving."

De gevoelens van onveiligheid nemen toe door toenemende overlast, verloedering en criminaliteit in een woon/bedrijfsomgeving. Deze gevoelens van (on)veiligheid bepalen de mate van sociale veiligheid in een gebied. Onveiligheid of het gevoel hebben dat het onveilig is in de buurt, kan ervoor zorgen dat mensen worden belemmerd in hun sociale bezigheden.

In de gebiedsvisie Vlaams Kwartier, waar de Molenpoortpassage deel van uitmaakt, is het sociale veiligheidsprobleem als volgt beschreven: "I*n de smalle en anonieme straten van het Vlaams Kwartier voelt niet iedereen zich op z'n gemak. De openbare ruimte is niet echt uitnodigend en veel panden zijn in slechte staat of zien er verloederd uit. Omdat de begane grond van de panden gesloten is of niet in gebruik, is er weinig sociale controle op straat. Overdag en 's avonds bepalen rondhangende straatdealers en hun klanten de sfeer. Ook zorgen de straatdealers en bezoekers aan coffeeshops voor veel parkeer- en verkeersoverlast. Aan de rand van het gebied ligt het Multifunctionele Centrum (MFC) aan de Van Schevichavenstraat. Hier hangen zwervers, daklozen en junks rond. Enkelen van hen zijn verward en agressief. Ze spreken regelmatig voorbijgangers aan voor geld of voor het lenen van een telefoon. Hun aanwezigheid op straat geeft bewoners, ondernemers en passanten een gevoel van onveiligheid.*".

Maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid.

De herontwikkeling van de Molenpoortpassage kan de aanwezige sociale problemen in het gebied Vlaams Kwartier niet oplossen, maar kan wel bijdragen aan de leefbaarheid en de veiligheid van het gebied.

Uit wetenschappelijke studies blijkt dat de sociale veiligheid in een gebied kan worden bevorderd en welke toepasbaar zijn op alle projecten en gebiedsontwikkelingen. Door het nemen van drie verschillende typen maatregelen. Het betreft de volgende typen maatregelen:

1. Maatregelen gericht op de keuze en situering van de verschillende doelgroepen
2. Maatregelen gericht op menging van functies en doelgroepen
3. Maatregelen gericht op de inrichting van de openbare ruimte (toepassing ZETA-richtlijnen)

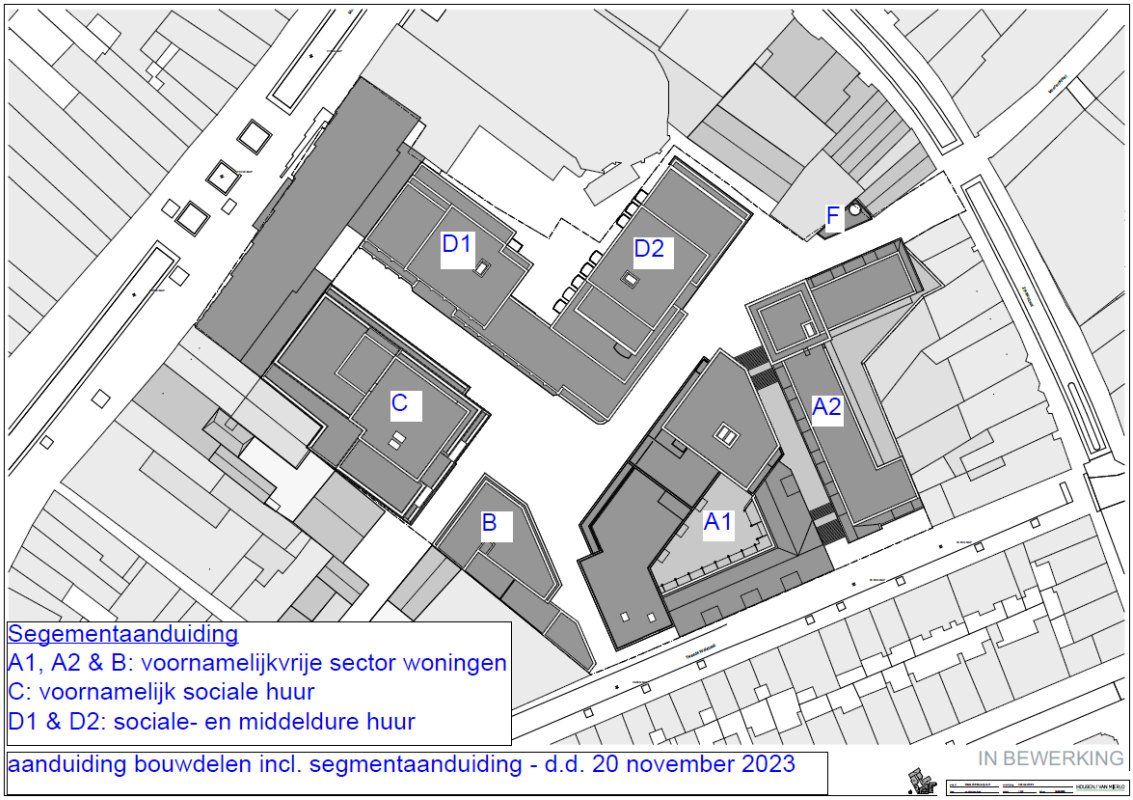
Per type maatregel hebben we geschreven wat de maatregel inhoudt en hoe deze in de planontwikkeling van de Molenpoortpassage hebben gerealiseerd.

1. *De keuze en situering van de verschillende doelgroepen*

Deze maatregelen zijn gericht op het kiezen voor een woningbouwprogramma dat gericht is op doelgroepen die naar verwachting niet bijdragen aan een vergroting van de problematiek in het gebied, maar juist bijdragen aan de versterking van de sociale cohesie binnen en tussen doelgroepen in dit gebied. Dit is in het bouwplan als volgt uitgewerkt:

- In het plan voor de Molenpoortpassage worden 415 tot 435 woningen gerealiseerd. Hiervan bestaat 1/3 uit sociale huur, 1/3 uit middeldure huur en/of koop en 1/3 uit vrije sector huur/koop. Het bouwprogramma wordt daarbij niet gericht op doelgroepen die leefbaarheidsproblematiek versterken. Zo zijn de sociale huurwoningen gericht op rolstoeltoegankelijke woningen voor ouderen (Gebouw D1 of D2). Gebouw C heeft als doelgroep Young Adults. Een community concept gericht op startende net afgestudeerde

jongeren, waarbij iedere bewoner beschikt over een volledige zelfstandige woonruimten met eigen wc en keuken. In dit woonconcept wordt het delen van gemeenschappelijke voorzieningen ontmoeting en sociale cohesie gestimuleerd. Voorbeelden van gemeenschappelijke voorzieningen zijn een sport- en fitnessruimte, een gameroom, een recreatieruimte, een gemeenschappelijke keuken, etc. De ontwikkelaar MWPO zal het gebouw dat gerealiseerd wordt voor Young Adults zelf voor de lange termijn in belegging nemen. Doordat er één vastgoedeigenaar, eigenaar is en blijft van dit complex en de toelating van huurder bepaald, kan deze ervoor zorgen dat nieuwe en toekomstige bewoners passen bij dit community concept. De vrije sector woningen worden met name voorzien aan de Tweede Walstraat/Vlaamsegas om te zorgen voor een meer evenwichtige programmaverdeling in het gebied.



Figuur 2.2a Aanduiding bouwdelen inclusief segmentaanduiding

- Door de keuze voor een autoloos complex wordt een gezondere en actieve leefstijl voor de bewoners gestimuleerd. Door het vervallen van de huidige parkeerdek vervallen veel overlast veroorzakende autoverkeersbewegingen in de wijk. Ook wordt hierdoor bijgedragen aan de gezondheid van omwonenden doordat de huidige hittestress die het parkeerdek veroorzaakt wordt aangepakt en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan klimaatadaptatie. De vergroening van het gebied zorgt voor meer biodiversiteit, gaat opwarming tegen en draagt bij aan een gezonde en prettige leefomgeving.

- Fietsen van bewoners worden niet op straat maar in de bij de gebouwen behorende fietsenstallingen gestald. Fietsen van bezoekers worden gestald in de in het plan opgenomen een openbare fietsenstalling in een gebouwde voorziening. Hierdoor worden geen fietsen in openbaar gebied gestald waardoor meer ruimte voor groen wordt gecreëerd en verloedering door rondzwervende fietsen wordt tegengegaan.

2. *Menging van functies en doelgroepen*

Naast woningbouw, zullen in het bouwplan voor de Molenpoortpassage, ook winkels, commerciële dienstverlening en horeca met terrassen worden gerealiseerd. Deze commerciële functies bevinden zich met name op de begane grond. Hierdoor ontstaat een

menging van functies, waardoor het gebied zowel overdag als 's avonds levendig is. Door winkelstraten en horeca wordt ontmoeting tussen bewoners gestimuleerd. Het toevoegen van woningen zorgt voor meer "ogen op straat". Daarnaast zorgt de menging van verschillende doelgroepen in het programma dat segregatie wordt tegengegaan.

3. *Maatregelen gericht op de inrichting van de openbare ruimte (Toepassing van de ZETA-richtlijnen)*

Door toepassing van de ZETA-richtlijnen kan worden gezorgd voor een adequate vormgeving en inrichting van de openbare ruimte die de sociale veiligheid van het projectgebied en de directe omgeving bevorderen. De afkorting ZETA staat voor Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid. In het bouwplan zijn deze richtlijnen toegepast. Hieronder worden de getroffen maatregelen nader toegelicht.

a. *Zichtbaarheid:*

Hierbij gaat het om het feit dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Ook moet het project voldoende verlicht zijn en moet er voldoende formeel en informeel toezicht zijn (Centrum Criminaliteitspreventie Veiligheid (CCV), 2008).

Hierbij zijn onder meer van belang: het vermijden van nissen, donkere hoeken, stegen, overkluizingen die zichtlijnen verstoren.

Bovenstaande punten zijn meegenomen in de opzet van het plan. Aan de Tweede Walstraat worden woningen toegevoegd waarbij de oriëntatie van de woningen de voordeuren zorgen voor ogen op straat. In het winkelgebied bevinden zich ook de entrees van de woongebouwen.

Bovendien is de sociale controle van belang. Intensivering van het gebruik van de openbare ruimten zoals domeinafbakening, beheerste toegang van het gebied en betrokkenheid van omwonenden en ondernemers vallen hieronder. In het ontwerp wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om de semi-openbare buitenruimten in het plangebied bij overlast afsluitbaar te kunnen maken.

b. *Eenduidigheid*

Het dient zowel voor bewoners, ondernemers, bezoekers, de vastgoedeigenaren als voor beheerders duidelijk te zijn welke status een gebied heeft en wie voor het beheer en onderhoud verantwoordelijk is.

Bij het ontwerp van de openbare ruimte is afgesproken dat in de openbare ruimte duidelijk zichtbare beheersgrenzen worden weergegeven, zodat voor iedereen helder is wie verantwoordelijk is voor het beheer. Daarnaast is een deel van de openbaar toegankelijke ruimte, privaat eigendom. Afgesproken is dat deze ruimte na sluitingstijden van de winkels en horeca kunnen worden afgesloten om overlast te voorkomen.

Bij eenduidigheid horen ook de categorieën onderhoud, beheer en communicatie. Betrokkenheid van bewoners bij hun buurt of wijk, en daarmee een hoger verantwoordelijkheidsgevoel draagt ook bij aan de sociale controle in het gebied. Het beheer en onderhoud van de ruimte die toegankelijk is voor bezoekers, maar privaateigendom, ligt bij de nog op te richten VvE's voor de bouwblokken, dit versterkt de sociale cohesie. Ook het woonblok dat ontwikkelt wordt voor Young Adults heeft vanwege het gebruik van de gemeenschappelijke voorzieningen naar verwachting het effect dat dit de sociale cohesie versterkt.

c. *Toegankelijkheid:*

Bij toegankelijkheid gaat het om een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden. Oriëntatie, zichtlijnen en het overzien van mogelijke vluchtwegen zijn belangrijk voor een

positieve beleving, In het ontwerpplan zijn deze als ontwerpuitgangspunten meegenomen en stedenbouwkundig getoetst.

Bij toegankelijkheid horen ook alternatieven voor potentiële onveilige routes (CCV, 2008).

Er wordt daarom geen doorgang naar de Vlaamsegas gerealiseerd. In het ontwerp wordt de mogelijkheid meegenomen om dit op een later moment alsnog te kunnen realiseren.

In samenspraak met MWPO is ervoor gekozen om de buitenruimte op te delen in een gedeelte dat ingericht wordt als openbaar gebied (het blauwe gedeelte) en in een gedeelte dat privaat eigendom (het groene gedeelte) blijft en in ieder geval gedurende winkeltijden openbaar toegankelijk is (figuur 2.2b). Na sluitingstijden van de winkels kunnen de groengekleurde gebieden worden afgesloten. Dit om overlast voor de nieuwe bewoners van hangjongeren, daklozen, drank- en drugsgebruikers in dit gebied te voorkomen. Het beheer en onderhoud van deze gebieden vindt in de toekomst plaats door de private eigenaren door middel van een nog op te richten VVE en of mandelige zaak.



Figuur 2.2a Openbaar gebied (blauw) en privaat eigendom (groen)

2.3 Stedenbouwkundige karakteristieken

2.3.1 Ambitiedocument Molenpoortpassage

Door intensief in te breiden in de bestaande stad wil de gemeente Nijmegen bijdragen aan meer betaalbare woningen in Nijmegen en een levendige en gezonde winkelstructuur in de binnenstad. De stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden (zie paragraaf 4.10) zijn voldoende aanleiding om zeer consciëntieus te werk te gaan bij het wijzigen van bouwmassa en architectuur. De wijzigingen hebben namelijk invloed op de beleving van de huidige rooilijnen, goot- en nokhoogten en het uiteindelijk architectonisch straatbeeld van de Nijmeegse binnenstad. Het toevoegen van bouwmassa zal bij dit project bestaan uit het realiseren van nieuwe bebouwing met een gevarieerde hoogte.

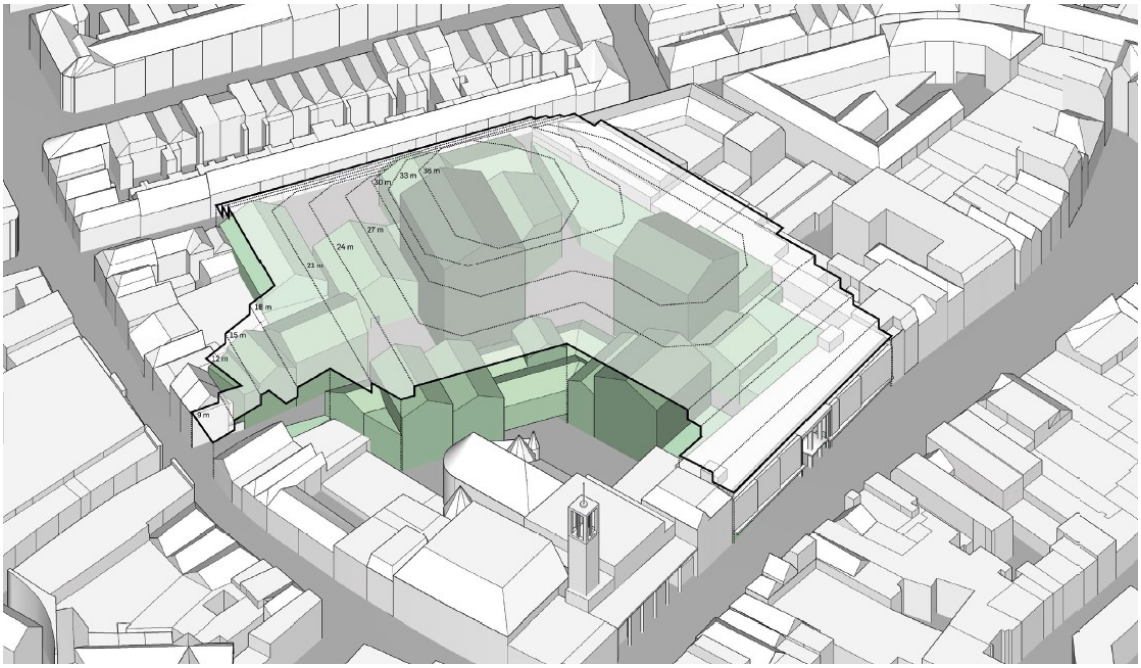
Middels uitgebreid ontwerpend onderzoek is gestudeerd op de impact die de nieuwbouw gaat hebben op de skyline (het stadssilhouet) en de eyeline (zicht op ooghoogte) van Nijmegen, zowel op buurtniveau als op gebouwniveau. Bij deze studie is vooral rekening gehouden met de middeleeuwse laag en de wederopbouwlaag als kenmerken van de Nijmeegse binnenstad. Hierbij is gelet op het zogenaamde hoogtereliëf, de gelaagdheid van de stad die in beide perioden ook een rol speelde. Hierbij wordt t.a.v. de nieuwbouw een zekere afstand tot de Petrus Canisuskerk in acht genomen.

Bij de studie is veel belang gehecht aan de zichtlijnen bij de binnenkomst van de stad over de Waalbrug (zie figuur 2.4), de Snelbinder en de Spoorbrug, (zie figuur 2.5), de Ziekerstraat en de Sint Annastraat. Van belang is dat er geen dominante hoogbouw te ervaren is, zowel in omvang als in hoogte. Het Plein 1944 is een relatief recent voorbeeld hoe om te gaan met een

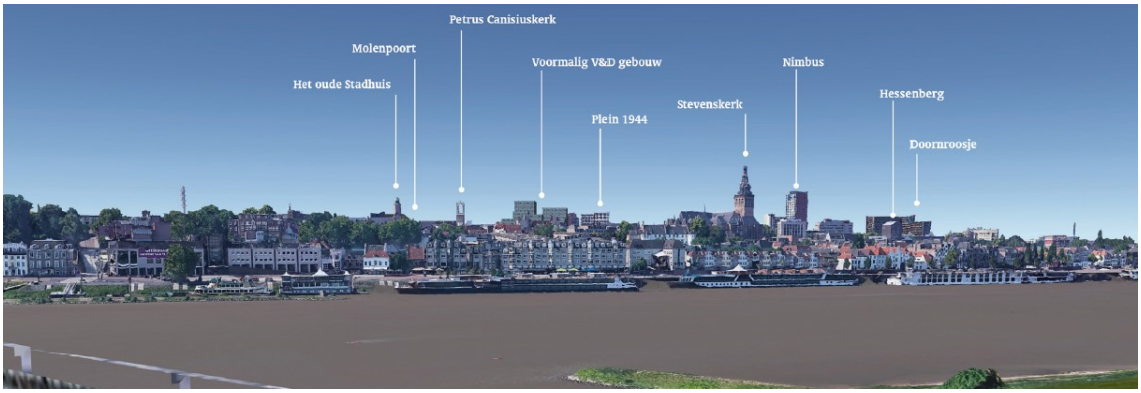
nieuwe laag die zich zoveel mogelijk voegt naar het stadssilhouet.

De eyeline – ooghoogte, is uitgebreid bestudeerd vanuit allerlei belangrijke straten en pleinen van de stedelijke structuur (o.m. Molenstraat, Ziekerstraat, Tweede Walstraat, Koningstraat en Moenenstraat). Aan de hand daarvan is bepaald dat bepaalde hoogten in de tweede lijn moet plaatsvinden, zoveel mogelijk van het monumentale straatbeeld (gevels) verwijderd. Bij deze hoogten geldt een hoofdmoment (aan hoofdroute c .q. pleintje) en hiërarchie die eigen is voor een middeleeuws patroon.

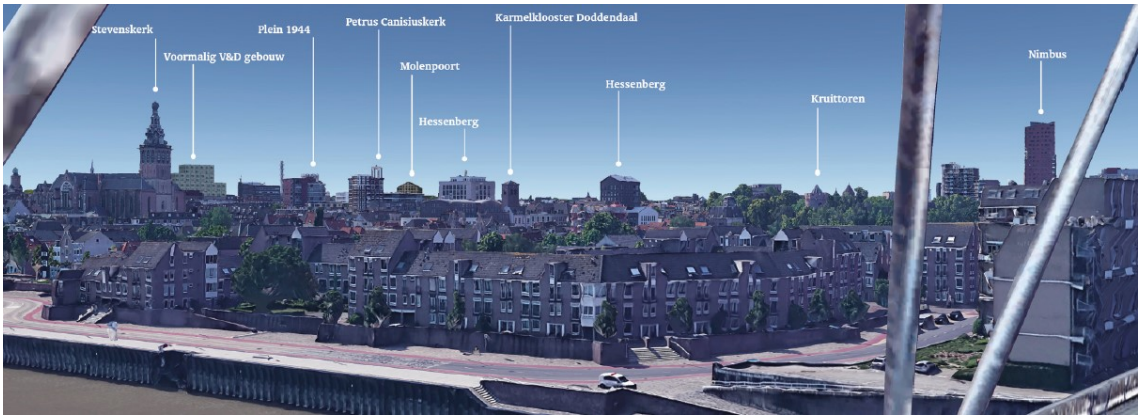
Het resultaat van deze studies is een soort ‘contour’ of bouwenvelop waarbinnen ruimte ontstaat om de nieuwbouw vorm te geven. Met deze contour zijn het eerder genoemde stadssilhouet en de kwaliteiten van de straatbeelden geborgd en worden deze niet wezenlijk aangetast.



figuur 2.3: hoogte bebouwingscontour ambitiedocument (bron: gemeente Nijmegen)



figuur 2.4: skyline vanuit Waalbrug



figuur 2.5: skyline vanuit Snelbinder

2.3.2 Voorlopig ontwerp

Het plan voor de Molenpoortpassage voorziet o.a. in een open winkelstraat met bereikbaarheid voor hulpdiensten, bevoorrading en DAR, het toevoegen van woningen, en een verbinding met de kerk en de Tweede Walstraat. Het hier getoonde concept stedenbouwkundige ontwerp (medio 2023) vormt de basis voor de verdere planontwikkeling.



figuur 2.6 Concept 3D aanzicht ontwikkeling (september 2023)

Volume en hoogte

In dit bestemmingsplan is ten aanzien van de hoogte rekening gehouden met de eyeline (zichtlijnen vanuit de historische straten) en met de skyline (zichtlijnen vanaf o.a. de Snelbinder en de Waalbrug). Elk bouwdeel kent een gevarieerde bouwhoogte. Hierbij liggen de lagere bouwdelen aan de randen van het plangebied en de hogere bouwdelen meer centraler. De bouwhoogten worden als maximale bouwhoogten geborgd in dit bestemmingsplan.

Inrichting

Het openbaar stellen van de nieuwe buitenruimte maakt het gebied toegankelijk. Daarbij ontstaat een levendige plint met daarboven woningen. De buitenruimte wordt ingericht met verhardingen voor langzaam verkeer gecombineerd met de toevoeging van groen. Een deel van de buitenruimten bij de woningen wordt semi-openbaar toegankelijk en kan in de avond- en nachtperiode worden afgesloten.

Het wonen wordt gekenmerkt door een hoge dichtheid. De transformatie van de Molenpoortpassage resulteert zo in een nieuw toekomstbestendig gebied waarin wonen, werken, horeca en winkelen zorgen voor een continue dynamiek in het centrum van Nijmegen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Relevant rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op Rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- Duurzaam economisch groeipotentieel
- Sterke en gezonde steden en regio's
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk wil het rijk de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Toetsing

De transformatie van een verouderd winkelcentrum naar een mix van commerciële functies en

wonen, sluit aan bij de rijksambities voor efficiënt ruimtegebruik.

3.1.2 Ladder duurzame verstedelijking

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Hiertoe wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6. lid 2 Bro). Een voorgenomen stedelijke ontwikkeling moet aan deze Ladder worden getoetst. Voor binnenstedelijke projecten moet de behoefte aan de betreffende functies worden beschreven. Voor een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet bovendien worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

De ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing als een plan wordt aangemerkt als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het mogelijk maken van 12 of meer woningen en meer dan 500 m^2 bvo voorzieningen wordt gezien als stedelijke ontwikkeling. Het geldende bestemmingsplan is vertrekpunt bij de beoordeling of iets een nieuwe stedelijke ontwikkeling is.

Toetsing

Het geldende bestemmingsplan maakt binnen vrijwel het gehele plangebied al een zeer grote oppervlakte detailhandel (waaronder supermarkten) en horeca mogelijk. Deze functies betreffen geen stedelijke ontwikkeling. Het toevoegen van woningen is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan.

Gelet op de toename van het aantal woningen is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, daarom wordt de behoefte aan woningen en programma-mix beschreven.

Het ruimtelijk verzorgingsgebied van de stedelijke ontwikkeling bepaalt tot welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken. De begrenzing van de regio is dus afhankelijk van de aard en omvang van het programmaonderdeel dat als stedelijke ontwikkeling wordt gezien. De relevante regio is in dit geval de gemeente Nijmegen binnen de regio Arnhem-Nijmegen.

Beschrijving woningbehoefte

Het woonprogramma bestaat uit minimaal 415 en maximaal 435 appartementen. De prijsverdeling is als volgt:

- circa 1/3 sociale huur.
- circa 1/3 middeldure huur en betaalbare koop.
- circa 1/3 vrije sector. Dit kan zowel huur als koop zijn.

De grote woningbehoefte in Nijmegen blijkt uit diverse rapporten en onderzoeken die hierna worden behandeld.

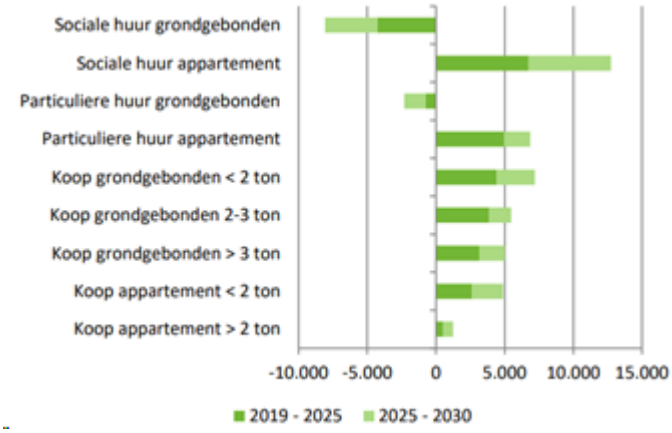
Woondeal Arnhem-Nijmegen (2020)

Nijmegen heeft na Amsterdam en Utrecht de grootste 'krapte' op de woningmarkt. Het is dus belangrijk dat er snel nieuwe woningen worden toegevoegd aan de woningvoorraad. Vanwege het woningtekort en de noodzaak om de woningbouw in Nijmegen te versnellen heeft Nijmegen, samen met Arnhem en de regio, een 'Woondeal' gesloten met het Rijk. In deze woondeal zijn afspraken gemaakt over het versnellen van de woningbouw, het betaalbaar houden van de woningen en het behouden van een goede kwaliteit van de leefomgeving. De Stationsomgeving/Centrum en de Kanaalzone zijn in de woondeal aangewezen als kansrijke gebieden voor het bouwen van extra woningen. Dit komt overeen met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Nijmegen. In de woondeal staat dat de behoefte tot 2030 35.000 woningen is en er slechts harde plancapaciteit is voor 17.000 woningen.

Woningmarktonderzoek 2019 Regio Arnhem-Nijmegen

Uit het in 2019 uitgevoerde regionale woningmarktonderzoek blijkt dat in de subregio Nijmegen behoefte is aan ruim 16.800 woningen, waarvan veruit het grootste deel in de gemeente Nijmegen.

	Inloop woningtekort tot 2%	Huishoudensgroei 2019 - 2025	Huishoudensgroei 2025 - 2030	Huishoudensgroei 2030 - 2040
Subregio Nijmegen	**4.100**	**7.660**	3.980	1.070*
Berg en Dal		470	210	100
Beuningen		540	160	110
Druten		450	290	200
Heumen		180	110	-40
Mook en Middelaar		210	80	30
Nijmegen		5.240	2.770	480
Wijchen		570	360	190



figuur 3.1: kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte (bron: Woningmarktonderzoek 2019 Regio Arnhem-Nijmegen)

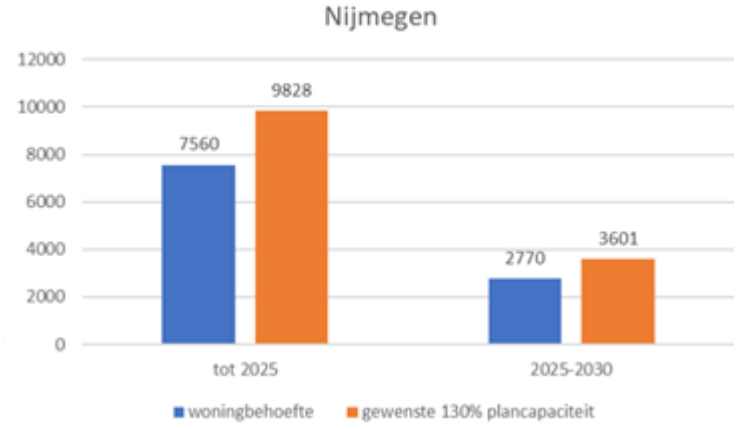
Er is behoefte aan vrijwel alle segmenten, met de nadruk op betaalbare appartementen.

Woningmarktmonitor Regio Arnhem Nijmegen

Volgens de woningmarktmonitor zijn er in 2020 harde plannen voor circa 6.150 woningen en in de gehele subregio circa 7.500. Hieruit wordt geconcludeerd dat er onvoldoende harde plancapaciteit beschikbaar is.

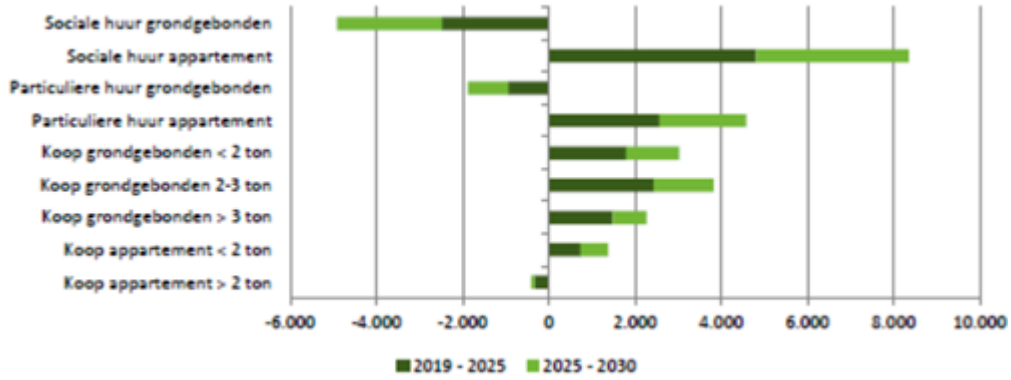
Woonagenda subregio Nijmegen e.o. 2020-2030 (2020)

Met de "Woonagenda subregio Nijmegen en omstreken 2020-2030" zijn regionale woonafspraken gemaakt. De gemeente Nijmegen heeft hierin als richtlijn het bouwen van 10.330 woningen tot 2030. Om dit te kunnen halen is een plancapaciteit van 130% nodig. Daarbij gaat het dus om het plannen van ruim 13.400 woningen.



figuur 3.2: woningbehoefte Gemeente Nijmegen (bron: Woonagenda subregio Nijmegen e.o. 2020-2030)

Dit is gebaseerd op het woningmarktonderzoek van Companen dat eind 2019 is opgeleverd. Daaruit blijkt een enorme kwantitatieve opgave. Kwalitatief is de opgave met name gericht op de betaalbare categorieën (sociale huur, middeldure huur en betaalbare koop (zie paragraaf 2.2). Deze ontwikkeling geeft hier mede invulling aan met betaalbare appartementen voor onder andere één- en tweepersoonshuishoudens.



figuur 3.3: kwalitatieve woningbehoefte regio Nijmegen e.o. (bron: Woonagenda subregio Nijmegen e.o. 2020-2030)

Uitvoeringsagenda Wonen Nijmegen 2020-2025

In samenhang met de Nijmeegse omgevingsvisie is op basis van het woonbehoefteonderzoek een uitvoeringsagenda wonen opgesteld. De gemeente zet in op alle doelgroepen en zet extra in op de doelgroepen die hulp nodig hebben op de woningmarkt. In de huidige markt zijn dat één- en tweepersoonshuishoudens, starters, lage en middeninkomens en studenten. Daarnaast wordt 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. Er worden minimaal 10.000 woningen 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 verlegt de gemeente de focus naar de bestaande stad. 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. Deze ontwikkeling sluit hierbij aan met toevoeging van woningen in het centrum.

Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040 Stad in beweging

In de Omgevingsvisie staan uitgangspunten voor het gebruik van de ruimte in Nijmegen. Het geeft daarmee de komende jaren richting aan de ontwikkeling van de stad. Waar kunnen bijvoorbeeld de benodigde 10.000 extra woningen komen? En hoe bieden we ruimte aan de groei van de werkgelegenheid met 10.000 banen tot aan 2030.

De groei van de stad wordt binnen de bestaande stad geaccommodeerd. Daarom kiest de gemeente voor een compacte en dynamische stad. Zo blijft de kwaliteit van het landschap rondom de stad behouden als belangrijke aantrekkingskracht van Nijmegen. Voor de groei van de stad richt de gemeente zich op 3 focusgebieden: een groter centrumgebied, de kanaalzone en het versterken van campussen. Daarbij hoort een keuze voor meer functiemenging en verdichting, maar wel op de juiste locaties en met kwaliteit voorop.

De ontwikkeling van de stad gaat gepaard met een gezonde leefomgeving voor de inwoners. Ontmoeten en voorzieningen spelen daarbij ook een belangrijke rol. Het stadscentrum transformeert steeds meer van 'place to buy' naar 'place to meet'. De extra woningen en werkplekken komen vooral in de zogeheten focusgebieden, waaronder het centrum. Door de ruimte in de bestaande stad te benutten voor de verwachte groei in het aantal inwoners, werknemers en bedrijven, kan Nijmegen die compacte stad blijven. Met een duidelijke identiteit en een prachtig omliggend landschap. Door slimme combinaties van woningen, werkplekken en andere functies blijft de stad aantrekkelijk om in te wonen, werken en te verblijven.

De komende jaren verschuift voor nieuwbouw het accent van eengezinswoningen naar woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens. Ook plant de gemeente meer woningen voor starters, middeninkomens en studenten. Daarnaast richt de gemeente zich ook op het huisvesting van ouderen en kwetsbare doelgroepen. Dit betekent dat er meer appartementen, sociale huur, middeldure huur, goedkopere koop en levensloopgeschikt gebouwd moet worden. Deze woningen wil de gemeente bouwen in stedelijk compacte milieus, waar sprake is van functiemenging.

Transformatie van een verouderd winkelcentrum naar een functiemix met wonen voor diverse doelgroepen in het centrum geeft invulling aan de behoefte.

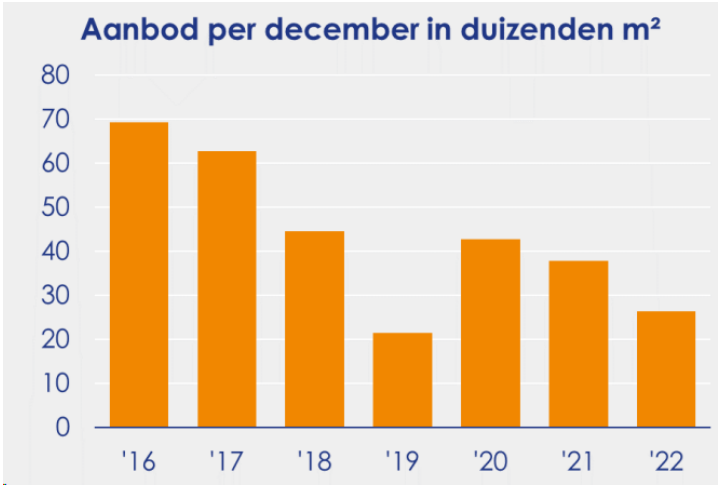
Beschrijving behoefte flexibele woon-werkwoningen

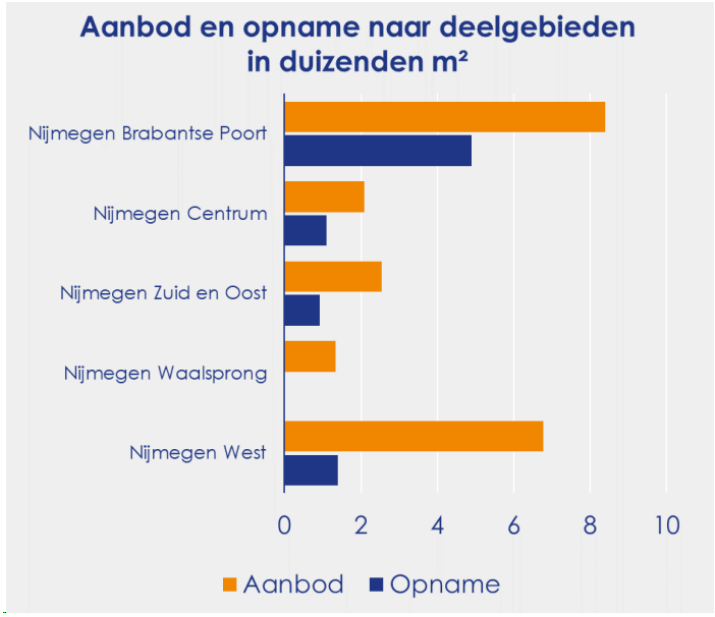
In het plangebied wordt ook kantoren (in de vorm van flexibele woon-werkwoningen) mogelijk gemaakt waar bewoners in het centrum een prettige werkplek kunnen vinden. Dit betreft een combinatie van woningen waar men ook op de begane grond een werkruimte of kantoor kan realiseren. Deze functie is in het bestemmingsplan beperkt tot maximaal 90 m^2.

Dynamis Sprekende cijfers Kantorenmarkten Nijmegen 2023

De kantorenmarkt in Nijmegen is de afgelopen drie jaar redelijk gestagneerd, wat begon door de coronapandemie. In 2022 weet de verhuisdynamiek zich nog steeds niet te herstellen. Binnen Nijmegen zijn de verschillen echter groot. Zo is Brabantse Poort vanwege de lagere huurprijzen redelijk in trek. In het centrum is er juist een grote schaarste aan kwalitatief aanbod, terwijl er wel veel vraag is naar goede kantoorruimten in het centrum.

De daling van het kantooraanbod is vooral te wijten aan de dynamiek op de Brabantse Poort. Hier nam het aanbod van kantoorruimte in 2022 in een jaar tijd met ruim 12.000 m² af. In Nijmegen Zuid en Oost en West stijgt het aanbod juist licht. Verhoudingsgewijs was de vraag het grootst in het centrum en Brabantste Poort. In het centrum is er echter een groot gebrek aan kwalitatief aanbod van kantoorruimte. Nieuwbouw in de toekomst moet nieuwe dynamiek geven aan de kantorenmarkt in het centrum van Nijmegen.





figuur 3.4: aanbod kantoorruimte Nijmegen (Bron: Sprekende Cijfers Kantorenmarkten 2023)

Regionaal Programma Werklocaties

Het Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem-Nijmegen, vastgesteld op 2 december 2020, vormt het kader voor het regionaal bedrijventerreinen- en kantorenbeleid. Uitgangspunt van het RPW is de regionale visie Arnhem-Nijmegen, ofwel de Groene metropoolregio, waarin wordt gestreefd naar een gebalanceerde economische ontwikkeling, met daarin ruimte voor landschap, duurzaamheid en een ontspannen leefkwaliteit.

Ten aanzien van kantoorlocaties wordt onderscheid gemaakt tussen kantoren op locaties in de omgeving van een Centraal Station, kantorenparken en kantoren op bedrijventerreinen. De centraal-stationslocaties zijn en blijven de meest gewilde locaties voor zowel wonen als werken. De afweging tussen wonen en werken op en rondom centraal stationslocaties is in het Regionaal Programma Werklocaties daarom een bestuurlijke prioriteit.

Omgevingsvisie Nijmegen

De Omgevingsvisie stelt dat Nijmegen een compacte en leefbare stad moet blijven, zodat mensen zich gemakkelijk lopend, fietsend of met het OV kunnen verplaatsen. Het groene omliggende landschap blijft intact en ondanks de verwachte groei wil de gemeente dat Nijmegen een aangename stad blijft.

De extra woningen en werkplekken komen vooral in de zogeheten focusgebieden, waaronder het centrum. Door de ruimte in de bestaande stad te benutten voor de verwachte groei in het aantal inwoners, werknemers en bedrijven, kan Nijmegen die compacte stad blijven. Met een duidelijke identiteit en een prachtig omliggend landschap.

Door slimme combinaties van woningen, werkplekken en andere functies blijft de stad aantrekkelijk om in te wonen, werken en te verblijven. Dit draagt ook bij aan het toch al gunstige ondernemersklimaat met financieel gezonde en hoogwaardige bedrijven. Nijmegen biedt ook in de toekomst volop ruimte aan voetgangers en fietsers en bewegen wordt gestimuleerd. In combinatie met een sterk openbaarvervoernetwerk blijft de stad leefbaar en bereikbaar.

Bij het beoordelen van de geschiktheid van de locatie voor een kantoorfunctie is het belangrijk om onderscheid te maken tussen grootschalige kantoren en kleinschalige kantoren. Voor de grootschalige kantoren is de omgeving van het Centraal Station van Nijmegen de aangewezen

locatie. Bij het Centraal Station kan de mobiliteitsbehoefte van een groot aantal werknemers op een duurzame wijze opgevangen worden door de uitstekende OV voorzieningen. Hierdoor blijft Nijmegen bereikbaar. Om deze reden is het Centraal Station van Nijmegen ook de enige locatie waar grootschalige kantoren zijn toegestaan vanuit regionaal en provinciaal beleid; zie hiervoor het Regionaal Programma Werklocaties.

Voor deze locatie wordt uitgegaan van kleinschalige woon-werklocaties. Het nieuwe concept van woon-werkruimtes waar mensen samen kunnen werken valt hieronder. Aan de ene kant beconcurreren kantoren in deze schaalgrootte niet de kantoorfunctie in de omgeving van het Centraal Station, aan de andere kant beantwoorden kantoren op deze locatie ook aan de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en zijn deze kantoren in het flexibel concept van woon-werklocaties bovendien een goede aanvulling op de kantoorfunctie van de centraal-stationlocatie. Vanuit het oogpunt van deze locatie is de (kleinschalige) werklocatie dat mogelijk gebruik wordt als kantoor bovenal belangrijk, omdat ze bijdraagt aan de dynamiek en reuring in het gebied.

3.1.3 Conclusie

Nijmegen is een dynamische groeistad waar de komende jaren behoefte is aan duizenden nieuwe woningen en banen.

Ook de Nijmeegse binnenstad is continu in beweging. De afgelopen jaren heeft de binnenstad een transformatie doorlopen van 'Place to buy naar place to meet'. Hierbij verschoof de focus langzaam maar zeker van detailhandel naar horeca. De winkelleegstand in winkelcentrum De Molenpoort past in deze trend. Door zowel ruimte te bieden voor detailhandel (inclusief supermarkt), horeca en wonen, blijft het Nijmeegse centrum levendig en gezond. Voor een goed woon- en leefklimaat zijn ook werkplekken noodzakelijk. Daarom wordt deze functie in de vorm van twee woon-werklocaties ook mogelijk gemaakt.

Deze ontwikkeling speelt vooral in op de behoefte aan woningen voor kleine huishoudens. De belangrijkste doelgroepen zijn de 'young professionals', expats, starters, doorstromers en ouderen. Mensen met een middeninkomen die niet direct de behoefte of de mogelijkheid hebben om een huis te kopen, maar die wel graag in het centrum willen wonen. Juist voor deze groepen is er een tekort aan betaalbare woningen. Door minimaal circa 2/3^{e} van de woningen in het betaalbare segment te realiseren wordt aangesloten bij de behoefte. Daarbij behoren ook woningen in de categorie sociale huur voor mensen met een laag inkomen. Tevens worden rolstoeltoegankelijke woningen gerealiseerd.

3.2 Relevant provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale beleid over onderwerpen als ruimte, water, mobiliteit, economie, natuur en landbouw. Een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland staat daarbij centraal. Met behulp van zeven ambities – op het terrein van energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, economisch vestigingsklimaat en op het woon- en leefklimaat – geeft de omgevingsvisie hier richting aan. In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsvisie relevant:

Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam

Om het landschap open, groen en het voorzieningenniveau op peil te houden en leegstand te voorkomen, is bouwen binnen bestaand verstedelijkt gebied ons vertrekpunt. De voorkeur wordt gegeven aan het benutten van bestaande gebouwen. Gegaan wordt voor concentraties

van bebouwing. Pas als er geen andere goede mogelijkheden zijn, wordt aan de randen van de steden of dorpen uitgebreid. Onderhavige ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand verstedelijkt gebied en past daarmee binnen de omgevingsvisie.

Deze afspraken blijven staan en worden met partijen verder doorontwikkeld. Daarnaast streven de provincie en haar partners er samen naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden: hoe kan de woningvoorraad kwantitatief en kwalitatief meegroeien met een veranderende vraag? Zij zien daarbij de volgende opgaven:

- van bouwen van nieuwe woningen naar benutten van de bestaande voorraad;
- van aanbod gestuurd naar vraag gestuurd.

Geconcludeerd wordt dat het hierboven genoemde provinciale beleid de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staat.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening is een van de instrumenten om de ambities uit de Omgevingsvisie te realiseren. Om samen een Gaaf Gelderland te bereiken, legt de Provincie bij het uitvoeren van haar taken de focus op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. De Provincie geeft hier richting aan door gezamenlijk zeven samenhangende ambities na te streven op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid; economisch vestigingsklimaat en woon- en leefklimaat. In de verordening zijn alleen regels opgenomen als dit nodig is om de provinciale ambities waar te maken of wettelijke plichten na te komen. Net als de Omgevingsvisie richt de Omgevingsverordening zich op de inrichting en kwaliteit van de Gelderse leefomgeving. Daarom zijn bijna alle regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, natuur, water, verkeer en bodem in deze verordening opgenomen. Alleen de Waterverordeningen (per waterschap) en de Gelderse Vaarwegverordening 2009 zijn (nog) niet in de Omgevingsverordening opgenomen.

De ontwikkeling betreft een ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied van Nijmegen op een reeds bebouwde locatie. Geconcludeerd wordt dat de omgevingsverordening de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staat.

3.2.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het provinciale 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 beleidsvisie 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.

Uitgangspunt: 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.

Opgaven en ruimtelijke keuzes

4 opgaven en 8 richtinggevende keuzes staat centraal in de Omgevingsvisie. Nieuwe ruimtelijke initiatieven dienen altijd bij te dragen aan de 4 grote opgaven uit de Omgevingsvisie, en bij voorkeur aan meer dan één tegelijkertijd.

4 opgaven

De Economisch veerkrachtige stad, Sociale en gezonde stad, Aantrekkelijke stad, en Duurzame stad zijn de vier opgaven die de basis vormen van het bestuursakkoord (2018-2022) en de Omgevingsvisie. Van hieruit wordt de ontwikkeling van de stad bekeken en worden onze ambities geformuleerd.

1. Economisch veerkrachtige stad
   We gaan onze economische kansen beter benutten. We willen dat de banengroei in onze stad zich gaat verhouden tot de bevolkingsgroei en mobiliseren ons onbenutte potentieel. Dit doen we met de stad én met de regio, die de motor is van onze economische groei. We hebben economisch sterke sectoren in de stad, maar we hebben ook dringend behoefte aan meer werkgelegenheid voor zowel hooggeschoolden als voor praktisch werkenden.

2. Sociale en gezonde stad
   Nijmegen is en blijft een sociale stad. We werken aan gevarieerde, gemengde wijken en willen sociale tegenstellingen en maatschappelijke onvrede verkleinen.
3. Aantrekkelijke stad
   Nijmegen is een prachtige stad en dat blijven we. De kwaliteit van de stedelijke omgeving is voor ons een prioriteit. We willen onze sterke identiteit als stad met historie in een groene omgeving behouden en uitdragen. Nijmegen staat landelijk in de top 3 van steden met het hoogste percentage woningtekort. We blijven groeien. Het aantal ouderen neemt toe, maar er vestigen zich ook meer jongeren. Deze voor Nederland bijzondere dubbele groei vraagt veel van onze stedelijke voorzieningen.

4. Duurzame stad
   Nijmegen loopt voorop in de uitvoering van de duurzaamheidsopgaven voor Nederland. We hebben de ambitie en de potentie om samen met de regio koploper op het gebied van

duurzaamheid en circulariteit te blijven. De oplossingen die we samen met de stad en regio uitwerken voor de energietransitie, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie zijn ook voor de rest van het land van belang.

8 richtinggevende keuzes

De 4 opgaven voor Nijmegen zijn goed te combineren, we kijken daarom naar integrale oplossingen. Waarbij we een vraagstuk vanuit meerdere invalshoeken benaderen en de oplossing bijdraagt aan het oplossen van meerdere problemen. Hieronder de kern van de richtinggevende keuzes uit de Omgevingsvisie.

1. Compacte, dynamische stad:
   Omdat we de impact van groei op de omgeving zo klein mogelijk willen houden ligt de nadruk op verdichting. De groeiopgave willen we benutten 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 een- en tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor studenten, starters, ouderen en kwetsbare doelgroepen.
   Voor nieuwe kantoren is vooral het stationsgebied kansrijk. Brabantse Poort en Campus Heyendaal beschouwen we als toekomstbestendige kantoorlocaties.
   Voor onder meer logistiek en de maakindustrie ontwikkelen we in overleg met regio bedrijventerrein de Grift. Het Engieterrein wordt herontwikkeld voor watergebonden bedrijvigheid en bedrijven die duurzame energie opwekken. Op de campussen richten we ons op herontwikkeling, intensivering en functiemenging. In Winkelsteeg onderzoeken we de mogelijkheden voor een gemengd stedelijk milieu, daarbij rekening houdend met de perspectieven en ontwikkelmogelijkheden van bestaande en toekomstige bedrijvigheid.
2. Toekomstbestendige wijken
   Om tot een inclusieve en vitale stad te komen, streven we onder meer naar 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 ondersteunen we om verbeteringen te realiseren.
3. Groene, gezonde stad
   We willen als stad bijdragen aan de gezondheid van onze 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 ontwikkelen we o.a. een netwerk van aantrekkelijke beweegroutes op stad- en wijkniveau.

4. Duurzame mobiliteit
   In de regio Arnhem-Nijmegen werken we gezamenlijk aan duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Het gaat om het inzetten en stimuleren van schone vervoersmiddelen en het efficiënter benutten van vervoer.
   Om de stad te laten groeien zonder mobiliteitsproblemen te laten ontstaan zetten we in op: lopen, fiets, OV en Mobility as a Service. Met deze vervoersvormen kunnen we een aantal maatschappelijke doelen bereiken. Duurzame mobiliteit brengt mensen in beweging, is goed voor de gezondheid en luchtkwaliteit, versterkt sociale cohesie, creëert gelijke kansen, versterkt de economische structuur en draagt bij aan de beleving van de stad.

5. Energieopgave
   Ons doel is dat Nijmegen uiterlijk in 2045 energieneutraal en aardgasvrij is. Samen met andere gemeenten, waterschappen en de provincie stellen we een Regionale Energie Strategie (RES) op. Hierin maken we keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor nodige opslag- en energie infrastructuur. De RES geeft met zoekgebieden aan welke gebieden in de regio geschikt zijn voor de opwekking van hernieuwbare energie.
6. Groter centrumgebied
   De komende jaren werken we aan de verbreding van het centrum naar de gebieden rondom de Waal. Onder de noemer 'Nijmegen omarmt de Waal' realiseren we verschillende projecten en ontstaat hier een variatie van nieuwe gemengde milieus en hebben de rivieroevers een belangrijke openbare functie. Het gaat o.a. om het Stationsgebied, NYMA, Hof van Holland, Waalkade, Valkhofkwartier, Vlaams Kwartier en Burchtstraat/Augustijnenstraat.

7. Sterke campussen
   De komende jaren blijven we investeren in de clusters Health & high Tech om nieuwe banen te creëren. We willen ruimte bieden aan nieuwe bedrijven en meewerken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dit doen we mede door te investeren in uitstraling en kwaliteit en door de mogelijkheden voor intensivering en functiemenging op campussen te onderzoeken. De Novio Tech Campus, Campus Heyendaal en de binnenstad zijn sterke campussen in Nijmegen.

8. We omarmen het kanaal
   We zien een samenballing van opgaven rondom het Maas-Waalkanaal. Hier zien we kansen voor intensivering en transformatie in de huidige woongebieden in Dukenburg, Lindenholt, Neerbosch-Oost, Hatert, groene gebieden en de werkgebieden Winkelsteeg en Oost-Kanaalhavens. Door de Kanaalzone tot ontwikkeling te brengen werken we o.a. aan een betere verbinding van Dukenburg en Lindenholt met de rest van de stad en geven we de bestaande wijken rondom het kanaal een impuls. De transformatieopgave vraagt om verdere verkenning en onderzoek.

In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsvisie relevant:

Compacte dynamische stad. Het planvoornemen betreft een herontwikkeling van een reeds bebouwde locatie. Het gebruik wordt ter plaatse geïntensiveerd, zonder een vergroting van het ruimtebeslag. Door de combinatie van woningen, woon/werkplekken, horeca en detailhandel blijft de stad aantrekkelijk om in te wonen, werken en te verblijven. De ontwikkeling draagt daarmee bij aan de transformatie van het stadscentrum van 'place to buy' naar 'place to meet'.

De ontwikkeling draagt verder (beperkt) bij aan de richtinggevend keuzes: Duurzame mobiliteit, Groene, Gezonde Stad en Energieopgave. De daken worden veelal groen ingericht en bieden mogelijkheden voor de opvang van water. Daarnaast is hier ruimte voor ontmoeting en worden de woningen duurzaam en gasloos ontwikkeld. De ontwikkeling betreft een 'autoloze' ontwikkeling en het gebruik van de fiets, OV en andere vervoersmiddelen worden gestimuleerd.

3.3.2 Gebiedsvisie Vlaams Kwartier

In september 2017 verzoeken bewoners en ondernemers in het gebied de gemeente maatregelen te nemen om de leefbaarheid in de buurt te verbeteren. Daarop is een integraal team samengesteld om een verandering in gang te zetten. Met als doel het gebied terug te geven aan bewoners en ondernemers. De opgestelde gebiedsvisie vormt een kader voor nieuwe initiatieven en is een uitnodiging aan anderen om mee te doen. De ambities zijn:

1. Overlast verminderen & leefbaarheid verbeteren
2. Veiligheid vergroten
3. Mobiliteit verbeteren
4. Economisch potentieel benutten
5. Vastgoed en openbare ruimte verbeteren

Naast deze hoofdthema's zijn ook cultuurhistorie, klimaatadaptatie en natuur inclusief bouwen specifiek benoemd als aandachtsgebieden.

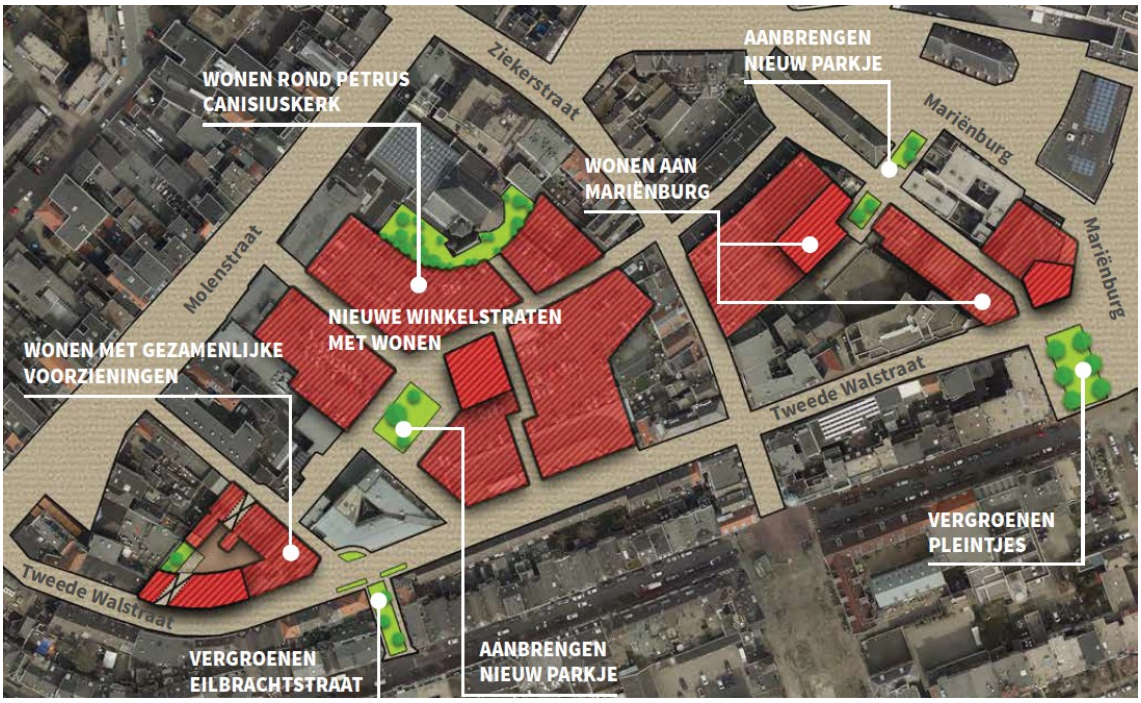
Het Vlaams Kwartier bestaat uit drie deelgebieden. Het deelgebied Molenpoortpassage is vanzelfsprekend het meest relevant voor deze ontwikkeling, maar kan niet los worden gezien van de andere deelgebieden. Het creëren van nieuwe verbindingen en samenhang binnen en tussen de deelgebieden is een belangrijke opgave in het Vlaams Kwartier. De Gebiedsvisie en de verbeeldingen dienen als vertrekpunt en inspiratie bij de verdere (concrete) planontwikkeling in het gebied, zoals nu bij de Molenpoortpassage.

Over de Molenpoortpassage wordt in de gebiedsvisie geconcludeerd dat de bezetting van winkelruimte niet optimaal is en dat de capaciteit van het parkeerdek niet ten volle wordt benut. Als kansen voor de Molenpoortpassage zijn genoemd:

- Het parkeerdek gedeeltelijk geschikt maken voor bewonersparkeren
- Het parkeerdek, dat zomers sterk opwarmt (hitte-stress) deels vergroenen
- In gesprek met de eigenaar van de Molenpoort om herontwikkeling te onderzoeken

De herontwikkeling biedt kansen voor structurele verbetering zoals:

- Onoverdekte straatjes en pleinen voor wonen en winkelen
- Het herstellen van het middeleeuwse stratenpatroon met aansluitingen op de Ziekerstraat, Molenstraat, Tweede Walstraat en Vlaamsegas
- Ruimte voor stadswoningen rondom de Molenstraatkerk, de Petrus Canisiuskerk
- Vlaamsegas en Tweede Walstraat uit isolement door een doorsteek / verbinding Vlaamsegas – Molenpoort
- Gezonde woningmix, zowel kleine eenheden voor starters als duurdere en grotere woningen



Figuur 3.3.1 Gebiedsvisie Vlaams Kwartier

3.3.3 Doelgroepenverordening

Bij raadsbesluit is op 12 juli 2023 de 'Verordening doelgroepen woningbouw Nijmegen' vastgesteld waarin regels zijn opgenomen ten aanzien van de realisatie, exploitatie en instandhouding van sociale en middeldure huurwoningen. Als doelgroep voor sociale huurwoningen worden huishoudens aangemerkt met een inkomen tot aan de inkomensgrens van het DAEB-besluit van de Europese Commissie. Voor middeldure huurwoningen en sociale koopwoningen zijn aanvangshuurprijzen dan wel maximale aanvangskoopprijzen vastgelegd in de verordening. De verordening geeft de gemeente de mogelijkheid om in een bestemmingsplan, en/of in de bijbehorende anterieure overeenkomst, vast te leggen dat een woningbouwlocatie bestemd moet zijn voor sociale of middeldure huur en/of koopwoningen. Gedurende een termijn van 5 tot 25 jaar na eerste ingebruikname dienen de woningen beschikbaar te blijven voor de betreffende doelgroep.

De beoogde ontwikkeling (waarvan de ambities in februari 2019 zijn vastgelegd) sluit niet geheel aan bij de op 12 juli 2023 vastgesteld verordening. In de anterieure overeenkomst zijn specifieke afspraken voor onderhavige ontwikkeling vastgelegd. Hierbij is een integrale afweging gemaakt tussen de verschillende overige beleidsdoelen en om realisatie mogelijk te maken / houden. Bij de afweging om af te wijken van de kaders uit de doelgroepenverordening, of onderdelen ervan in te zetten, is onder meer betrokken:

- de integrale afweging in relatie tot overige beleidsdoelen;
- het kunnen mogelijk maken/ houden van de realisatie;
- strijdigheid met eerder gemaakte afspraken en afspraken die op moment van vaststelling van de doelgroepenverordening al in wording waren;
- strijdigheid met afspraken uit gemeentelijke exploitatie die onderdeel is van het Voortgangsrapportage Grote Projecten 2023.

De doelgroepenverdeling wordt niet in de regels van dit bestemmingsplan geborgd omdat deze reeds in de anterieure overeenkomst zijn vastgelegd.

3.3.4 BOSS 2024

Het voormalige uitvoeringskader “Speelruimte” was in 2015 vastgesteld en benoemt de uitgangspunten voor inrichting van speelplekken, toegankelijkheid en participatie. Een deel van deze uitgangspunten blijven gelden. Echter door nieuwe inzichten en veranderende ambities is het nodig om een nieuw kader vast te stellen over vorm en ruimtegebruik. Een kader dat breder is dan speelplekken voor kinderen. Het uitvoeringskader BOSS 2024, vastgesteld november 2023, richt zich op bewegen, ontmoeten, spelen en sporten in de openbare ruimte voor bewoners van alle leeftijden.

Het BOSS 2024 wordt onderscheiden in vier lagen. Door het verbinden van deze verschillende lagen ontstaat er een netwerk door de stad waar inwoners kunnen bewegen, ontmoeten, spelen en sporten:

1. Bovenwijkse beweegnetwerken
2. Groene sociale knooppunten
3. Buurtplekken
4. Ruimte op 'straat'

Voor elke laag zijn de functies, ambities en inrichting nader omschreven. Deze ambities richten zich met name op het creëren van een diversiteit van (speel)voorzieningen met een goede spreiding over de stad.

Voor deze ontwikkeling is de toepassing van de ambities uit het BOSS niet haalbaar. Het te realiseren openbaar gebied is te klein voor het aanbrengen van speeltoestellen. Wel moet bij de inrichting van de openbare ruimte rekening gehouden worden met de sociale veiligheid van dit gebied. Daarnaast moeten binnen het de beperkte omvang van de openbare ruimte overige

voorzieningen worden zoals gerealiseerd zoals voorzieningen ten behoeve van waterretentie, hittestress etc.

3.3.5 Koers voor de binnenstad

Deze Koers voor de binnenstad is een gebiedsvisie. Hierin staan de algemene kaders voor de ontwikkeling van de binnenstad tot 2035. Deze visie beschrijft ruimtelijke onderwerpen, zoals: wonen, werken, mobiliteit en groen. Maar in het centrum van onze stad gaat het natuurlijk ook om: veiligheid, ondernemen, leefbaarheid en cultuur. De koers op hoofdlijnen zal door de gemeente worden opgenomen in de geactualiseerde omgevingsvisie.

In 2035 is de binnenstad een stuk duurzamer, groener en interessanter. Voor bewoners en voor verschillende bezoekers blijft er plek voor evenementen, en is er meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De binnenstad blijft sociaal en economisch sterk met een leefbare binnenstad met een divers winkelaanbod en voldoende horeca, en het is een plek waar iedereen zich prettig kan voelen. We stimuleren de verbinding en samenwerking tussen bewoners en gebruikers.

De samenhang tussen wonen, werken, sporten, spelen en ontspannen vinden we belangrijk. Dit abstracte toekomstbeeld hebben we verder uitgewerkt in vijf herkenbare thema's: groen, bruisend, ondernemend, verbonden en inclusief.

De herontwikkeling van de Molenpoortpassage past binnen de gebiedsvisie. De transformatie van de Molenpoortpassage biedt een kans voor diversiteit van de verschillende functies in het kernwinkelgebied en biedt daarnaast de mogelijkheid om grotere winkelketens aan te trekken. Daarnaast biedt de ontwikkeling kansen om de verbindingen met het kernwinkelgebied en met de Tweede Walstraat te verbeteren. Ook draagt de herontwikkeling van de Molenpoortpassage bij aan de vergroting van de leefbaarheid van de binnenstad. De ontwikkeling draagt hiermee bij aan de koers en ambities van deze gebiedsvisie.

3.3.6 Klimaatadaptatiestrategie Nijmegen

De Klimaatadaptatiestrategie Nijmegen 'Samen voorbereid op het weer van de toekomst' is in oktober 2023 vastgesteld. Nijmegen wil in 2035 klimaatbestendig zijn. Om dit doel te bereiken zijn per thema (droogte, hitte, wateroverlast en gevolgbeperking overstromingen) stadsbrede doelstellingen opgesteld, waarmee invulling wordt gegeven aan wat we in Nijmegen verstaan onder klimaatadaptatie. Daarnaast wordt aan de hand van leidende principes beschreven hoe deze doelstellingen bereiken kunnen worden en worden prestatie-indicatoren meegegeven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen urgente en minder urgente locaties. De minder urgente locaties worden opgepakt door werk met werk te maken. Op sommige plekken is de urgentie echter zo hoog dat niet gewacht kan worden op een meekoppelkans. Hier is een extra inspanning nodig. Uit de lijst met urgente locaties zijn 10 prioritaire locaties geselecteerd. Hiervoor geldt dat deze vóór 2035 zijn aangepakt. Dit betekent dat eerst onderzocht wordt of de risico's daadwerkelijk aan de orde zijn en welke maatregelen, zowel fysiek als niet-fysiek, mogelijk zijn. Is een structurele oplossing niet haalbaar, dan wordt een tijdelijke maatregel genomen om de ernstige gevolgen die kunnen optreden bij niets doen te voorkomen.

Voor de verschillende thema's zijn prestatie-indicatoren opgesteld:

- het verwerken van 40-70 mm hemelwater voor nieuwe ontwikkelingen;
- afname van minimaal 10% verharding;
- 40-50% warmtewerende oppervlakten;
- groene schaduwplekken;
- voorkomen schade bij een nieuwbouw van 70 mm hemelwater in één uur;
- rekening houden met risico's hogere rivierstanden.

Voor onderhavige ontwikkeling zijn reeds afspraken gemaakt met de gemeente over hoe om te gaan met hemelwater en klimaatadaptatie. In de huidige situatie is het plangebied volledig verhard. Met het planvoornemen neemt de verharding af en wordt groen toegevoegd (o.a. groene daken en in de openbare ruimte). De ontwikkeling zal voldoen aan de norm van 40 mm. De uitwerking hiervan is mede afhankelijk van de inrichting van de buitenruimte, de archeologische ondergrond en de positie van bomen. In paragraaf 4.8 is de wijze van verwerking van hemelwater nader uitgewerkt.

3.3.7 Toolbox natuurinclusief bouwen

Om natuurinclusief bouwen beter te implementeren is de 'Toolbox natuurinclusief bouwen, leidraad voor de gemeente Nijmegen' opgesteld en in november 2023 vastgesteld. Dit document biedt een natuurinclusieve aanpak waar biodiversiteit vanaf het begin van het (ontwerp)proces integraal wordt meegenomen als onderdeel van de opgave. Hierin staat het dier en zijn leefomgeving centraal. Met de Toolbox Nijmegen krijgt biodiversiteit een volwaardige plek in het integrale ontwerpproces, wordt er nagedacht over het natuurlijk systeem en wordt gezamenlijk bijgedragen aan het behoud en versterking van bedreigde, maar ook de meer algemene plant- en diersoorten.

In de Toolbox Nijmegen wordt een norm meegegeven waaraan moet worden voldaan. Voor de wijze waarop aan de norm wordt voldaan is alle keuzevrijheid. Het staat de initiatiefnemer vrij om op creatieve wijze invulling te geven aan de Toolbox Nijmegen, met in achtneming van de eisen die de diersoorten stellen aan hun leefgebied.

Met het planvoornemen wordt aan de hand van de toolbox natuurinclusief gebouwd. Vanwege de omvang van de ontwikkeling wordt de exacte invulling in samenspraak met een ecoloog uitgevoerd.

3.3.8 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met gemeentelijk beleid. Het plangebied aan de Tweede Walstraat ligt in de binnenstad van Nijmegen. Het centrumgebied leent zich bij uitstek voor een diversiteit aan functies. Om de levendigheid van het gebied als geheel te bevorderen is het wenselijk om woon/werkfuncties, voorzieningen en wonen te combineren in dit gebied. De woon/werk, horeca of winkelfuncties zorgen voor activiteit overdag terwijl de woonfunctie en deels horeca ervoor zorgen dat het gebied ook 's avonds niet verlaten is.

Hoofdstuk 4
Omgevingsaspecten

4.1 Bezonning en windhinder

In paragraaf 2.3 worden de stedenbouwkundige karakteristieken van het plan beschreven. Middels bezonning- en windhinderonderzoek is de compositie van bouwblokken aangescherpt zodat een goede aansluiting op de directe omgeving ontstaat.

Bezonning

Een bezonningstudie is uitgevoerd (zie bijlage 1). Uit de bezonningsstudie blijkt dat er met de realisatie van de nieuwbouw geen sprake is van onaanvaardbare schaduwwerking op de omgeving en dat deze niet overschrijdend is aan de norm van TNO (De TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.)

Bij het ontwerpen is rekening gehouden met de omliggende bebouwing. De gebouwen hebben een getrapte vorm, zodat er naar boven een slanker silhouet ontstaat. Zo wordt de schaduwwerking op de straat en omliggende bebouwing geminimaliseerd.

Windhinder

In een quickscan windhinder zijn de te verwachten windcondities rond het plangebied onderzocht (zie bijlage 2). Het windklimaat wordt overwegend gekenmerkt door windluwe condities, wat resulteert in een laag risico in het plangebied. Het optredende windklimaat sluit uitstekend aan bij de gewenste windgevoelige activiteiten zoals slenteren (winkelgebied) en langdurig zitten (horecaterrassen) binnen het plangebied.

Windrijkere condities treden lokaal op in de doorgang, die het centrale plein en de Ziekerstraat ten noordoosten met elkaar verbindt. Deze condities treden op binnen het plangebied waar een verkeersfunctie (doorlopen of slenteren) beoogd is. Dit resulteert dan ook in een comfortabel gebruik van de openbare ruimte.

4.2 Bedrijven en milieuzonering; industrielawaai

4.2.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van

milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

De toepassing van milieuzones en richtafstanden ten opzichte van de verschillende omgevingstypen, zoals een rustige woonwijk of gemengd gebied, gaat uit van het principe van functiescheiding. Ten aan zien van het plangebied is echter sprake van een functiemengingsgebied zoals bedoeld in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In zo'n gebied is van oudsher reeds sprake van een matige tot sterke functiemenging, waar milieubelastende en milieugevoelige functies op dusdanig korte afstand van elkaar zijn gesitueerd, dat de richtafstanden (en dus functiescheiding) niet goed toepasbaar zijn, zonder dat hiermee ook het karakter van het gebied (ongewild) wordt aangetast. In bijlage 1 bij de regels wordt dit nader toegelicht.

In gebieden met functiemenging wordt niet gewerkt met richtafstanden. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie, ruimtelijk relevante, milieucategorieën:

- categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen en andere milieugevoelige functies kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijvigheid zijn daarbij toereikend. Gebouwen zijn aanpandig indien zij constructief aan elkaar zijn gebouwd, waardoor contactgeluid via een constructieve verbinding mogelijk is;
- categorie B: activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere milieugevoelige functies dienen plaats te vinden. Gebouwen zijn bouwkundig afgescheiden indien er sprake is van zelfstandige bouwkundige eenheden, die in constructief en functioneel opzicht te onderscheiden zijn (201303879/1/A2);
- categorie C: de activiteiten zoals genoemd onder categorie B, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Ook detailhandel en kantoren zijn in dit plan onderworpen aan de VNG-methodiek en ondergebracht in de staat van bedrijfsactiviteiten. Het doel hiervan is om duidelijkheid en rechtszekerheid ten aanzien van deze functies, met een vaak grote maatschappelijke impact, te verschaffen. De SvB van dit bestemmingsplan wijkt op enkele onderdelen af van de bedrijvenlijst van bijlage 1 van de VNG-publicatie. Allereerst valt qua vormgeving op dat, anders dan in de VNG-brochure (bijlage 1 van de VNG-brochure volgt de SBI-indeling), de indeling van de methodiek van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) is aangehouden. Hierbinnen zijn vervolgens de verschillende functies en hoofdgroepen van de VNG-brochure (inclusief code) ingebracht. Tevens is aangegeven of de betreffende categorie in aanmerking komt voor functiemenging en zo ja, welk type (A, B of C) van toepassing is. De SvB van dit bestemmingsplan is opgenomen in bijlage 2 bij de regels. Ook de staat van horeca-activiteiten is ondergebracht in deze SVB. Conform de toelichting in bijlage 1 wordt daarbij nog steeds onderscheiden in de drie categorieën licht, middelzware en zware horeca.

4.2.2 Toetsing

Ten behoeve van de beoogde bestemmingsplanwijziging is een quickscan naar bedrijven en milieuzonering uitgevoerd, zie bijlage 3.

Activiteiten omgeving

In de omgeving staat het daar geldende bestemmingsplan binnen de bestemmingen 'Gemengd-3' en 'Gemengd-4' bedrijven van categorie 1 en 2 toe (en is 'gemengd gebied' als uitgangspunt genomen). De grootste richtafstand voor categorie 2 bedrijven bedraagt 30

meter. Binnen gemengd gebied bedraagt deze richtafstand 10 meter. De meest nabij gelegen 'Gemengd-3'- en 'Gemengd-4'-bestemmingen grenzen direct aan het plangebied, Verder zijn horeca en discotheek binnen deze bestemmingen relevant. De toegestane horeca valt binnen categorie 1 met een richtafstand van 0 meter binnen gemengd gebied.

Aan de Molenstraat is middels de aanduiding 'discotheek' tevens een discotheek toegestaan. Discotheken zijn ingedeeld in milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter. Deze discotheek bevindt zich op iets meer dan 50 meter en is daarom niet relevant.

In de directe omgeving zijn enkele potentiële geurbronnen aanwezig, zoals restaurants. Omdat ook hier sprake is van reeds aanwezige gevoelige bestemmingen direct naast deze bronnen, is het redelijk te veronderstellen dat ter plaatse van nieuwe gevoelige bestemmingen binnen het plangebied geen sprake is van geurhinder.

Pal ten noorden van het plangebied is binnen de bestemming Maatschappelijk een kerk aanwezig. Ingedeeld in milieucategorie 2 is hiervoor een richtafstand van 10 meter van toepassing, enkel voor 'geluid'. Formeel is voor woningen die binnen 10 meter afstand tot de bestemming worden geprojecteerd een nader akoestisch onderzoek nodig. Omdat rondom deze maatschappelijke bestemming (bovendien op kortere afstand tot de bestemming) ook woningen mogelijk (en aanwezig) zijn binnen de bestemmingen Gemengd-3 en Gemengd-4, wordt gesteld dat ook ter plaatse van de nieuwe woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Activiteiten plangebied

In de huidige situatie zijn de gronden binnen het plangebied, volgens de bestemming Centrum zie paragraaf 1.3, bedoeld voor cultuur, detailhandel, dienstverlening, bedrijven in milieucategorie 1 en 2, lichte tot middelzware horeca en een parkeerdek.

De begane grond en eerste verdieping bestaan uit winkelfuncties (detailhandel, supermarkt) en horeca en bovenop bevindt zich een parkeerdek, dat vanuit de Tweede Walstraat toegankelijk is. Maatgevend voor de huidige bestemming is het parkeerdek, dat in milieucategorie 2 een richtafstand van 10 meter heeft.

De ambitie is om centraal in het plangebied een openbare ruimte (straat) te creëren, met daar omheen detailhandel, supermarkt, horeca en woningen. Deze nieuwe functies zijn van een lagere categorie dan de functies die in de bestaande situatie mogelijk zijn. Daarom wordt geconcludeerd dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande omliggende bestemmingen vanwege het planvoornemen niet nadelig wordt beïnvloed. Enkel een onderzoek industrielawaai is noodzakelijk naar de (her)inpassing van onder andere de supermarkt aan de Tweede Walstraat.

De geluiduitstraling van de beoogde ontwikkeling is onderzocht, zie bijlage 9. De geluiduitstraling wordt veroorzaakt door diverse (dak)installaties, voertuigbewegingen van de supermarkt t.b.v. laden en lossen en door de stemgeluiden van de onoverdekte terrassen. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van het Activiteitenbesluit en in het kader van een goede ruimtelijke ordening (stemgeluid). Uit de berekeningen blijkt dat de gevels van de woningen van het plan zelf maatgevend zijn.

Activiteitenbesluit

Uit het onderzoek blijkt dat met de bedrijfssituatie voor zowel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als het maximale geluidsniveau voldaan wordt aan de eisen van het Activiteitenbesluit

Stemgeluid terrassen

In de gemeentelijke A.P.V. wordt voor terrassen in het centrum een maximale openingstijd voorgeschreven van 09.00 uur tot 01.00 uur. In de regels van dit bestemmingsplan wordt hiervan afgeweken en worden deze openingstijden ingeperkt van 09.00 tot 23.00 uur. Bovendien worden op de terrassen geen versterkte muziek toegestaan.

Het plan betreft een transformatie van thans enkel een winkelgebied, dat 's avonds en 's nachts gesloten is voor publiek, naar een nieuwe situatie waarbij een mix ontstaat van wonen en winkelen en horeca. Voor deze nieuwe situatie is de wens een relatief rustig gebied te realiseren in de dynamische binnenstad. De horeca die hier gerealiseerd zal gaan worden, is ter versterking van de woon-/winkelfunctie. In deze “rustige” omgeving past een openingstijd tot 23.00 uur van de bijbehorende terrassen beter dan de reguliere openingstijd tot 01.00 uur.

Er zijn geen wettelijke eisen van kracht voor stemgeluiden van terrassen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek naar stemgeluiden echter wel relevant. Hierbij is aansluiting gezocht bij de VNG Publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering, editie 2009'. Uit dit onderzoek blijkt dat de piekniveau's in alle gevallen voldoen aan de toetswaarden. Verder blijkt dat de langetijdgemiddelde geluidniveau's bij diverse appartementen enkele dB's hoger zijn dan de normen. Vanwege deze overschrijding is de situatie in het onderzoek nader beschouwd en onderbouwd. De beoogde horecafunctie is weinig milieubelastend en komt veelvuldig voor in het centrumgebied. Zo wordt stemgeluid van terrassen hier als minder hinderlijk ervaren en past dit bij de levendigheid van het centrum. Op basis daarvan wordt de situatie als inpasbaar beoordeeld.

Conclusie

Het woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woningen is aanvaardbaar. Er zijn daarnaast geen bedrijven in de omgeving die door de voorgenomen ontwikkeling in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

4.3 Wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van een weg. Wegen waarvoor een maximum toegestane snelheid geldt van 30 km/uur en die binnen een als woonerf aangeduid gebied liggen zijn niet gezoneerd en daardoor niet onderzoeksplichtig.

De voorkeursgrenswaarde uit de Wgh voor wegverkeer bedraagt 48 dB. De maximum toegestane geluidbelasting voor wegverkeer bedraagt 63 dB. De voorkeursgrenswaarde mag worden overschreden als geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel dat deze voorzieningen om stedenbouwkundige, verkeerskundige of om financiële redenen niet wenselijk zijn. Na deze maatregelenafweging moet aan de voorwaarden uit de beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder worden voldaan. De voorwaarden zijn als volgt:

- Er moet een ontheffingscriterium van toepassing zijn;
- Elke woning moet minimaal één geluidluwe zijde hebben (een geluidluwe zijde is een zijde waarbij de geluidbelasting niet hoger is dan 48 dB);
- Elke woning met buitenruimte moet minimaal één buitenruimte aan de geluidluwe zijde hebben (een geluidluwe zijde is een zijde waarbij de geluidbelasting niet hoger is dan 48 dB);
- Als de geluidbelasting op een woning hoger is dan 53 dB vanwege wegverkeer dan geldt voor een woning een indelingseis, minimaal één slaapkamer moet aan een geluidluwe zijde liggen (een geluidluwe zijde is een zijde waarbij de geluidbelasting niet hoger is dan 48 dB).

Als aan de voorwaarden uit de beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder wordt voldaan, kan een hogere waarde worden vastgesteld.

Toetsing

De beoogde woningen liggen niet binnen de zone van een gezoneerde weg. Het plangebied ligt in een voetgangersgebied. Omliggende wegen hebben grotendeels een maximumsnelheid van 30 km/uur. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting vanwege deze wegen op de nieuwe woningen berekend. Dit onderzoek is als bijlage 10 bij deze toelichting opgenomen.

Bij de bovenste twee bouwlagen van blok A is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor twee woningen moeten hogere waarden aangevraagd worden bij de gemeente. Voor deze twee woningen zijn de in het onderzoek beschreven maatregelen bij de buitenruimen nodig. Het ontwerpbesluit hogere waarden is op 15 november 2023 genomen. Dit besluit is als bijlage 11 toegevoegd.

Verder is de geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Tweede Walstraat bij een aantal woningen relatief hoog. Voor deze woningen worden echter geen hogere waarden aangevraagd, waardoor formeel het geluidbeleid niet van toepassing is.

Het aspect wegverkeerslawaai vormt met het besluit hogere waarden en de te nemen maatregelen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.4 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de volgende tabel weergegeven.

Stof	**Toetsing van**	**Grenswaarde**
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m³
fijn stof ($PM_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m³

tabel 4.1: grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (Wm) kunnen bestuursorganen bevoegdheden uitoefenen die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit zoals de vaststelling van een wijzigingsplan. Bij de uitoefening van deze bevoegdheden moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wm.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10};
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens ook rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Toetsing

De ontwikkeling van maximaal 435 nieuwe woningen in dit bestemmingsplan valt binnen de drempelwaarde van de NIBM-regeling. Onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

In de omgeving van het plangebied is daarnaast sprake van weinig verkeer. De jaargemiddelde concentraties in het gebied zijn dermate laag dat de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} als gevolg van het totale plan niet overschreden worden.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

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) en risicovolle transportroutes. Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden.

4.5.2 Toetsing

De volgende relevante risicobronnen liggen in de nabijheid van het plangebied. De planlocatie ligt:

- Geheel in het invloedsgebied van de basisnetroute water, te weten de rivier de Waal (op circa 670 meter afstand);
- Geheel in het invloedsgebied van het basisnetroute spoor, te weten het spoortracé Nijmegen-Arnhem (op circa 620 meter afstand).

Er valt geen plaatsgebonden risicocontour over het plangebied.

Verantwoording groepsrisico

De planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van het toxische scenario vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over beide routes. Beide liggen op ruime afstand, waardoor de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid akkoord kan gaan met het toepassen van een standaardtekstparagraaf externe veiligheid voor de verantwoording van het groepsrisico, zoals opgenomen in de Beleidsvisie externe veiligheid Nijmegen, januari 2014 (zie figuur 4.1). Omdat het plangebied op meer dan 200 meter afstand van een risicobron waar alleen het toxische scenario nog relevant is, wordt conform deze beleidsvisie (de tekst standaardtekstparagraaf bij) verantwoordingsniveau 3a toegepast (zie figuur 4.1):

Verantwoording groepsrisico bij niveau 3[a]

Inleiding
Het plangebied en de geprojecteerde ontwikkeling bevindt zich op grote afstand van de risicobron. Op deze afstand is het toxisch scenario maatgevend. Effecten als gevolg van een plasbrand of BLEVE reiken niet tot het plangebied.

Ontwikkeling groepsrisico
Vanwege de grote afstand tot de risicobron zal een toename van personendichtheden niet significant doorwerken in de rekenkundige hoogte van het groepsrisico. De beschouwing van het groepsrisico en de verantwoording daarvan is om deze reden volledig kwalitatief uitgevoerd.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico
De mogelijkheid tot beperking van het groepsrisico door het beïnvloeden van de personen-dichtheid is op deze grote afstand tot de risicobron geen item. Zoals gesteld heeft op deze afstand een toe- of afname van personendichtheid geen invloed op het groepsrisico. Verder is de kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen is in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Veiligheidsmaatregelen aan de bron zijn daarom niet realistisch.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval
in geval van een calamiteit zal de brandweer ingezet worden aan de bron ter beperking van de effecten van de calamiteit. Het bestrijdbaarheidsvraagstuk in relatie tot de ontwikkeling op deze grote afstand van de risicobron wordt daarom niet verder beschouwd.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid
Blootstelling aan een toxisch gas is het bepalende scenario. In geval van een calamiteit dienen personen te schuilen. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters.

Nieuwe bouwwerken zijn goed geïsoleerd, waardoor ze een goede bescherming bieden tegen het binnendringen van het toxisch gas. Belangrijk is wel dat luchtbehandelinginstallaties met één druk op de knop uit te schakelen zijn.
Verder dient in geval van een calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwings- en alarmsysteem) als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding. Het grondgebied van Nijmegen valt grotendeels binnen de dekking van de sirenepalen. Op termijn zal dit waarschuwingssysteem vervangen worden door NL-alert.

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de Beleidsvisie externe veiligheid Nijmegen en de daarin gemaakte keuzes.

figuur 4.1: standaardtekstparagraaf verantwoordingsniveau 3a (bron: Beleidsvisie externe

veiligheid Nijmegen)

Bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten en bluswatervoorziening

Het Bouwbesluit 2012 is het wettelijk kader voor de aspecten bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten en bluswatervoorziening (artikel 6.30, 6.37 en 6.38). Voor een goede ruimtelijke ordening wordt tevens de “handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019” van Brandweer Nederland als onderlegger gehanteerd.

De bebouwing is gekenmerkt als hoogbouw. De hoogste verdiepingsvloer ligt boven 20 meter (totale bouwhoogte circa 36 meter). Daarnaast betreft het ook een complex bouwwerk, vanwege meerdere functies in het gebouw, verschillende bouwhoogte, grote inzetdiepte en de beperkte bereikbaarheid vanwege de stedelijke omgeving. De inrichting van de nieuwe bebouwing is niet beschikbaar waardoor er geen specifieke toetsing heeft plaatsgevonden. Hieronder zijn de algemene normen opgenomen.

Voor de bereikbaarheid van de functies zoals de appartementen dient een brandweervoertuig de (hoofd)entree binnen 10 meter te kunnen benaderen met een brandweervoertuig. Binnen deze afstand moet een opstelplaats voor een hulpverleningsvoertuig beschikbaar zijn met een afmeting van 10 bij 4 meter. Deze opstelplaats moet te allen tijde vrij van obstakels blijven en als zodanig zijn aangeduid.

De route naar de opstelplaats moet een draagkracht hebben volgens verkeersklasse 30. Tevens moet de route een vrije breedte van 4,00 meter en hoogte 4,20 meter bezitten. De bochtstralen van de bochten moeten voldoen aan een binnenbochtstraal van 5,50 meter en een buitenbochtstraal van 10 meter.

De inzetdiepte van de brandweer is vastgesteld op maximaal 60 meter vanwege de slanglengte. Met de opstelplaats op maximaal 10 meter vanaf een brandweertoegang blijft 50 meter inzetdiepte over. Bij overschrijding van deze afstand moeten er in het bouwwerk brandpreventieve voorzieningen getroffen worden. Dit is ook noodzakelijk als er verdiepingsvloeren hoger als 20 meter in het bouwwerk aanwezig zijn.

Binnen 40 meter van een opstelplaats voor een brandweervoertuig moet een bluswatervoorziening aanwezig zijn. Bij realisatie van een droge stijgleiding (verplicht bij verdiepingsvloeren boven de 20 meter) moet direct nabij een opstelplaats een bluswatervoorziening aanwezig zijn die minimaal 90 m^3 per uur kan leveren, gedurende 4 uur. Vanwege de capaciteit is het drinkwaterleidingnet vaak niet voldoende, waardoor er teruggevallen wordt op een geboorde put. Bij realisatie van een nieuwe geboorde put zal deze moeten voldoen volgens de uitgangspunten.

De exacte locaties van de opstelplaatsen en alle vulpunten droge stijgleidingen dienen te zijner tijd in overleg met het team OIV (Operationele Informatie Voorziening) afgestemd te worden.

Conclusie

Op het gebied van externe veiligheid gaat de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid akkoord ~~te gaan~~ met het toepassen van de standaardtekst vanwege het groepsrisico voor de rivier de Waal en het spoortracé Nijmegen-Arnhem (zie standaardtekstparagraaf verantwoordingsniveau 3a). De voorwaarden voor bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten en bluswatervoorziening zijn aangeduid. Voor een specifieke beoordeling wordt geadviseerd om deze aspecten bij een definitief planontwerp door de Veiligheidsregio te laten beoordelen.

4.6 Bodem

4.6.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

4.6.2 Toetsing

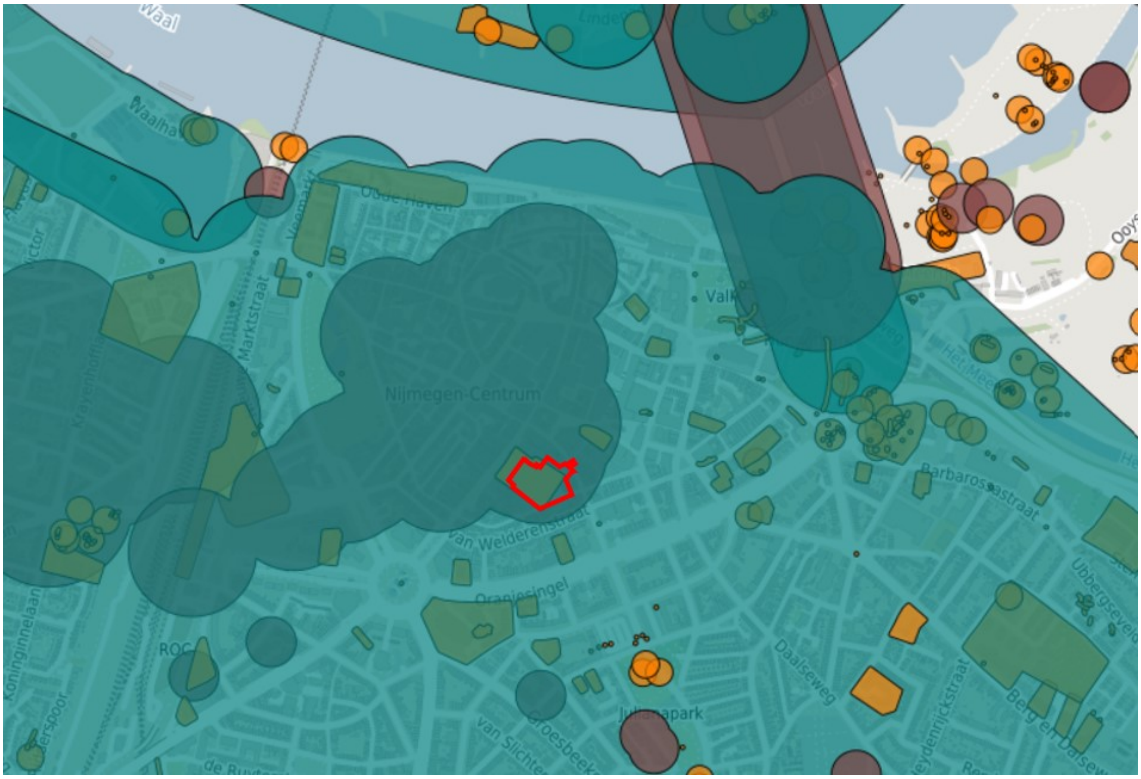
Vanwege de functiewijziging van het plangebied is onderzoek naar de bodemkwaliteit noodzakelijk. Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek (zie bijlage 5, Econsultancy, kenmerk 18787.001, d.d. 19 juli 2022) kan gesteld worden dat er milieuhygiënisch mogelijk enige belemmeringen bestaan voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en de voorgenomen nieuwbouw. De onderzoeksresultaten geven derhalve aanleiding voor verder bodemonderzoek dan wel een bodemonderzoek op analytische grondslag. Plaatselijk zijn mogelijk verontreinigingen met asbest in de bodem op de locatie te verwachten.

Het verkennend bodemonderzoek kan pas worden uitgevoerd nadat de sloop van de huidige bebouwing is afgerond. Het uitvoeren van het benodigde onderzoek vindt derhalve plaats ten tijde van vergunningverlening. De uitvoer van dit onderzoek is in de regels geborgd. De initiatiefnemer heeft rekening gehouden met eventuele kosten voor een bodemsanering en zal deze kosten dragen. Dit is geregeld in een anterieure overeenkomst.

4.7 Ontplofbare oorlogsresten

Als gevolg van oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog kunnen in de gemeente Nijmegen nog ontplofbare oorlogsresten (OO's) worden aangetroffen. Ook het plangebied is ten aanzien van de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog een verdacht gebied (zie figuur 4.2).

Vanwege deze mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog is ten behoeve van de veiligheid een Risicoanalyse Ontplofbare oorlogsresten (OO) uitgevoerd, zie bijlage 6.



figuur 4.2: uitsnede Milieuatlas Nijmegen, niet-gesprongen explosieven, plangebied rood omlijnd.

Op basis van de uitgevoerde risicoanalyse wordt geadviseerd om het proces van explosievenopsporing voort te zetten. Dit advies komt voort uit het feit dat er weliswaar naoorlogse bodemactiviteiten in het plangebied hebben plaatsgevonden, maar dat deze niet van een dermate intensiteit zijn geweest dat deze het vastgestelde risico hebben geëlimineerd. Daarnaast is vastgesteld dat, gezien de ligging van het te bewerken gebied de verdenking op afwerpmunitie, een eventueel effect van een onvoorziene detonatie desastreus zou kunnen zijn.

Omdat op dit moment nog geen sprake is van een concreet bouwplan zijn de algemeen aanvaardbare beheersmaatregelen ten aanzien van de voorgenomen werkzaamheden hieronder benoemd:

- Binnen de contouren waar de bodem daadwerkelijk geroerd wordt, zal Opsporing van ontplofbare oorlogsresten (OOO) moeten worden uitgevoerd;
- Niet alleen op de plek van de bodemingreep zelf zal OOO moeten plaatsvinden, maar ook binnen de het gebied waar trillingen doordringen die groter zijn dan de grenswaarde van 1,00 m1/s2. Door TNO is ooit vastgesteld dat trillingen die deze grenswaarde overschrijden trilling gevoelige ontstekers in werking kunnen laten treden.
- Om deze invloedssfeer in te perken (en als zodanig de OOO werkzaamheden in te perken), kan worden nagedacht om een andere methode te hanteren m.b.t. grond penetrerende handelingen van heien en het plaatsen van de damwanden. Als deze beneden 1,00 m1/s2 (seconde kwadraat)kunnen worden uitgevoerd is OOO niet aan de orde binnen de invloedssfeer. Door het aanbrengen van trillingsmeters in de grond kan deze grenswaarde gemonitord worden.

Het verder concretiseren van beheersmaatregelen kan tenslotte worden gedaan met gebruik wanneer uitvoeringsmethodiek en definitief ontwerp van het bouwplan bekend is. Voorafgaand aan de uitvoer van de werkzaamheden wordt een Opsporing van ontplofbare oorlogsresten (OOO) uitgevoerd.

4.8 Water

4.8.1 Watertoets

Voor de ruimtelijke aspecten heeft het Nationaal Waterplan de status van structuurvisie. Hierin zijn water en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd, conform de nieuwe 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.

4.8.2 Algemeen

Het plan behelst de sloop en nieuwbouw van de Molenpoortpassage aan de Molenstraat. Het plangebied ligt in de wijk Stadscentrum en maakt deel uit van de waterhuishoudkundige inrichting van het gebied De Biezen. Voor dit gebied zijn het Gemeentelijk Rioleringsplan Nijmegen 2017 tot en met 2023 en de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' (2013) relevant.

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.

4.8.3 Oppervlaktewater

Binnen het plangebied en directe omgeving is geen oppervlaktewater aanwezig. De Waal is gelegen op circa 800 meter ten noorden van het plangebied. Het plangebied ligt niet binnen een waterkering of buitenbeschermingszone.

4.8.4 Grondwater

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.

Voor indicatieve informatie over de grondwaterstanden wordt verwezen naar de milieuatlas van de gemeente Nijmegen die te vinden is via http://kaart.nijmegen.nl/milieu/. De grondwaterstand is van belang voor de eventuele bouw van een kelder of een verdiepte parkeervoorziening en het (tijdelijk) lozen van het bronneringswater. Op de milieuatlas is ook informatie te vinden over (resultaten en onderzoek naar) de waterdoorlatendheid van de bodem. Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

4.8.5 Riolering / hemelwater

De riooltechnische ontsluiting van het plangebied bevindt zich aan de omliggende straten, de Tweede Walstraat, Ziekerstraat en de Molenstraat. De riolering is uitgevoerd als gemengd stelsel. Vanuit het Bouwbesluit 2012 geldt de verplichting om vuilwater en hemelwater op verantwoorde wijze te verwerken. Vuilwater moet verplicht op de openbare riolering aangesloten worden. De gemeente Nijmegen hanteert bij de duurzame omgang met hemelwater de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' (2013).

Op grond van het Bouwbesluit (artikel 6.18) moet hemelwater van daken en andere verharding in beginsel op eigen terrein verwerkt worden. Van die verplichting kan afgeweken worden als de gemeente het afstromende hemelwater in openbare hemelwatervoorzieningen kan en wil ontvangen. Schoon hemelwater dient in de bodem te worden geïnfiltreerd. 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 huishoudelijke afvalwater van de gebouwen in het plangebied moet worden aangesloten op de openbare riolering. Het is niet uitgesloten dat van bestaande aansluitingen gebruik gemaakt kan worden. Voor het maken van nieuwe aansluitingen op de riolering in de openbare ruimte vanaf de perceelgrens tot aan de riolering moet een aanvraag worden ingediend bij Kwaliteitsbeheer Riolering. Binnen het plangebied is momenteel sprake van bestaande bebouwing. Voor het huishoudelijke afvalwater wordt gebruikt gemaakt van de bestaande aansluitingen.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt de aansluiting van de nieuwe functies op de bestaande aansluitingen nader uitgewerkt. In het Voorlopig ontwerp is uitgangspunt dat rondom het plangebied wordt aangesloten op het gemengd riool, zowel aan de Molenstraat, Tweede Walstraat als de Ziekerstaat. Tevens kan hier ook worden aangesloten op het regenwaterriool.

Met het plan wijzigt het verharde oppervlakte, er wordt naast bestrating ook groen aangebracht. Omdat sprake is van herbouw zijn de waterbufferingseisen van de gemeente Nijmegen van toepassing.

De daken worden veelal als groene daken gerealiseerd. Deze houden hemelwater langer vast en zorgen voor een vertraagde afvoer. Op de daken en binnen de openbare ruimte op het maaiveld (nader te onderzoeken i.v.m. archeologie) kunnen waterretentiekratten worden toegepast. De exacte berekening van de waterbergingseis en de invulling en positie van de watercompenserende maatregelen worden bepaald bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

4.9 Flora en Fauna

4.9.1 Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming is 1 januari 2017 inwerking getreden Deze wet staat in het teken van de verbinding tussen ecologie en economie en bescherming van natuur. Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Onder de Wet natuurbescherming geldt, dat onderzocht moet worden of (ruimtelijke) ingrepen effect hebben op beschermde gebieden, beschermde soorten en beschermde bosopstanden.

Beschermde gebieden (Natura 2000 gebieden)

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.

De afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Rijntakken' – ten noordoosten van het plangebied - bedraagt circa 800 meter.

De werkzaamheden worden op enkele honderden meters uitgevoerd van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Het Natura 2000-gebied ligt - los van de stikstofuitstoot - buiten de invloedsfeer van de werkzaamheden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Er zijn buiten eventuele stikstofeffecten geen significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden te verwachten.

Stikstof

Voor de berekening van stikstofdepositie op stikstofgevoelige gebieden wordt onderscheidt gemaakt in de gebruiksfase en in de realisatiefase. In bijlage 12 bij deze toelichting is de memo van de stikstofberekeningen opgenomen, in bijlagen 13, 14, 15 en 16 de berekeningen voor de realisatiefase. Vanwege de afname van stikstofemissies van gasverbruik en verkeersbewegingen is een berekening voor de gebruiksfase niet nodig.

Uit berekeningen met AERIUS Calculator blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen en onderbouwing zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de realisatie- en gebruiksfase is uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

Soortenbescherming

Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat bij de sloop van de bestaande bebouwing en bij de bouw van de nieuwbouw beschermde soorten worden bedreigd. De bebouwing en de directe omgeving is mogelijk geschikt voor de huisvesting van beschermde soorten. Door middel van een quickscan flora en fauna is beoordeeld of de bestaande bebouwing beschikt over openingen waardoor dergelijke soorten binnen kunnen komen. De quickscan flora en fauna is opgenomen in bijlage 7.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels in de tuin direct grenzend aan het plangebied in het noorden is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken, sloop buiten broedseizoen). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.

Verder is er een kans op het voorkomen van vleermuizen (verblijfplaatsen) en is er één potentiële nestplaats van gierzwaluw. Een nestplaats van gierzwaluw is een vaste rust- en verblijfplaats die ook buiten het broedseizoen is beschermd. De kans op verblijfplaatsen van vleermuizen wordt echter zeer beperkt geschat omdat er gedurende onderhavig onderzoek geen sporen zijn aangetroffen, het plangebied sterk is verlicht (verlichting en vleermuizen gaat niet goed samen), er veel verstoring is (veel vervoersbewegingen) en er zeer beperkte foerageermogelijkheden zijn (volledig verhard plangebied). Effecten op vleermuizen en de nestplaats van gierzwaluw kunnen echter niet volledig worden uitgesloten.

Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd naar het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen en de potentiële nestplaats van gierzwaluw. Dit onderzoek is als bijlage 8 bij deze toelichting toegevoegd.

Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat in en direct rond het plangebied gewone dwergvleermuizen vliegen en foerageren. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Vaste rust- en verblijfplaatsen van

gierzwaluwen zijn niet aangetroffen. Overige vermeldenswaardige vogels komen niet voor in het plangebied.

Op grond van het onderzoek worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten. De sloop van winkelpassage De Molenpoort te Nijmegen en de verdere ontwikkeling van dit gebied is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

4.9.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en -verordening Gelderland

In de Omgevingsvisie Gelderland staan de hoofdlijnen van het provinciale beleid over onderwerpen als ruimte, water, mobiliteit, economie, natuur en landbouw. In de omgevingsvisie zijn de waardevolle natuurgebieden opgenomen: het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO). De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. In de verordening is het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd.

Het plangebied ligt op circa 300 meter afstand van het Gelders deel van Natuurnetwerk Nederland (GNN). De provincie heeft geen doelstellingen voor gebieden die buiten het Natuurnetwerk Nederland liggen. Ruimtelijke ontwikkelingen die geen significant negatief effect hebben op de wezenlijke waarden en kenmerken van het Natuurnetwerk Nederland mogen plaatsvinden.

Er is geen sprake van externe werking. De voorgenomen ontwikkeling tast de kernkwaliteiten van het GNN dan ook niet aan en past binnen het beleid van de provincie Gelderland. Het afwegingskader EHS hoeft niet te worden doorlopen. De Omgevingsvisie en -verordening zijn wat dat betreft niet van toepassing.

4.9.3 Gemeentelijk beleid

Coalitieakkoord 2018- 2022, Nijmegen: samen vooruit

Inwoners en toekomstige inwoners van Nijmegen stellen hogere eisen aan de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving, mensen kiezen in toenemende mate hun woonplaats op grond van de kwaliteit van de leefomgeving en kijken van daaruit welke banen bereikbaar zijn. Een groene gemeente met goede voorzieningen en een aantrekkelijke stedelijke woon- en leefomgeving heeft de toekomst. De kwaliteit van de stedelijke omgeving is voor ons een prioriteit. We hebben bij de inrichting hiervan oog voor het gebruik van het groen en voor de ecologische waarde. We willen een overheid zijn die inwoners en organisaties de ruimte biedt de eigen leefomgeving vorm te geven.

Topindicator groen (2010)

In 2010 heeft de raad voor groen de topindicator “binnen 300 meter van iedere woning 0,5 hectare aaneengesloten vlakgroen” vastgesteld. De topindicator refereert aan onderzoeken van Alterra waarin 300 meter als realistische loopafstand naar groen voor kinderen en ouderen wordt geadviseerd. De 0,5 hectare komt daarbij voort uit ervaringscijfers. Na nuancering en verfijning van de topindicator is in 2013 een overzicht gemaakt van gebieden waar de toevoeging van groen gewenst is. We passen de topindicator toe bij veel plannen en

beleidsstukken. Bijvoorbeeld in de nota 'Samen gezond verder. Lokaal gezondheidsbeleid Nijmegen 2013-2016' wordt het belang van groen genoemd en is de topindicator onderdeel van het beleid.

Voorliggende ontwikkeling maakt op de hoek Grote Markt - Broerstraat nieuwe appartementen mogelijk. De locatie ligt op circa 300 meter van het Valkhofpark en op circa 450 meter lopen van het Kronenburgerpark, die beide bestaan uit meer dan 0,5 hectare vlakgroen. Hiermee wordt voldaan aan de norm van de topindicator groen.

Groenplan De groene draad (2007)

Het groenbeleid is vastgelegd in "De groene draad - kansen voor het Nijmeegse groen" en heeft als doelstelling:

- inzicht te geven in het totaal van groene ontwikkelingen in en om de stad en hun onderlinge samenhang;
- een sturingsinstrument voor het bestuur te zijn voor groene ontwikkelingen in de stad;
- vanuit een groen toekomstperspectief een gids of leidraad te zijn voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de groene ambities te benoemen voor de komende jaren die vertaald worden in een uitvoeringsprogramma.

De hoofdgroenstructuur is de basis van het groen in Nijmegen en opgebouwd uit groene vlakken (parken en groengebieden) en de hoofdboomstructuur. De hoofdboomstructuur bestaat uit lijnen (bomen langs wegen en cultuurhistorische lijnen) en punten (bijzondere en monumentale bomen en boomgroepen). We streven er naar om de hoofdgroenstructuur in stand te houden en de ambities te verwezenlijken. In bestemmingsplannen gaat het dan om de bestemmingen Groen, Natuur en Bos. Daarnaast kennen ook andere plekken een groene bestemming bijvoorbeeld kleinere groenplekken op wijkniveau.

Binnen het plangebied is geen hoofdbomenstructuur aanwezig. De voorgenomen ontwikkeling heeft dan ook geen invloed op de hoofdgroenstructuur.

4.10 Cultuurhistorie

4.10.1 Toetsingskader

Rijksbeleid

Cultuurhistorie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van ons land. De uiterlijke verschijningsvorm van de stad weerspiegelt haar ontwikkelingsgeschiedenis en bepaalt mede de identiteit van een gebied. Archeologische vondsten en historische bebouwing vormen het fysieke archief van de stad. De grond, waarop we staan is laag voor laag opgebouwd, waarbij iedere laag iets vertelt over een bepaalde periode uit de geschiedenis van de stad. Om deze redenen heeft het Rijk de beleidslijn ingezet om cultuurhistorie onderdeel te laten zijn van het afwegingskader bij het opstellen van bestemmingsplannen. Deze beleidslijn is verwoord in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009 en heeft geleid tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) sinds 1 januari 2012. Met het gewijzigde Bro zijn gemeenten wettelijk verplicht cultuurhistorie deel uit te laten maken van het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het Rijk vraagt hiermee aan gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectafwijkingsbesluiten en beheersverordeningen gebouwen, objecten en structuren met cultuurhistorische waarde te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en in het bestemmingsplan te verankeren.

De Erfgoedwet 2016 vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermde stadsgezichten.

Gemeentelijk beleid

Erfgoedverordening

De aanwijzing van gemeentelijke monumenten, bouwhistorie monumenten, identiteitsbepalende objecten, beeldbepalende panden en beschermde stadsbeelden met stadsbeeldobjecten geschiedt op basis van de Erfgoedverordening. Afhankelijk van de beschermingsvorm is voor wijziging, verbouw en sloop al dan niet een 'omgevingsvergunning voor de activiteit monumenten' nodig.

Aandachtslijst Cultureel Erfgoed

De aandachtslijst betreft een inventarisatie van onbeschermd waardevol erfgoed en is bedoeld om ongewenste sloop van cultureel erfgoed te voorkomen en herbestemming te stimuleren. De lijst is globaal getoetst aan de selectiecriteria uit de Erfgoedverordening. Er is nog geen uitgebreid onderzoek gedaan. Pas als er sprake is van een beschermingsprocedure zal dit onderzoek worden gedaan en worden de exacte cultuurhistorische waarden vastgesteld. Het college heeft de mogelijkheid om bij sloopplannen een beschermingsprocedure te starten. Op 18 maart 2015 is de Aandachtslijst Cultureel Erfgoed door de gemeenteraad van Nijmegen vastgesteld. De gebouwen en objecten op de Aandachtslijst worden de komende jaren voorgedragen voor bescherming.

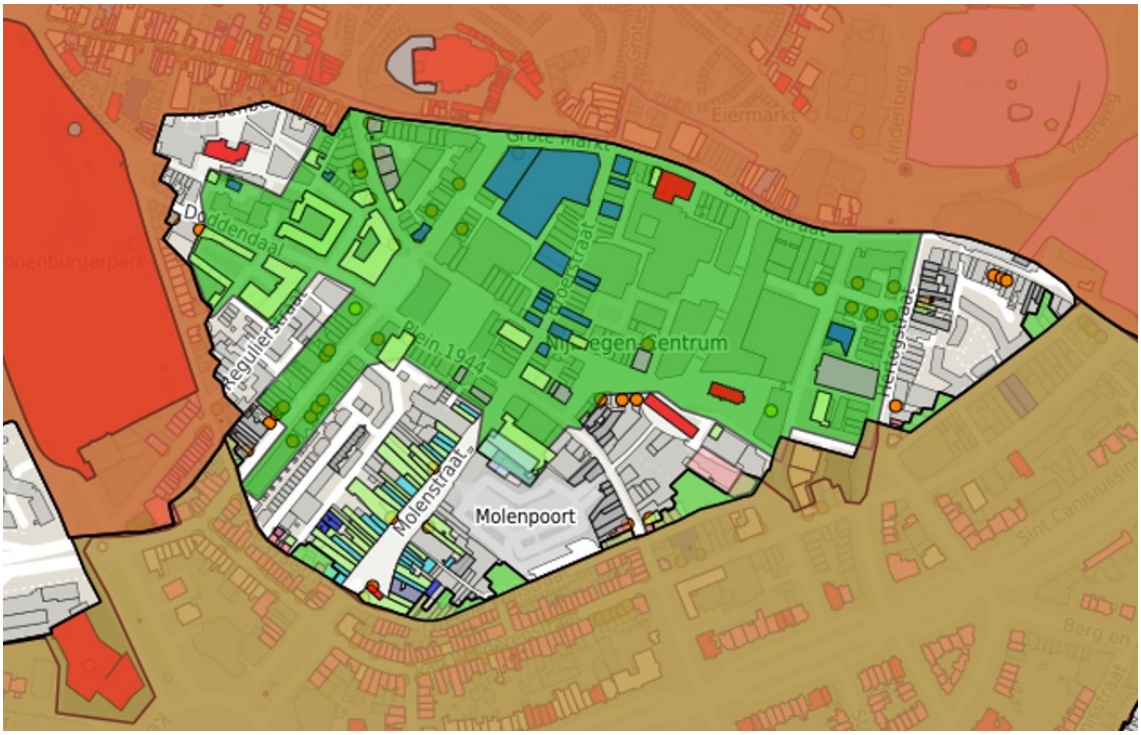
Nota Cultureel Erfgoed en Erfgoedstrategie

Het gemeentelijk erfgoedbeleid is vastgelegd in de Nota Cultureel Erfgoed (vastgesteld 15 mei 2013). Deze nota beschrijft op welke manier erfgoed kan bijdragen aan de ambitie van de gemeente Nijmegen om de identiteit van de stad te behouden en te versterken. Hiervoor worden drie strategieën ingezet: duurzame ruimtelijke ontwikkeling; kennis & inspiratie; en bescherming & instandhouding. In 2020 heeft de raad de Erfgoedstrategie vastgesteld waarin een aantal speerpunten voor het erfgoedbeleid zijn benoemd. Er is hiermee onder andere ingezet op een betere instandhouding en bescherming van het Nijmeegse erfgoed. De erfgoedambities uit de betreffende beleidsdocumenten zijn verwoord in de Omgevingsvisie.

Cultuurhistorische waardenkaart

De cultuurhistorische waarden in de gemeente Nijmegen zijn vastgelegd op de cultuurhistorische Waardenkaart (RAAP 2021).

De raad heeft met de Notitie Cultuurhistorische Waardenkaart Nijmegen vastgesteld (datum raadsbesluit 8-3-2023) dat de kaart zal worden gebruikt voor de cultuurhistorische inbreng bij ruimtelijke plannen, dat de aanwezige cultuurhistorische waarden zullen worden meegenomen in de belangenafweging bij ruimtelijke ontwikkelingen en dat er planregels ter bescherming van het aanwezige erfgoed kunnen worden opgesteld. Voor de deelgebieden die bij het opstellen van de cultuurhistorische waardenkaart niet zijn onderzocht geldt een onderzoeksplicht. In deze gebieden zal het aanwezige erfgoed nog geïnventariseerd en gewaardeerd moeten worden. Voor dit bestemmingsplan ziet dat er als volgt uit:



figuur 4.4: uitsnede cultuurhistorische beleidskaart gemeente Nijmegen

Legenda: rood: rijksmonument en rijksbeschermd stadsgezicht; blauw en groen: gemeentelijk monument en gemeentelijk beschermd stadsgezicht; hardgroen: nationaal wederopbouwgebied Binnenstad Nijmegen

4.10.2 Toetsing

Rijks- en gemeentelijke monumenten

In het plangebied liggen geen rijks- of gemeentelijke monumenten. In de onmiddellijke omgeving staan enkele gemeentelijke monumenten zoals de Sint Petrus Canisiuskerk met pastorie en tuinmuur respectievelijk Molenstraat 35-37 en 39, het winkelpand Molenstraat 53-55 en diverse panden aan de overzijde van de Molenstraat. Aan de Tweede Walstraat ligt bebouwing die is aangemerkt als stadsbeeldobject. Een nieuwe ontwikkeling moet in massa-opbouw en hoogte rekening houden met de monumentale karakteristiek van de kerk en haar toren. Daglichttoetreding is wenselijk voor het ervaren van de glas-in-loodramen. De betekenis van de kerktoren als oriëntatiepunt in de Molenstraat/ Broerstraat blijft in stand door deze als hoogste punt in het gebied te handhaven.



figuur 4.5: monumenten en beeldbepalende panden in omgeving plangebied

Cultuurhistorische context plangebied

Het plangebied en de directe omgeving hebben een rijke geschiedenis. In de middeleeuwen was de Molenstraat de zuidelijke uitvalsweg vanaf de Wiemelpoort. Rond 1440 kwam de zuidelijk voorstad binnen de nieuwe ommuring. Vanaf 1410 was in het plangebied het Regulierenklooster gevestigd, dat na de Reformatie werd herbestemd tot gasthuis.

In de 19e eeuw veranderde het straatbeeld van de Molenstraat met de gedeeltelijke nieuwbouw van het Oud Burgeren Gasthuis in neoclassicistische stijl in 1848 en de bouw van de neogotische Ignatius kerk (later Petrus Canisiuskerk) onmiddellijk ten noorden van de middeleeuwse Regulierenkerk, die in 1894 werd gesloopt en waarvan de fundamenten nog in de tuin van de tegelijkertijd gebouwde pastorie liggen. Bij het bombardement van 1944 werd de kerk zwaar getroffen. Met de Wederopbouw kreeg de kerk een nieuwe voorzijde en toren.

In 1969 werd het Oud Burgeren Gasthuis gesloopt om plaats te maken voor de Molenpoortpassage. Hiervoor werd tevens een deel van de bebouwing langs de Tweede Walstraat gesloopt. Zowel in de Molenstraat als de Tweede Walstraat hebben deze ingrepen geleid tot een verlies aan architectonische kwaliteit en stedenbouwkundige samenhang.

Het plangebied was dus eeuwenlang een besloten terrein met een eigen karakter, gekenmerkt door een complex met hoofd- en bijgebouwen met daartussen diverse binnenhoven, eerst als klooster later als Oud Burgeren Gasthuis.

Cultuurhistorische waarde

De Molenstraat heeft historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege zijn ouderdom en

ongewijzigde ligging, straatprofiel en parcelering vanaf de late middeleeuwen. Tussen de afzonderlijke panden zijn vaak nog gemeenschappelijk laatmiddeleeuwse tussenmuren aanwezig. Daarnaast hebben vele panden middeleeuwse kelders. De Petrus Canisiuskerk en de pastorie met tuin zijn gemeentelijke monumenten.

De Tweede Walstraat maakt deel uit van de (gemeentelijk beschermde) laatnegentiende-eeuwse stadsuitleg van Nijmegen en heeft als zodanig historisch stedenbouwkundige waarde. De straat volgt het tracé van de middeleeuwse stadsmuur en is als een van de eerste nieuwe straten vanaf 1880 bebouwd.

De huidige Molenpoortpassage heeft nauwelijks cultuurhistorische, architectonische of stedenbouwkundige waarde. Vanwege zijn grootschaligheid en toegang van het parkeerdek aan de Tweede Walstraat is de Molenpoortpassage een aanslag op het historische stedenbouwkundig weefsel en het gevelbeeld.

Het plangebied was eeuwenlang een besloten terrein met een eigen karakter, gekenmerkt door een complex met hoofd- en bijgebouwen met daartussen diverse binnenhoven, eerst als klooster later als Oud Burgeren Gasthuis.

Voorlopig ontwerp

Het voorlopig ontwerp voor de nieuwe bebouwing is in de positionering van de afzonderlijke bouwblokken geïnspireerd door het organisch gegroeide gebouwcomplex van het Oud Burgeren Gasthuis. Hiermee wordt recht gedaan aan de geest van de plek zonder een historiserende beeldtaal te hanteren. De massaopbouw van de nieuwe bebouwing is forser dan die van het oude gasthuis, maar blijft overal ruim onder de hoogte van de kerktoren en kent toch voldoende differentiatie in goot- en nokhoogte om een interessant en levendig stadsbeeld op te roepen. Positief is ook de (visuele) ontsluiting van de sacristie en de pastorietuin met behoud van de tuinmuur. Een aandachtspunt is het behoud van de (zon)lichttoetreding door de glas-in-loodramen in de westgevel van de kerk.

4.11 Archeologie

4.11.1 Toetsingskader

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 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 luidden voor inwerkingtreding van deze wet, nog van toepassing. Hoofdstuk V regelt de Archeologische Monumentenzorg.

Het Besluit ruimtelijke ordening regelt in artikel 3.1.6 lid 5 de omgang van het bestemmingsplan met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond

aanwezige of te verwachten monumenten. Dit wordt straks onderdeel van de Omgevingswet.

Gemeentelijk 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 Bureau Archeologie en Monumenten van 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 worden overgenomen in (nieuwe) bestemmingsplannen. Nieuwe inzichten worden in deze kaart verwerkt en waar nodig zullen deze zo overgenomen worden in nieuwe bestemmingsplannen.

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.



Figuur 4.6: archeologische beleidskaart 2012 (bron: gemeente Nijmegen)

4.11.2 Toetsing

Tot voor kort (medio 2023) gold de archeologische beleidskaart uit 2012 zoals hiervoor beschreven. Het plangebied ligt volgens de in 2023 geactualiseerde Archeologische beleidskaart van de gemeente Nijmegen in een gebied met waarde archeologie 2. Een waarde 2 gebied heeft een zeer grote archeologische waarde. Dit recente beleid is vertaald in het Facetbestemmingsplan Archeologie 2023, vaststelling eind 2023. De aanwezige waarde wordt door een dubbelbestemming beschermd. Aan de dubbelbestemming is een vergunningenstelsel gekoppeld, dat wil zeggen dat er bij overschrijden van de ondergrenzen archeologisch onderzoek gevraagd kan worden. Dit gaat door middel van voorwaarden aan de benodigde omgevingsvergunning. De ondergrenzen voor onderzoek in een waarde 2 gebied bedragen voor de geplande ingreep een oppervlak van tenminste 50 m^2 en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat.

Benodigd onderzoek

De huidige fundering is niet geschikt voor de beoogde nieuwbouw, waardoor ondergrondse sloop en nieuwbouw noodzakelijk is. Voor het plangebied is op basis van de Waarde 2 onderzoek noodzakelijk. Een bureauonderzoek archeologie is uitgevoerd voor vaststelling van het meest recente archeologiebeleid, zie bijlage 4. De waarden uit het oude en het nieuwe beleid met de bijbehorende ondergrenzen voor vrijstelling zijn ter plaatse echter ongewijzigd.

Het centrum van Nijmegen is aangeduid als terrein van archeologische waarde vanwege de aanwezigheid van nederzettingen en grafvelden uit de Romeinse tijd. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende vindplaatsen uit de Romeinse tijd bekend, waaronder een grafveld ten noorden van het plangebied en een nederzetting direct ten zuiden van het plangebied. Deze nederzetting zal waarschijnlijk tot in het plangebied hebben doorgelopen. Daarnaast is de zuidelijke begrenzing van het grafveld rondom de Mariënburg nog niet vastgesteld, mogelijk heeft het grafveld ook deels in het plangebied gelegen. Daarom bestaat

voor het plangebied een zeer hoge verwachting voor het aantreffen van resten uit de Romeinse tijd. Vanaf de late middeleeuwen was in het plangebied achtereenvolgens een klooster en een gasthuis gevestigd. Eerst bevond het klooster zich buiten de muren van de stad, vanaf circa 1470 was het binnen de muren van de stad gesitueerd. De gebouwen van het gasthuis hebben, met verschillende bouwfases, bestaan tot 1968. Toen werd het gesloopt ten behoeve van de bouw van de huidige Molenpoortpassage.

De huidige bebouwing is gefundeerd op poeren en is niet onderkelderd. Op basis van een waarneming uit 2006 en aan de hand van archieffoto's van bouwwerkzaamheden in 1970 kan worden opgemaakt dat onder de bebouwing nog oude funderingsresten aanwezig zijn. Derhalve geldt ook een hoge verwachting voor resten uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd.

Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat in het plangebied hoogstwaarschijnlijk archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Omdat grondverstorende werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd, wordt een archeologische vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (karterende/waarderende fase in de vorm van proefsleuven) geadviseerd.

Een dergelijk archeologisch proefsleuvenonderzoek pas kan worden uitgevoerd nadat de huidige bebouwing bovengronds gesloopt is. Het archeologisch onderzoek dient te zijn afgerond voordat gestart wordt met eventuele ondergrondse sloop van de funderingen van de huidige bebouwing van de Molenpoort passage.

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' blijft vooralsnog behouden.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1 Bereikbaarheid

Het plangebied ligt in het centrumgebied aan de Molenstraat nabij het voetgangersgebied van Nijmegen. Gebruikers van gemotoriseerd verkeer maken gebruik van parkeervoorzieningen in- en rondom de binnenstad inclusief stadrandhubs in het centrum van Nijmegen. Voor het gebruik van openbaar vervoer zijn de meest nabij gelegen bushaltes gelegen aan Plein 1944, de Hertogplein en Nassaustraat. Het station van Nijmegen ligt op circa 800 meter.

4.12.2 Beleidsregels parkeren

Op grond van de regels wordt uitgegaan van de meest recente Beleidsregels parkeren (hierna: beleidsregels) bij beoordeling van de omgevingsvergunning.

4.12.3 Autovrij complex

Inleiding

In deze paragraaf worden de parkeereffecten van de ontwikkeling beschreven.

Het parkeer- en verkeersbeleid en het beleid voor de binnenstad van de gemeente Nijmegen staat in de beleidsdocumenten 'Koers voor de Binnenstad' (2024), 'Beter op Weg Uitvoeringsprogramma', de 'Agenda versnelling mobiliteitstransitie' (2023), de parkeernota 'Parkeren in Nijmegen 2020 – 2030' (2020) en de 'Beleidsregels parkeren' (zie ook paragraaf 4.12.2) en voor specifiek de locatie van het plangebied de 'Gebiedsvisie Vlaams Kwartier' (2019).

De gemeente zet in op een autoluwe en verblijfsvriendelijke binnenstad waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen en waar alternatieve vervoersvormen zoals openbaar vervoer en

deelmobiliteit een volwaardig alternatief vormen voor de auto.

Het bestemmingsplan voorziet in een autovrije ontwikkeling. Dat betekent onder andere dat binnen het plangebied de voetganger centraal staat, het plangebied autoluw wordt en niet wordt voorzien in parkeerplaatsen. Er is veel aandacht voor fietsers en voor hoogwaardig fietsparkeren binnen het plangebied (zie paragraaf 4.12.4). Het plangebied leent zich goed voor een autovrije ontwikkeling vanwege de goede bereikbaarheid te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en deelmobiliteit.

In het parkeeronderzoek 'Motivering parkeren Molenpoort Nijmegen' van het deskundige verkeersbureau Goudappel B.V. (Bijlage 19 bij de plantoelichting, hierna ook: 'parkeeronderzoek') zijn de parkeerkundige effecten van de ontwikkeling, rekening houdend met de vastgestelde gebiedsvisie 'Koers voor de Binnenstad' en het bijbehorende uitvoeringsprogramma, onderzocht.

Doelstellingen gemeentelijk verkeersbeleid binnenstad

De gemeente heeft het plan om de binnenstad aantrekkelijker, duurzamer en beter bereikbaar te maken. De gemeente zet in op een autoluwe en verblijfsvriendelijke stad, waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen en alternatieve vervoersvormen een volwaardig alternatief vormen voor de auto. Dit doet de gemeente onder andere op grond van de vastgestelde beleidskaders gebiedsvisie Koers voor de Binnenstad (2024), Beter op weg uitvoeringsprogramma (2023) en de gebiedsvisie Vlaams Kwartier (2019).

Kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid en parkeervoorzieningen

In het parkeeronderzoek wordt uiteengezet welke kwalitatieve maatregelen de gemeente heeft genomen en zal nemen om de door de gemeente beoogde doelstellingen te realiseren.

Het betreft de volgende maatregelen:

- Meer ruimte voor voetgangers en verblijfsgebieden
- Verbetering van fietsinfrastructuur en stallingen
- Stimulering van deelmobiliteit en OV
- Regulering van Autoverkeer en parkeren.
- Toepassing van het STOMP-principe als leidraad voor het mobiliteitsbeleid

De conclusie van het parkeeronderzoek is dat de Nijmeegse binnenstad goed bereikbaar is te voet, met de fiets en het openbaar vervoer. Er zijn voldoende faciliteiten voor voetgangers, fietser en openbaar vervoer aanwezig, en die worden bovendien verder uitgebreid. Ook vanuit omliggende wijken en de regio is de binnenstad goed bereikbaar. Het gevolg is dat een aanzienlijk deel van de bezoekers van de binnenstad te voet, met de fiets en met het OV komt.

Ook met de auto is de binnenstad goed bereikbaar. Dit geldt ook voor de aan de rand van de binnenstad liggende parkeergarages en de op wat grotere afstand liggende P+R's (stadsrandhubs). Goudappel concludeert bovendien dat de P+R's door het prijsbeleid, de goede bereikbaarheid met OV en met de deelfiets, volwaardige alternatieve parkeervoorzieningen zijn voor de bezoekers van de binnenstad.

Effecten van de herontwikkeling van de Molenpoort

In het parkeeronderzoek zijn de effecten van de herontwikkeling van de Molenpoort onderzocht voor bewoners, ondernemers, bezoekers van bewoners, bezoekers van de commerciële ruimtes. Ook is het effect van de sloop van parkeerterrein Molenpoortdak onderzocht. Deze worden hierna beschreven.

Parkeerbehoefte van ondernemers en bewoners

Op grond van de Beleidsregels mag onder voorwaarden een autovrij complex worden gerealiseerd waarbij mag worden afgeweken van de vastgestelde parkeernorm. De Molenpoortpassage wordt herontwikkeld tot een autovrij complex. Dit betekent dat binnen het plangebied geen parkeerplaatsen worden aangelegd en dat toekomstige bewoners en ondernemers geen recht hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte en een parkeerabonnnement in de openbare parkeergarages. Dit is vastgelegd in de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. In deze overeenkomst is vastgelegd middels een kettingbeding en kwalitatieve verplichting dat de initiatiefnemer verplicht is om in de nog te sluiten koop- en of huurovereenkomsten op te nemen dat dit complex een autovrij complex is. Bovendien geldt op grond van de gesloten anterieure overeenkomst een tijdige informatieplicht. Daarnaast zal het college na indiening van de omgevingsvergunning door de ontwikkelaar in het Besluit tot aanwijzing parkeren vastleggen dat deze toekomstige bewoners en ondernemers geen recht hebben op een parkeervergunning en ook niet op een abonnement in een openbare parkeergarage. Dit laatste is bovendien met een voorwaardelijke verplichting (artikel 3.6.6) in de planregels geborgd.

De loopafstanden voor de toekomstige bewoners en ondernemers van de ontwikkeling in het plangebied naar parkeervoorzieningen buiten het gebied waar gereguleerd parkeren geldt, zijn dusdanig groot dat niet aannemelijk is dat bewoners en ondernemers hun auto zullen parkeren buiten het vergunningengebied. Vanuit de gemeente geldt bovendien een parkeerregeling dat in het geval een woonbuurt parkeeroverlast ervaart, betaald parkeren wordt ingevoerd, waardoor de loopafstanden verder worden vergroot en het autogebruik wordt afgeremd.

Door het treffen van bovengenoemde maatregelen kan worden geconcludeerd dat de herontwikkeling van de Molenpoort voor bewoners en ondernemers als een autovrij complex kan worden beschouwd en er geen parkeerbehoefte ontstaat voor toekomstige bewoners en ondernemers binnen het plangebied.

Parkeerbehoefte bezoekers van bewoners

Op grond van de Beleidsregels geldt voor woningen een parkeernorm voor het bezoekersdeel van 0. Bezoekers kunnen parkeren in de parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad. Voor de ontwikkeling waarin het bestemmingsplan voorziet, is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening in kaart gebracht wat de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen in het plangebied is en of er voldoende ruimte is om deze parkeerbehoefte op te vangen. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van bezoekers van woningen, is in het parkeeronderzoek aansluiting gezocht bij de meest recente parkeernorm van het CROW, te weten: 0,1 parkeerplaats per woning. Om de maatgevende bezetting te bepalen is dit vermenigvuldigd met de gemeentelijke aanwezigheidspercentages. Dit levert op de maatgevende momenten (vrijdagavond, zaterdagmiddag en zaterdagavond) een parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen voor bezoekers op.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheid bezoek woningen	*40%*	*50%*	*75%*	*0%*	*70%*	*60%*	*100%*	*100%*	*100%*	*90%*
bezoekers woningen *(435 woningen)*	17,4	21,8	32,6	0,0	30,5	26,1	43,5	43,5	43,5	39,2
bezoekers Molenpoort	**18**	**22**	**33**	**0**	**31**	**27**	**44**	**44**	**44**	**40**

Figuur 7.1 Parkeerbehoefte bezoekers woningen Molenpoort (bron: Tabel 3.2: Parkeerbehoefte bezoekers woningen Molenpoort, parkeeronderzoek Goudappel)

Parkeerbehoefte van de commerciële voorzieningen

Door de sloop en herontwikkeling van de Molenpoortpassage neemt het commerciële programma af (in aantal m^2 bvo vloeroppervlakte). Dit betekent dat ook de parkeerbehoefte van het commerciële programma afneemt. De huidige parkeerplaatsen op het parkeerdek van de Molenpoortpassage worden uitsluitend gebruikt door bezoekers van de binnenstad. In het parkeeronderzoek zijn de feitelijke bezettingscijfers van het parkeerdek van de Molenpoortpassage in beeld gebracht en zijn de gemeentelijke aanwezigheidscijfers voor de functie detailhandel toegepast. Dit is gecorrigeerd met de afname van de parkeerbehoefte door het kleinere commerciële programma waarin de ontwikkeling voorziet (ten opzichte van het bestaande programma in het bestaande winkelcentrum Molenpoortpassage). De bestaande (te slopen) Molenpoortpassage heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van ca. 12.000 m^2 aan commerciële ruimtes. Daarvan is volgens de meest recente cijfers (november 2024) 8.193 m^2 bvo feitelijk in gebruik. Het bestemmingsplan voorziet in commerciële ruimtes ter grootte van 4.500 m^2 bvo. Dit betekent in de toekomstige situatie een afname van 3.693 m^2 bvo ten opzichte van de bestaande situatie. Dat betekent dat de parkeerbehoefte van de centrumfuncties die in de toekomstige situatie aanwezig zijn (en waarin het bestemmingsplan voorziet), ook in de huidige situatie al aanwezig is. Door rekening te houden met de huidige bezettingsgraden van de bestaande parkeergarages en parkeerterreinen in en rond de binnenstad (waaronder het bestaande parkeerdak op de Molenpoortpassage), wordt ook rekening gehouden met deze parkeerbehoefte. Er hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met een aanvullende parkeerbehoefte als gevolg van de realisatie van commerciële ruimtes binnen het plangebied.

Wel moet rekening worden gehouden met het volledig vervallen van het parkeerterrein op het dak van de Molenpoortpassage. Op zaterdagmiddag en zondagmiddag staat dit terrein vol. Rekening houdend met de gemeentelijke aanwezigheidspercentages en het deels vervallen van bestaande centrumfuncties binnen het plangebied, moeten voor het maatgevend moment (zondagmiddag) 221 parkeerplaatsen worden gecompenseerd (zie tabel 3.3 van het parkeeronderzoek).

Totaal parkeerbehoefte

Het totaal effect van het parkeren als gevolg van de ontwikkeling bestaat uit de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen en het aantal te compenseren parkeerplaatsen als gevolg van het vervallen van parkeerdek. Dit levert het volgende resultaat op:

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte bezoekers woningen	18	22	33	0	31	27	44	44	44	40
parkeereffect vervallen Molenpoortdak	118	102	42	3	118	217	31	175	112	221
totaaleffect	**136**	**124**	**75**	**3**	**149**	**244**	**75**	**219**	**156**	**261**

Figuur 7.2 Totaaleffect parkeren herontwikkeling Molenpoort (bron: Tabel 3.4: Totaaleffect parkeren herontwikkeling Molenpoort, parkeeronderzoek Goudappel)

Parkeereffecten herontwikkeling Molenpoortpassage

In het parkeeronderzoek is vervolgens de beschikbare parkeercapaciteit van de reeds aanwezige parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad in beeld gebracht. Daarbij is rekening gehouden met de maximale bezettingspercentages, zoals deze voorgeschreven zijn in de Beleidsregels parkeren. Vervolgens zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van

de Molenpoort afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit op de verschillende momenten van de week. De conclusie is dat in en rondom de binnenstad van Nijmegen op alle weekmomenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de ontwikkeling op te vangen. Er is dus sprake van een passende parkeeroplossing.

Effect overige ontwikkelingen in de binnenstad

Naast de herontwikkeling van de Molenpoortpassage vinden meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats in de binnenstad. Deze ontwikkelingen hebben effect op de parkeersituatie op de openbare parkeerterreinen en garages in en rondom de binnenstad. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn in het parkeeronderzoek in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van twee maatgevende situaties:

- De maatgevende tussensituatie, waarbij de parkeercapaciteit op twee parkeerlocaties (Molenpoortdak en de Oude Stad) is komen te vervallen en waarbij verschillende ruimtelijke ontwikkelingen (inclusief de Molenpoort) zijn gerealiseerd;
- En de eindsituatie; ten opzichte van de tussensituatie is ook de parkeergarage Duet gerealiseerd.

Voor beide situaties zijn de parkeereffecten in beeld gebracht. De conclusie is dat zowel in de maatgevende tussensituatie als in de eindsituatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er is dus sprake van een passende parkeeroplossing.

Effect van beleidsmatige ontwikkelingen

Aanvullend aan de ruimtelijke ontwikkelingen is in het parkeeronderzoek ook rekening gehouden met de beleidsmatige ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn zacht van aard en staan nog niet met zekerheid vast. De beleidsmatige parkeereffecten hebben mede betrekking op het intrekken van parkeervergunningen voor ondernemers, bewoners en bewoners met een overloopvergunning. Zij kunnen een parkeerabonnement afnemen op een van de parkeerlocaties Eiermarkt, Keizer Karel, Mariënburg en Plein' 44. Voor ondernemers geldt dat de raad heeft ingestemd met het intrekken van deze parkeervergunningen per 1 januari 2026. Voor bewoners geldt een overgangstermijn van 7 jaar. In het parkeeronderzoek is uitgegaan van de worstcase situatie dat alle bewoners per 1 januari 2026 een parkeerabonnement afnemen bij een van de parkeergarages. Dit betekent dat deze beleidsmatige ontwikkeling zowel effect heeft op de maatgevende tussensituatie als de eindsituatie. Rekening houdend met deze beleidsmatige ontwikkelingen, geldt dat in de maatgevende tussensituatie én in de eindsituatie er voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van zowel de herontwikkeling van de Molenpoortpassage als de overige ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad alsmede de beleidsmatige ontwikkelingen op te vangen.

Conclusies

De herontwikkeling van de Molenpoortpassage als autovrije ontwikkeling past binnen de gemeentelijke beleidsambities uit de Koers voor de Binnenstad, waarin wordt ingezet op een verblijfsvriendelijke binnenstad met een verminderd autobezit en een grotere rol voor duurzame vervoersvormen.

De binnenstad is goed bereikbaarheid zowel te voet, met de fiets als met het openbaar vervoer. Daarnaast zorgen de sturing op het autogebruik door middel van prijsbeleid in combinatie met het vergunningenbeleid, de grote van de loopafstanden van de

woning/onderneming van de toekomstige bewoners en ondernemers en het stimuleren van alternatieve mobiliteitsvormen ervoor dat voor wat betreft de Molenpoortpassage gesproken mag worden van een “echt” autovrij complex voor bewoners en ondernemers.

Ook de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad is goed. Dit leidt ertoe dat de parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum en de P+R's als reële alternatieven kunnen worden gezien.

4.12.4 Fietsparkeren

Bij de ontwikkeling van een autovrije ontwikkeling is sprake van specifieke aandacht voor kwalitatief en kwantitatief goede oplossing voor fietsparkeren. Dit fietsparkeren voor bewoners, bezoekers en personeel moet dus op een zo aantrekkelijk mogelijke manier opgelost worden. Fietsparkeren voor bewoners vindt inpandig plaats. Op de benedenverdieping van de verschillende bouwdelen worden fietsenstallingen gerealiseerd. Fietsparkeren voor bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte (deels) buiten het plangebied. Bezoekers van het plangebied bezoeken in veel gevallen tevens voorzieningen in het centrum, waardoor sprake is gecombineerd gebruik. Dit plan biedt de mogelijkheid om tevens een openbare inpandige fietsenstalling te realiseren.

In de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer zijn afspraken gemaakt waarmee voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid voor fietsparkeren. Op grond van de afspraken in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer die ook betrekking hebben op het autovrij complex moeten voor het programma in dit plan (o.b.v. het Voorlopig Ontwerp) in totaal 1.179 fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit aantal is als volgt berekend:

- Voor het fietsparkeren gelden de eisen uit het Bouwbesluit. Voor bewoners is o.b.v. het Voorlopig Ontwerp sprake van een stallingsbehoefte van 1.018 fietsparkeerplaatsen.
- Er dienen twee fietsparkeerplaatsen per niet gerealiseerde autoparkeerplaats extra te worden gerealiseerd t.o.v. de eisen in het Bouwbesluit. Hiervan dient 10% te worden gereserveerd voor speciale fietsen (kratfietsen, bakfietsen en scooters).
- Er geldt geen fietsparkeereis voor de aan de woonfunctie ondersteunende flexruimten/woonwerkruimten.

De benodigde 1.179 fietsparkeerplaatsen worden opgevangen onder de vier (woon) bouwdelen. Daarnaast wordt maximaal 500 m² bvo voor een openbare stalling ten behoeve van de gemeente gerealiseerd. Deze wordt gesitueerd in de plint van de bebouwing.

4.12.5 Verkeersgeneratie

Op grond van de Beleidsregels parkeren is de herontwikkeling van de Molenpoortpassage aangewezen als een autovrij complex voor toekomstige bewoners en ondernemers. In paragraaf 4.12.3 en in bijlage 19 het parkeeronderzoek van Goudappel BV staat nader toegelicht waarom de herontwikkeling voor deze doelgroepen ook in praktijk autovrij zal zijn. De verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer beperkt zich daarom tot de volgende drie groepen:

1. de bezoekers van het commerciële programma;
2. verkeersbewegingen van laden- en lossen als gevolg van de detailhandelsvoorzieningen, verhuisbewegingen, pakketdiensten, vuilniswagens etc.;
3. de bezoekers van de bewoners.

Het huidige commerciële programma is veel groter dan na de sloop wordt gerealiseerd. Hierdoor ligt de verkeersgeneratie van zowel de bezoekers van het commerciële programma als de verkeersbewegingen voor het laden en lossen een stuk lager dan voorheen.

Daarnaast zullen de bezoekers van de woningen zorgen voor enige verkeersgeneratie. In het

rapport van Goudappel wordt de bereikbaarheid te voet, met de fiets en het hoogwaardig OV als goed beoordeeld. Hierdoor zal naar verwachting een aanzienlijk deel van deze bezoekers niet met de auto naar deze locatie komen.

Door bovengenoemde zaken zal naar verwachting de verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer aanzienlijk kleiner zijn dan in de huidige situatie. Toetsing aan de CROW-normen is dan ook niet noodzakelijk.

4.13 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18";
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18".

Toetsing

In het plangebied of de directe omgeving ervan zijn geen planologisch relevante hoogspanningsverbindingen, straalpaden, kabels of leidingen aanwezig.

4.14 Duurzaamheid

4.14.1 Duurzaamheidsagenda en ambities

De hoofdambities van Nijmegen voor duurzaamheid richten zich op de energietransitie (streven energieneutraal in 2045), stimulering van circulaire economie (streven circulaire regio in 2050) en klimaatadaptatie (streven volledig klimaatneutrale stad in 2050).

Deze ambities worden vooral ingegeven door de klimaatverandering die aanpassingen in ruimtelijke ontwikkelingen noodzakelijk maakt. De gemeenteraad van Nijmegen heeft haar visie op deze onderwerpen vastgelegd in de Kadernotitie Klimaat en de nota Duurzaamheid in Uitvoering.

4.14.2 Klimaatadaptatie

Ons klimaat verandert. De regionale stresstesten die zijn uitgevoerd hebben laten zien dat de regio gevoelig is voor alle klimaateffecten: te nat, te droog, te heet en overstroming. Een te veel aan verstening en het ontbreken van voldoende groen verergeren de problemen van te nat, te droog en te heet. In 2018 heeft de regio deze kwetsbaarheden digitaal in kaart gebracht in een regionale klimaateffectatlas, de storymap. Deze regionale klimaateffectatlas geeft een overzicht van de huidige stand van zaken van kennis en informatie over de potentiële klimaatkwetsbaarheden van de regio.

Op 26 maart 2019 heeft het college de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) vastgesteld. In deze strategie staat beschreven wat de ambities en doelstellingen zijn voor de korte en langere termijn en hoe we binnen (en buiten) de regio met klimaatadaptatie aan de slag willen gaan. Thema's voor Nijmegen in deze strategie zijn 'een groenblauwe stad' en 'klaar voor de hitte'. Deze RAS is een interactief proces met overheden - gemeenten, waterschap

Rivierenland en de provincie Gelderland - in de regio Rijk van Nijmegen en Land van Maas & Waal, en met regionale stakeholders. De gemeente Nijmegen gaat de RAS vertalen naar een Lokale Adaptatie Strategie met lokale ambities en opgaven.

In het GRP 2017-2023 ligt accent op klimaatadaptatie en op de visie om als stad klimaatbestendig te zijn in 2050. Daarom zal extra aandacht aan duurzame stedelijke ontwikkeling worden gegeven, die rekening houdt met meer groen in de stad om hittestress tegen te gaan en minder verharding om beter met hevige regenval om te kunnen gaan.

Natuurinclusief bouwen

Natuurinclusief bouwen zet Nijmegen in om natuur te integreren bij zowel de bouw van woningen, kantoren en andere gebouwen als de directe omgeving. Dit zijn maatregelen die helpen om de negatieve effecten van de klimaatverandering te verminderen zoals hittestress, wateroverlast en droogte en om de biodiversiteit te vergroten. Hierbij wordt tevens bewust ruimte gecreëerd voor de natuur bij nieuwe ontwikkelingen. Voorbeelden daarvan zijn het integreren van schuil- en nestgelegenheden in een gebouw, en het gebruik van planten die als voedsel kunnen dienen voor dieren.

Voor de herontwikkeling van de voormalige Molenpoortpassage zal gebruik worden gemaakt van de “Toolbox natuurinclusief bouwen”, zie ook paragraaf 3.3.7.

Klimaatadaptieve maatregelen

Klimaatadaptatie is het (duurzame) proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan, zoals hittestress, wateroverlast, droogte en waterveiligheid (overstromingen). Daarbij is het zaak de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt te benutten.

Groene daken en gevels zijn een goede oplossing om de risico’s van hittestress en wateroverlast in het plangebied te beperken. Dit ziet er niet alleen aantrekkelijk uit, het trekt ook kleine dieren aan, zoals bijen, vlinders en vogels. Een groen dak vertraagt de hoeveelheid water die gelijktijdig afgevoerd hoeft te worden en voorkomt problemen bij hevige stortbuien. Naast de functie als waterberging helpt een groen dak ook tegen hittestress. Ze warmen namelijk nauwelijks op en koelen zelfs de lucht boven het dak bij de verdamping van vastgehouden water.

Het plangebied ligt in een aandachtsgebied voor hittestress en het is dan ook gevoelig voor hitteoverlast. De ambitie is om de hittestress op deze locatie te verlagen. De toepassing van groen en natuurlijke materialen heeft hierop een positief effect. Vanaf 1 januari 2021 gelden nieuwe normen voor het voorkomen van hittestress in nieuwbouwwoningen (BENG-norm, inclusief een TO-juli-berekening). In het voorlopig ontwerp is een deel van de daken als groene daktuin ingericht. Toekomstige bewoners hebben daarmee, ondanks de stenige omgeving, een groene plek bij de eigen woning. Het groene dak kan op die manier bijdragen aan een gezonde, ontspannen manier van verblijven en ontmoeten in de buitenlucht.

4.14.3 Energie

Nijmegen heeft het doel om in 2045 energieneutraal te zijn. Dit is uitgewerkt in de nota Duurzaamheid in Uitvoering. De gebouwde omgeving is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het energieverbruik en kan daarmee een grote bijdrage leveren aan de doelstelling. De kansen zitten in het beperken van de energiebehoefte, het opwekken van hernieuwbare energie en in aardgasvrij bouwen. Per 1 juli 2018 moeten nieuwbouwwoningen aardgasvrij zijn. Het gaat om alle nieuwbouwwoningen waarvoor op of na 1 juli 2018 een omgevingsvergunning wordt ingediend.

Energiebehoefte beperken

Nijmegen heeft de ambitie dat alle geschikte daken vol liggen met zonnepanelen. Naast de standaard zonnepanelen komen er ook steeds meer andere opties op de markt, denk aan geïntegreerde zonnedaken, zonnegevels en zonnedakpannen. Uitgangspunt bij de herontwikkeling is dan ook dat op de dakdelen die niet als groen dak aangelegd worden het de ambitie is om zonnepanelen te realiseren. Op deze wijze draagt de herontwikkeling bij aan de transitie naar meer duurzame energie.

Een andere belangrijke duurzaamheidsmaatregel is het toepassen van energiezuinige installaties. Er is (nog) geen aansluiting op het warmtenet mogelijk. Onderzoek zal moeten uitwijzen of het mogelijk is om gebruik te maken van bodemgebonden oplossingen als warmte- en koudeopslag of (gesloten) bodemlussen als gasloos verwarmingssysteem. Als een bodemgebonden oplossing niet mogelijk is, is alleen het toepassen van lucht/water of lucht/lucht warmtepompen nog een optie. Indien van toepassing zal uiteindelijk een afweging gemaakt moeten worden tussen de voordelen (energiezuinig en gasloos) en de nadelen van een dergelijk systeem. Bij het plaatsen van buitenunits moet namelijk rekening worden gehouden met de geluidproductie maar ook met het opofferen van de benodigde groene ruimte op het dak. Onafhankelijk van de gekozen installatie kan door slim ontwerpen wel worden bijgedragen aan het voorkomen van opwarming van het pand. Gedacht kan worden aan passieve zonwering, zonwerende beglazing en het toepassen van buitenzonwering.

4.14.4 Circulair en biobased bouwen

Het gebruik van grondstoffen zorgt voor uitputting van de aarde en de uitstoot van CO_2. Het is daarom van belang om het gebruik van grondstoffen zoveel mogelijk te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door hergebruikte materialen te gebruiken en door het gebouw zodanig te ontwerpen dat hergebruik van materialen mogelijk is. Daarnaast zijn biobased materialen, zoals hout, stro en vlas, een goed alternatief. In Nederland is het nog niet algemeen gebruikelijk om dergelijke, natuurlijke materialen te gebruiken in de bouw. Voordelen ten opzichte van steen en beton zijn comfort en gezondheid (vanwege positieve effecten geluiddemping, luchtvochtigheid en binnenluchtkwaliteit), een betere binnenluchtkwaliteit, opslag van CO_2 en natuurlijke afbreekbaarheid.

4.14.5 Duurzame mobiliteit

Het autobezit in Nederland neemt nog altijd toe. Dit leidt tot opstopping van de wegen en uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuilende stoffen. Om alternatief vervoer aantrekkelijk te maken, kan in de ontwikkeling rekening worden gehouden met:

- Goede voorzieningen voor fietser en voetganger;
- Toegankelijkheid van openbaar vervoer;
- Voorzieningen voor (elektrische) deelmobiliteit, zoals (bak)fiets, scooter en auto.

Daarnaast komen er naar verwachting steeds meer elektrische auto's in het straatbeeld.

Met de toekomstige bouw van nieuwe woningen zal de binnenstad nog wat drukker worden. Het is dan ook een flinke uitdaging om de binnenstad in de toekomst goed bereikbaar te houden. Door de herontwikkeling van de (voormalige) Molenpassage uit te voeren wordt aan deze opgave bijgedragen. Bij de herontwikkeling van de (voormalige) Molenpassage wordt de focus gelegd op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Door de realisatie van een autovrije herontwikkeling wordt ook de uitstoot van CO_2 en andere schadelijke gassen verder beperkt.

4.15 Vormvrije mer-beoordeling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van de omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Sinds 7 juli 2019 is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Zo moet voor de ontwerpbestemmingsplanfase een m.e.r-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen milieueffectrapportage nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

Onderzoek

De ontwikkeling wordt gezien als een stedelijke ontwikkelingsproject (categorie D 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.). De drempelwaarden van deze categorie worden overschreden in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aangesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte omvat van 200.000 m^2 of meer. Daarvan is met de voorgenomen ontwikkeling geen sprake. Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die de genoemde drempelwaarden niet overschrijden toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling die is opgesteld voor dit plan, zie bijlage 17.

Voor deze ontwikkeling is dan ook geen uitgebreide plan- of project m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

Conclusie

Voorafgaand (in dezelfde collegevergadering) aan de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan neemt het college het MER-beoordelingsbesluit dat vervolgens ingevoegd wordt in het ontwerpbestemmingsplan. Het M.E.R-beoordelingsbesluit ligt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage voor zienswijzen.

Hoofdstuk 5
Juridisch-planologische aspecten

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (met legenda) en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen.

De planregels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en planregels.

5.2 Systematiek van de planregels

Voor het bestemmingplan wordt gebruik gemaakt van het Standaard bestemmingsplan van de gemeente Nijmegen. Het Standaard bestemmingsplan is gebaseerd de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) waarin landelijke standaarden voor planregels en verbeelding zijn geformuleerd. De standaardisatie maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op een vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Het bestemmingsplan wordt zowel in analoge als digitale vorm opgesteld. Bij interpretatieverschillen heeft het digitale bestemmingsplan voorrang.

De planregels van het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Binnenstad - 16 (Molenpoortpassage)' bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

Inleidende regels

Bij de inleidende regels wordt ingegaan op de begrippen en de wijze van meten.

Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen hebben verleend. Een omgevingsvergunning wordt verleend indien zij voldoet aan onder meer de planregels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit, de Bouwverordening en de beeldkwaliteitsnota.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijking van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijking van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van

werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheid.

Algemene regels

Onder het kopje algemene regels zijn de regels opgenomen die voor alle bestemmingen gelden. Hierbij gaat het om de volgende bepalingen:

- Anti-dubbeltelregel: deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- Algemene bouwregels: regels over beeldende kunst, bouwwerken ten algemene nutte en ondergronds bouwen.
- Algemene gebruiksregels: er zijn regels opgenomen over het toestaan van aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten, bed en breakfast en ondersteunende horeca.
- Algemene aanduidingsregels: in deze bepaling is de bescherming van het grondwaterbeschermingsgebied opgenomen.
- Algemene afwijkingsregels: in deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van niet-ingrijpende bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- Overige regels: in de overige regels staan bepalingen omtrent parkeren opgenomen. Daarnaast is een bepaling opgenomen over de voorrang van dubbelbestemmingen op enkelbestemmingen.

Overgangs- en slotregels

- Overgangsrecht: In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht die aansluit bij het Besluit ruimtelijke ordening.
- Slotregels: Als laatste is de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

5.3 Beschrijving per bestemming

Centrum (Artikel 3)

De bestemming Centrum is opgenomen voor cultuur en ontspanning, wonen, detailhandel (inclusief supermarkt), horeca, dienstverlening en kantoren en maatschappelijk. Deze functies zijn uitsluitend toegestaan voor zover deze voorkomen in categorie A en B van de Staat van bedrijvigheid. Verder zijn toegestaan bijbehorende voorzieningen zoals verhardingen, stalling en parkeerruimte voor fietsen, groenvoorzieningen en wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen.

Verkeer (Artikel 4)

De bestemming Verkeer is opgenomen overeenkomstig het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Binnenstad'. De openbare ruimte binnen het plangebied is als dusdanig bestemd. Hierin zijn onder meer toegestaan 'ondergeschikte bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, zoals (brand)trappen, keldertoegangen, koekoeken, luifels en balkons, ten behoeve van het aangrenzende hoofdgebouw in de naastgelegen bestemming'. In casu gaat het om balkons ten behoeve van de aangrenzende bestemming Centrum.

Waarde-Archeologie 3 (Artikel 5)

De dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 strekt tot behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden in verband met de ligging van het plangebied in een gebied van zeer hoge archeologische waarde (zie paragraaf 4.11).

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Participatie

Op 28 september 2022 heeft de gemeenteraad van Nijmegen het Participatiebeleid voor het ruimtelijke domein vastgesteld. Daarin is onder meer de wijze beschreven waarop participatie bij ruimtelijke initiatieven van derden en de gemeente Nijmegen moet plaatsen:

a. bij elk initiatief, alvorens de kaders worden vastgelegd, te starten met participatie in een verkennende fase;
b. bij de start van elk initiatief, volgens een vast stramien, een participatieplan opstellen en dit te publiceren op mijnwijkplan.nijmegen.nl;
c. mijnwijkplan.nijmegen.nl te gaan gebruiken als website waarop de (formele) communicatie over participatietrajecten in het ruimtelijk domein plaatsvindt.
d. participatieplannen voor (amendementen van) de Omgevingsvisie en Gebiedsvisies vast te laten stellen door het college en actief te delen met de raad;
e. van elk participatietraject een verslag te maken en dit verslag een verplicht onderdeel te laten zijn van college- en raadsvoorstellen.

(De voorbereiding van) dit plan liep voor op dit participatiebeleid. Niettemin zijn bij de totstandkoming van dit plan omwonenden en andere belanghebbenden in een vroegtijdig stadium betrokken. Er zijn verschillende bijeenkomsten geweest; variërend van inloopavonden voor omwonenden, huurders en belanghebbenden. Het participatieverslag is als bijlage 18 opgenomen.

- Op 22 september 2021 heeft overleg met de huurders/winkeliers van de Molenpoort plaatsgevonden. De eerste kennismaking met de winkeliers is positief verlopen. Tijdens de presentatie heeft de ontwikkelaar zichzelf voorgesteld en kennisgemaakt met de ondernemers. Verder zijn enkele aandachtspunten meegegeven.
- Op 5 oktober 2021 heeft overleg met cultuurhistorische organisaties plaatsgevonden. De aanwezigen waren enthousiast en complimenteus.
- Op 7 oktober 2021 is een inloopavond voor omwonenden en belanghebbende (waaronder eveneens de huurders/winkeliers) georganiseerd.
- Op 12 september 2023 heeft een nieuwe inloopavond (omgevingsdialoog) plaatsgevonden waarin het Voorlopig Ontwerp is gepresenteerd.
- Op 11 januari 2024 wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd.

De aandachtspunten hebben niet direct geleidt tot concrete wijzigingen van het bestemmingsplan.

6.1.2 Wettelijke vooroverleg

In het kader van het wettelijk vooroverleg wordt het conceptbestemmingsplan gedeeld met de overlegpartners, waaronder de Provincie en het Waterschap. Alle partijen die hebben gereageerd, staan positief ten opzichte van de beoogde ontwikkeling of hebben aangegeven geen belangen te hebben.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

6.2 Economische uitvoerbaarheid

6.2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de Gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond.

6.2.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) rust op de Gemeente de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan indien sprake is van in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplannen. Voor het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien indien één van de bij algemene maatregel van aangewezen gevallen van toepassing is of indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd; en
- het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
- het stellen van eisen, regels of uitwerking van regels aan het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen, en het inrichten van de openbare ruimte en woningbouwcategorieën niet noodzakelijk is.

Het bestemmingsplan voorziet in de realisering van een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Het plangebied is grotendeels in eigendom van MWPO. Aan de randen van het plangebied is sprake van kadastrale overschrijdingen op gemeentegrond. Ten behoeve van de uitvoerbaarheid en een goede inrichting van de openbare ruimte maken deze gronden deel uit het planvoornemen.

Ten behoeve van dit bouwplan hebben de gemeente en MWPO op 21 november 2023 een anterieure overeenkomst gesloten zoals bedoeld in artikel 6.24 van de Wro. Hierin is afgesloten dat de openbare ruimte van de gemeente op kosten van MWPO wordt ingericht. Daarnaast zijn met MWPO in de overeenkomst afspraken opgenomen over het verhaal van gemeentelijke kosten, een gefaseerde realisering en eisen gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte, het bouw- en woonrijp maken en de aanleg van nutsvoorzieningen.

De gemeentelijke kosten betreffen de kosten die opgenomen zijn in de kostensoortenlijst (art. 6.2.3 t/m 6.2.6 Bro). Hieronder vallen onder meer de gemeentelijke plankosten. De gemeentelijke plankosten zijn vastgesteld op basis van de gemeentelijke plankostenscan. Een ander onderdeel van de kostensoortenlijst betreffen de kosten voor het bouw- en woonrijp maken. Deze kosten zijn geheel voor rekening en risico van MWPO

6.2.3 Conclusie

Het verhaal van de kosten van grondexploitatie is dus middels een overeenkomst verzekerd, waardoor het plan economisch uitvoerbaar is. Een exploitatieplan is derhalve niet nodig. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de raad worden voorgelegd af te zien van een exploitatieplan om dat anderszins, via een overeenkomst, voorzien is in het verhaal van de gemeentelijke plankosten.

Hoofdstuk 7 Gewijzigde vaststelling

7.1 Inleiding

7.1.1 Aanleiding

Op 31 juli 2024 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)' vastgesteld. Het bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de Molenpoortpassage. Er wordt voorzien in een mix van commerciële functies (detailhandel/supermarkt, horeca en flexibele werkunits) en maximaal 435 appartementen. Naar aanleiding van de beroepsgronden is besloten om nader onderzoek te doen naar de aspecten "verkeer" en "parkeren". Als gevolg hiervan heeft de gemeenteraad besloten om artikel 3.1 van de planregels aan te scherpen alsook de plantoelichting van het vigerende bestemmingsplan te herzien.

7.1.2 Relatie bestemmingsplan - herstelbesluit

Dit herstelbesluit is een wijziging op het vigerende bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)'. Met dit herstelbesluit worden de volgende planregels gewijzigd:

- In de planregel Artikel 3.1, 3.4.1, 3.4.2, 8.2 en 8.3 zijn de verwijzingen naar 'Cultuur en ontspanning” verwijderd.
- De planregels artikel 3.4.1 wordt aangevuld met een beperking van het maximum brutovloeroppervlak.
- De planregel artikel 3.4.2 wordt aangevuld met het uitsluiten van avondonderwijs.
- De planregel artikel 11.2.2 wordt aangevuld met een verwijzing naar het Besluit tot aanwijzing autovrije complexen.

De wijzigingen worden in het volgende hoofdstuk toegelicht.

De overige planregels blijven ongewijzigd.

De verbeelding van het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)' blijft eveneens ongewijzigd.

Met dit herstelbesluit wordt tevens (louter) hoofdstuk 4.12 "Verkeer en Parkeren" van de plantoelichting aangepast. De overige delen van de plantoelichting worden niet gewijzigd.

7.2 Toelichting Wijziging

7.2.1 Algemeen

Met dit besluit worden de regels en de toelichting op enkele punten gewijzigd. In het vervolg van deze paragraaf worden deze wijzigingen puntsgewijs toegelicht. Voor zover er in dit besluit inhoudelijke wijzigingen in de regels van het bestemmingsplan, de toelichting en de daarbij behorende bijlagen zijn aangebracht, zijn deze blauw gearceerd. De niet-gearceerde regels in bijlage zijn geheel overeenkomstig met het vastgestelde bestemmingsplan.

7.2.2 Beperking planologische ruimte tot het bouwplan

De huidige bestemming van de Molenpoortpassage is de bestemming Centrum. De bestemming Centrum is zeer ruim. Zo zijn binnen de functies Cultuur en Ontspanning, Maatschappelijke voorzieningen en Dienstverlening functies mogelijk met een hogere parkeernorm. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de functies theater, schouwburg en avondonderwijs. In samenspraak met de ontwikkelaar is ervoor gekozen om de planologische ruimte te beperken tot het bouwplan om hiermee eventuele ongewenste ruimtelijke effecten van toekomstige ontwikkelingen op deze plek te voorkomen. De mogelijkheden binnen de bestemming Centrum worden beperkt tot 4.500 m2 bvo. De functie Cultuur en Ontspanning wordt binnen de bestemming Centrum geschrapt en de mogelijkheden binnen de functie maatschappelijke voorzieningen worden beperkt, waarbij avondonderwijs wordt uitgesloten. Van de overige functies (zoals detailhandel en horeca) die binnen de bestemmingsplan mogelijk zijn, geldt reeds een beperking van het maximale oppervlakte vanuit de planregels. Dit leidt tot de volgende aanpassingen:

- In de planregels in artikel 3.1, 3.4.1, 3.4.2, 8.2 en 8.3 zijn de verwijzingen naar 'Cultuur en ontspanning" geschrapt.
- Aan de planregel in artikel 3.4.1 is het artikel toegevoegd: "deze functies zijn toegestaan tot een maximum oppervlakte van 4.500 m^2 brutovloeroppervlak".
- Aan de planregel in artikel 3.4.2 wordt toegevoegd: "maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan met uitzondering van de functie avondonderwijs."

7.2.3 Het opnemen van deze voorwaardelijke verplichting autovrije complex

Om publiekrechtelijk te borgen dat de herontwikkeling voldoet aan het begrip autovrij complex, zoals opgenomen in de Beleidsregels parkeren wordt een voorwaardelijke verplichting toegevoegd aan het bestemmingsplan. Met deze verplichting wordt publiekrechtelijk geborgd dat bewoners en ondernemers geen recht hebben op een openbare parkeervergunning in de openbare ruimte alsmede een parkeerabonnement in de parkeergarages.

Dit zal worden geplaatst onder artikel 3, onder artikellid 3.4 specifieke gebruiksregels:

3.6.6 Voorwaardelijke verplichting autovrije ontwikkeling

Het gebruik van gronden en bouwwerken conform de bestemming in artikel 3.1 is alleen toegestaan voor zover het college in het Besluit tot aanwijzing parkeren heeft vastgelegd dat bewoners en ondernemers die in het bouwplan wonen en werken geen recht hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte alsmede een parkeerabonnement in de openbare parkeergarages van de binnenstad.

7.2.4 Wijziging Paragraaf 4.12.2 Beleidsregels parkeren

In het vastgestelde bestemmingsplan stond in de toelichting dat de Beleidsregels parkeren 2022 van toepassing waren, terwijl in de regels verwezen werd naar de meest recente versie. Dit zorgt voor onduidelijkheid. Dit hebben we aangepast door in de toelichting te verwijzen naar de juiste versie.

De gewijzigde versie van paragraaf 4.12.2 luidt daarom als volgt:

4.12.2 Beleidsregels parkeren

Op grond van de regels wordt uitgegaan van de meest recente Beleidsregels parkeren (hierna: beleidsregels) bij beoordeling van de omgevingsvergunning.

8.2.4 Paragraaf 4.12.3 Verkeer en parkeren wordt volledig vervangen met onderstaande teksten

Inleiding

In deze paragraaf worden de parkeereffecten van de ontwikkeling beschreven.

Het parkeer- en verkeersbeleid en het beleid voor de binnenstad van de gemeente Nijmegen staat in de beleidsdocumenten 'Koers voor de Binnenstad' (2024), 'Beter op Weg Uitvoeringsprogramma', de 'Agenda versnelling mobiliteitstransitie' (2023), de parkeernota 'Parkeren in Nijmegen 2020 – 2030' (2020) en de 'Beleidsregels parkeren' (zie ook paragraaf 4.12.2) en voor specifiek de locatie van het plangebied de 'Gebiedsvisie Vlaams Kwartier' (2019).

De gemeente zet in op een autoluwe en verblijfsvriendelijke binnenstad waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen en waar alternatieve vervoersvormen zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit een volwaardig alternatief vormen voor de auto.

Het bestemmingsplan voorziet in een autovrije ontwikkeling. Dat betekent onder andere dat binnen het plangebied de voetganger centraal staat, het plangebied autoluw wordt en niet wordt voorzien in parkeerplaatsen. Er is veel aandacht voor fietsers en voor hoogwaardig fietsparkeren binnen het plangebied (zie paragraaf 4.12.4). Het plangebied leent zich goed voor een autovrije ontwikkeling vanwege de goede bereikbaarheid, te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en deelmobiliteit.

In het parkeeronderzoek 'Motivering parkeren Molenpoort Nijmegen' van het deskundige verkeersbureau Goudappel B.V. (Bijlage 19 bij de plantoelichting, hierna ook: 'parkeeronderzoek') zijn de parkeerkundige effecten van de ontwikkeling, rekening houdend met de vastgestelde gebiedsvisie 'Koers voor de Binnenstad' en het bijbehorende uitvoeringsprogramma, onderzocht.

Doelstellingen gemeentelijk verkeersbeleid binnenstad

De gemeente heeft het plan om de binnenstad aantrekkelijker, duurzamer en beter bereikbaar te maken. De gemeente zet in op een autoluwe en verblijfsvriendelijke stad, waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen en alternatieve vervoersvormen een volwaardig alternatief vormen voor de auto. Dit doet de gemeente onder andere op grond van de vastgestelde beleidskaders gebiedsvisie Koers voor de Binnenstad (2024), Beter op weg uitvoeringsprogramma (2023) en de gebiedsvisie Vlaams Kwartier (2019).

Kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid en parkeervoorzieningen

In het parkeeronderzoek wordt uiteengezet welke kwalitatieve maatregelen de gemeente heeft genomen en zal nemen om door de gemeente beoogde doelstellingen te realiseren.

Het betreft de volgende maatregelen:

- Meer ruimte voor voetgangers en verblijfsgebieden
- Verbetering van fietsinfrastructuur en stallingen
- Stimulering van deelmobiliteit en OV
- Regulering van Autoverkeer en parkeren.
- Toepassing van het STOMP-principe als leidraad voor het mobiliteitsbeleid

De conclusie van het parkeeronderzoek is dat de Nijmeegse binnenstad goed bereikbaar is te voet, met de fiets en het openbaar vervoer. Er zijn voldoende faciliteiten voor voetgangers, fietser en openbaar vervoer aanwezig, en die worden bovendien verder uitgebreid. Ook vanuit omliggende wijken en de regio is de binnenstad goed bereikbaar. Het gevolg is dat een aanzienlijk deel van de bezoekers van de binnenstad te voet, met de fiets en met het OV komt.

Ook met de auto is de binnenstad goed bereikbaar. Dit geldt ook voor de aan de rand van de binnenstad liggende parkeergarages en de op wat grotere afstand liggende P+R's (stadsrandhubs). Goudappel concludeert bovendien dat de P+R's door het prijsbeleid, de goede bereikbaarheid met OV en met de deelfiets, volwaardige alternatieve parkeervoorzieningen zijn voor de bezoekers van de binnenstad.

Effecten van de herontwikkeling van de Molenpoort

In het verkeersrapport zijn de effecten van de herontwikkeling van de Molenpoort onderzocht voor bewoners, ondernemers, bezoekers van bewoners, bezoekers van de commerciële ruimtes. Ook is het effect van de sloop van parkeerterrein Molenpoortdak onderzocht. Deze worden hierna beschreven.

Parkeerbehoefte van ondernemers en bewoners

Op grond van de Beleidsregels mag onder voorwaarden een autovrij complex worden gerealiseerd waarbij mag worden afgeweken van de vastgestelde parkeernorm. De Molenpoortpassage wordt herontwikkeld tot een autovrij complex. Dit betekent dat binnen het plangebied geen parkeerplaatsen worden aangelegd en dat toekomstige bewoners en ondernemers geen recht hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte en een parkeerabonnnement in de parkeergarages. Dit is vastgelegd in de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. In deze overeenkomst is vastgelegd middels een kettingbeding en kwalitatieve verplichting dat de initiatiefnemer verplicht is om in de nog te sluiten koop- en of huurovereenkomsten op te nemen dat dit complex een autovrij complex is. Bovendien geldt op grond van de gesloten anterieure overeenkomst een tijdige informatieplicht. Daarnaast zal het college na indiening van de omgevingsvergunning door de ontwikkelaar in het Besluit tot aanwijzing parkeren vastleggen dat deze toekomstige bewoners en ondernemers geen recht hebben op een parkeervergunning en ook niet op een abonnement in een parkeergarage. Dit laatste is bovendien met een voorwaardelijke verplichting (artikel 3.6.6) in de planregels geborgd.

De loopafstanden voor de toekomstige bewoners en ondernemers van de ontwikkeling in het plangebied naar parkeervoorzieningen buiten het gebied waar gereguleerd parkeren geldt, zijn dusdanig groot dat niet aannemelijk is dat bewoners en ondernemers hun auto zullen parkeren buiten het vergunningengebied. Vanuit de gemeente geldt bovendien een parkeerregeling dat in het geval een woonbuurt parkeeroverlast ervaart, betaald parkeren wordt ingevoerd, waardoor de loopafstanden verder worden vergroot en het autogebruik wordt

afgeremd.

Door het treffen van bovengenoemde maatregelen kan worden geconcludeerd dat de herontwikkeling van de

Molenpoort voor bewoners en ondernemers als een autovrij complex kan worden beschouwd en er geen parkeerbehoefte ontstaat voor toekomstige bewoners en ondernemers binnen het plangebied.

Parkeerbehoefte bezoekers van bewoners

Op grond van de Beleidsregels geldt voor woningen een parkeernorm voor het bezoekersdeel van 0. Bezoekers kunnen parkeren in de parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad. Voor de ontwikkeling waarin het bestemmingsplan voorziet, is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening in kaart gebracht wat de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen in het plangebied is en of er voldoende ruimte is om deze parkeerbehoefte op te vangen. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van bezoekers van woningen, is in het parkeeronderzoek aansluiting gezocht bij de meest recente parkeernorm van het CROW, te weten: 0,1 parkeerplaats per woning. Om de maatgevende bezetting te bepalen is dit vermenigvuldigd met de gemeentelijke aanwezigheidspercentages. Dit levert op de maatgevende momenten (vrijdagavond, zaterdagmiddag en zaterdagavond) een parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen voor bezoekers op.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheid bezoek woningen	*40%*	*50%*	*75%*	*0%*	*70%*	*60%*	*100%*	*100%*	*100%*	*90%*
bezoekers woningen *(435 woningen)*	17,4	21,8	32,6	0,0	30,5	26,1	43,5	43,5	43,5	39,2
bezoekers Molenpoort	**18**	**22**	**33**	**0**	**31**	**27**	**44**	**44**	**44**	**40**

Figuur 7.1 Parkeerbehoefte bezoekers woningen Molenpoort (bron: Tabel 3.2: Parkeerbehoefte bezoekers woningen Molenpoort, parkeeronderzoek Goudappel)

Parkeerbehoefte van de commerciële voorzieningen

Door de sloop en herontwikkeling van de Molenpoortpassage neemt het commerciële programma af (in aantal m^2 bvo vloeroppervlakte). Dit betekent dat ook de parkeerbehoefte van het commerciële programma afneemt. De huidige parkeerplaatsen op het parkeerdek van de Molenpoortpassage worden uitsluitend gebruikt door bezoekers van de binnenstad. In het parkeeronderzoek zijn de feitelijke bezettingscijfers van het parkeerdek van de Molenpoortpassage in beeld gebracht en zijn de gemeentelijke aanwezigheidscijfers voor de functie detailhandel toegepast. Dit is gecorrigeerd met de afname van de parkeerbehoefte door het kleinere commerciële programma waarin de ontwikkeling voorziet (ten opzichte van het bestaande programma in het bestaande winkelcentrum Molenpoortpassage). De bestaande (te slopen) Molenpoortpassage heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van ca. 12.000 m^2 aan commerciële ruimtes. Daarvan is volgens de meest recente cijfers (november 2024) 8.193 m^2 bvo feitelijk in gebruik. Het bestemmingsplan voorziet in commerciële ruimtes ter grootte van maximaal 4.500 m^2 bvo. Dit betekent in de toekomstige situatie een afname van 3.693 m^2 bvo ten opzichte van de bestaande situatie. Dat betekent dat de parkeerbehoefte van de centrumfuncties die in de toekomstige situatie aanwezig zijn (en waarin het bestemmingsplan voorziet), ook in de huidige situatie al aanwezig is. Door rekening te houden met de huidige bezettingsgraden van de bestaande parkeergarages en parkeerterreinen in en rond de binnenstad (waaronder het bestaande parkeerdak op de Molenpoortpassage), wordt ook rekening gehouden met deze parkeerbehoefte. Er hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met een aanvullende parkeerbehoefte als gevolg van de realisatie van commerciële ruimtes binnen het plangebied.

Wel moet rekening worden gehouden met het volledig vervallen van het parkeerterrein op het dak van de Molenpoortpassage. Op zaterdagmiddag en zondagmiddag staat dit terrein vol.

Rekening houdend met de gemeentelijke aanwezigheidspercentages en het deels vervallen van bestaande centrumfuncties binnen het plangebied, moeten voor het maatgevend moment (zondagmiddag) 221 parkeerplaatsen worden gecompenseerd (zie tabel 3.3 van het parkeeronderzoek).

Totaal parkeerbehoefte

Het totaal effect van het parkeren als gevolg van de ontwikkeling bestaat uit de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen en het aantal te compenseren parkeerplaatsen als gevolg van het vervallen van parkeerdek. Dit levert het volgende resultaat op:

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte bezoekers woningen	18	22	33	0	31	27	44	44	44	40
parkeereffect vervallen Molenpoortdak	118	102	42	3	118	217	31	175	112	221
totaaleffect	**136**	**124**	**75**	**3**	**149**	**244**	**75**	**219**	**156**	**261**

Figuur 7.2 Totaaleffect parkeren herontwikkeling Molenpoort (bron: Tabel 3.4: Totaaleffect parkeren herontwikkeling Molenpoort, parkeeronderzoek Goudappel)

Parkeereffecten herontwikkeling Molenpoortpassage
In het parkeeronderzoek is vervolgens de beschikbare parkeercapaciteit van de reeds aanwezige parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad in beeld gebracht. Daarbij isrekening gehouden met de maximale bezettingspercentages, zoals deze voorgeschreven zijn in de Beleidsregels parkeren. Vervolgens zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit op de verschillende momenten van de week. De conclusie is dat in en rondom de binnenstad van Nijmegen op alle weekmomenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de ontwikkeling op te vangen. Er is dus sprake van een passende parkeeroplossing.

Effect overige ontwikkelingen in de binnenstad

Naast de herontwikkeling van de Molenpoortpassage vinden meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats in de binnenstad. Deze ontwikkelingen hebben effect op de parkeersituatie op de openbare parkeerterreinen en garages in en rondom de binnenstad. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn in het parkeeronderzoek in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van twee maatgevende situaties:

- De maatgevende tussensituatie, waarbij de parkeercapaciteit op twee parkeerlocaties (Molenpoortdak en de Oude Stad) is komen te vervallen en waarbij verschillende ruimtelijke ontwikkelingen (inclusief de Molenpoort) zijn gerealiseerd;
- En de eindsituatie; ten opzichte van de tussensituatie is ook de parkeergarage Duet gerealiseerd.

Voor beide situaties zijn de parkeereffecten in beeld gebracht. De conclusie is dat zowel in de maatgevende tussensituatie als in de eindsituatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er is dus sprake van een passende parkeeroplossing.

Effect van beleidsmatige ontwikkelingen

Aanvullend aan de ruimtelijke ontwikkelingen is in het parkeeronderzoek ook rekening gehouden met de beleidsmatige ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn zacht van aard en staan nog niet met zekerheid vast. De beleidsmatige parkeereffecten hebben mede betrekking op het intrekken van parkeervergunningen voor ondernemers, bewoners en bewoners met een

overloopvergunning. Zij kunnen een parkeerabonnement afnemen op een van de parkeerlocaties Eiermarkt, Keizer Karel, Mariënburg en Plein' 44. Voor ondernemers geldt dat de raad heeft ingestemd met het intrekken van deze parkeervergunningen per 1 januari 2026. Voor bewoners geldt een overgangstermijn van 7 jaar. In het parkeeronderzoek is uitgegaan van de worstcase situatie dat alle bewoners per 1 januari 2026 een parkeerabonnement afnemen bij een van de parkeergarages. Dit betekent dat deze beleidsmatige ontwikkeling zowel effect heeft op de maatgevende tussensituatie als de eindsituatie. Rekening houdend met deze beleidsmatige ontwikkelingen, geldt dat in de maatgevende tussensituatie én in de eindsituatie er voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van zowel de herontwikkeling van de Molenpoortpassage als de overige ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad alsmede de beleidsmatige ontwikkelingen op te vangen.

Conclusies

De herontwikkeling van de Molenpoortpassage als autovrije ontwikkeling past binnen de gemeentelijke beleidsambities uit de Koers voor de Binnenstad, waarin wordt ingezet op een verblijfsvriendelijke binnenstad met een verminderd autobezit en een grotere rol voor duurzame vervoersvormen.

De binnenstad is goed bereikbaarheid zowel te voet, met de fiets als met het openbaar vervoer. Daarnaast zorgen de sturing op het autogebruik door middel van prijsbeleid in combinatie met het vergunningenbeleid, de grote van de loopafstanden van de woning/onderneming van de toekomstige bewoners en ondernemers en het stimuleren van alternatieve mobiliteitsvormen ervoor dat voor wat betreft de Molenpoortpassage gesproken mag worden van een “echt” autovrij complex voor bewoners en ondernemers.

Ook de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad is goed. Dit leidt ertoe dat de parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum en de P+R's als reële alternatieven kunnen worden gezien.

7.2.5 Verkeersgeneratie

De *Paragraaf 4.12.5 Verkeersgeneratie* wordt in zijn geheel vervangen door onderstaande paragraaf, omdat hiermee nader wordt onderbouwd dat de verkeersgeneratie kleiner wordt.

4.12.5 Verkeersgeneratie

Op grond van de Beleidsregels parkeren is de herontwikkeling van de Molenpoortpassage aangewezen als een autovrij complex voor toekomstige bewoners en ondernemers. In paragraaf 4.12.3 en in bijlage 19 het parkeeronderzoek van Goudappel BV staat nader toegelicht, waarom de herontwikkeling voor deze doelgroepen ook in praktijk autovrij zal zijn. De verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer beperkt zich daarom tot de volgende drie groepen:

1. de bezoekers van het commerciële programma,
2. verkeersbewegingen van laden- en lossen als gevolg van de detailhandelsvoorzieningen, verhuisbewegingen, pakketdiensten, vuilniswagens etc.
3. de bezoekers van de bewoners.

Het huidige commerciële programma is veel groter dan na de sloop wordt gerealiseerd. Hierdoor ligt de verkeersgeneratie van zowel de bezoekers van het commerciële programma als de verkeersbewegingen voor het laden en lossen een stuk lager dan voorheen.

Daarnaast zullen de bezoekers van de woningen zorgen voor enige verkeersgeneratie. In het rapport van Goudappel wordt de bereikbaarheid te voet, met de fiets en het hoogwaardig OV als goed beoordeeld. Hierdoor zal naar verwachting een aanzienlijk deel van deze bezoekers niet met de auto naar deze locatie komen.

Door bovengenoemde zaken zal naar verwachting de verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer aanzienlijk kleiner zijn dan in de huidige situatie. Toetsing aan de CROW-normen is dan ook niet noodzakelijk.

7.3 Juridische planbeschrijving

7.3.1 Bestemmingsplan

De herziening Bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)' is de gezamenlijke geometrisch bepaalde planobjecten dat is vervat in een GML-bestand (bestand NL.IMRO.0268.B5016-VG02) met bijbehorende regels. Deze herziening is via elektronische weg uitwisselbaar en raadpleegbaar. Het geeft de bestemming en de bebouwingsmogelijkheden van de gronden aan.

De herziening Bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)' treedt in de plaats van het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)'.