

Motivering buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Ruimtelijk)

Groene Studentencampus Spoorstraat, Lent



98-Bopa-20250807 (Spoorstraat)

Status: definitief

Datum: 22 december 2025

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding voor dit besluit.....	5
1.2 Ligging besluitgebied.....	5
1.3 Afwijking van het omgevingsplan.....	6
1.4 Leeswijzer.....	6
2. Projectbeschrijving, proces en procedure	7
2.1 Beoogde ontwikkeling	7
2.2 Toetsing aan omgevingsplan	7
2.2.1 Geldende bouw- en (planologische) gebruiksmogelijkheden.....	7
2.2.2 Strijdigheden met het (tijdelijke) omgevingsplan	8
2.3 Proces en procedure	9
3. Participatie	11
3.1 Algemeen	11
3.2 Participatie omgeving.....	11
3.3 Vooroverleg ketenpartners.....	12
4. Bestaande situatie	13
4.1 Analyse	13
4.1.1 Beschrijving huidige situatie besluitgebied	13
4.1.2 Beschrijving omgeving besluitgebied	14
4.2 Bescherming bestaande kwaliteiten.....	14
5. Visie en doelen	15
5.1 Wettelijk stelsel.....	15
5.2 Rijksbeleid	15
5.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	15
5.2.2 Algemene Rijksregels	16
5.2.3 Woondeal	16
5.3 Provinciaal beleid	17
5.4 Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen	18
5.5 Gemeentelijk beleid	18
5.5.1 Omgevingsvisie Nijmegen ‘De Nabije Stad 2050’	18
5.5.2 Overig relevant gemeentelijk beleid	21
6. Functionele en ruimtelijke inpassing	23
6.1 Functionele inpassing.....	23

6.2	Ruimtelijke inpassing.....	23
6.2.1	Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteit.....	23
6.2.2	Inpassing in de omgeving	25
6.3	Onderbouwing afwijking van het omgevingsplan	26
6.4	Voorwaarden voor de omgevingskwaliteit	26
7.	Omgevingsaspecten.....	28
7.1	Planologische en ruimtelijke aspecten	28
7.1.1	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	28
7.1.2	Mobiliteit en parkeren	29
7.2	Milieuaspecten	32
7.2.1	Geluid.....	32
7.2.2	Trilling.....	39
7.2.3	Luchtkwaliteit.....	40
7.2.4	Geur	42
7.2.5	Bodem	42
7.2.6	Water.....	44
7.3	Klimaatadaptatie	47
7.4	Duurzaamheidsaspecten	48
7.4.1	Algemeen	48
7.4.2	Energie	48
7.4.3	Circulariteit.....	48
7.5	Natuur- en landschapsaspecten.....	49
7.5.1	Soortenbescherming.....	49
7.5.2	Gebiedsbescherming	50
7.5.3	(Hoofd)boomstructuur.....	52
7.5.4	Biodiversiteit en hoofdgroenstructuur	54
7.5.5	Eindconclusie natuur- en landschapsaspecten	57
7.6	Erfgoedaspecten	58
7.6.1	Archeologie en cultuurhistorie	58
7.7	Veiligheidsaspecten	60
7.7.1	Omgevingsveiligheid.....	60
7.7.2	Kabels en leidingen	63
7.7.3	Ontplobbare Oorlogsresten	63
7.7.4	Windhinder	64
7.7.5	Sociale veiligheid.....	66
7.8	Gezondheidsaspecten	66

7.8.1 Gezondheid.....	66
7.8.2 Bewegen, ontmoeten spelen en sporten (Boss).....	68
7.8.3 Toegankelijkheid	69
7.9 M.e.r.-beoordeling	69
8. Financiële haalbaarheid	71
9. Conclusie	72
9.1 Algemeen.....	72
9.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties	72
9.2 Instructieregels.....	73
9.3 Voorwaarden	73
10. Verwerking in het omgevingsplan	74
10.1 Algemeen	74
10.2 Wijze waarop deze bopa verwerkt wordt.....	74
Bijlagen.....	75

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor dit besluit

De gemeente Nijmegen en woningcorporatie SSH& werken samen aan het realiseren van extra woonruimte voor studenten in Nijmegen. De stad kent een toenemende druk op de studentenwoningmarkt; tot 2030 is behoefte aan circa 2.500 extra studentenwoningen. SSH& heeft de opgave om daarvan ongeveer 1.000 eenheden te realiseren.

Voor de locatie Spoorstraat in Lent is in 2023 het bestemmingsplan Nijmegen Dorp Lent 14 (Spoorstraat) vastgesteld en onherroepelijk geworden. Dit plan maakte de bouw van circa 300 studentenwoningen en circa 150 starterswoningen mogelijk. In 2024 is, op basis van een gezamenlijk haalbaarheidsonderzoek, gekozen voor een aangepaste opzet: een compacter wooncomplex met circa 530 studentenwoningen en een vergroening van de directe omgeving. De aanpassing maakt onderdeel uit van een bredere gebiedsontwikkeling waarbij de Spoorstraat wordt omgevormd tot een autoluw mini-campus terrein met onderwijs, sport, brandweer en studentenhuisvesting rond een park.



Afbeelding 1 Ruimtelijk concept mini-campus Spoorstraat

De wijziging van het plan heeft geresulteerd in vijf afwijkingen van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Deze afwijkingen worden nader beschreven in paragraaf 2.2 van deze motivering.

1.2 Ligging besluitgebied

Het gebied waar dit besluit over gaat (besluitgebied) ligt in Lent, tussen het spoortalud van de spoorlijn Arnhem – Nijmegen (oostzijde) en de snelfietsroute Het Groentje (westzijde). Aan de noordzijde grenst het besluitgebied aan de Margaretha van Mechelenweg en de brandweerkazerne Lent. Aan de zuidzijde wordt het besluitgebied begrensd door de Graaf Alardsingel.

Op de afbeeldingen hieronder is de ligging van het besluitgebied weergegeven.



Afbeelding 2: Ligging besluitgebied (rood omlijnd)

1.3 Afwijking van het omgevingsplan

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling is in strijd met het (tijdelijke) omgevingsplan. De ontwikkeling kan mogelijk worden gemaakt door af te wijken van het omgevingsplan. Hiervoor kan de gemeente een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (hierna: bopa) verlenen. Bij deze omgevingsvergunning hoort een motivering. Daarin wordt gemotiveerd dat de ontwikkeling leidt tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De gemeente moet daarbij rekening houden met alle betrokken belangen. Daarnaast gelden de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de provinciale verordening.

Dit document vormt de motivering bij de omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding beschrijft hoofdstuk 2 de voorgenomen ontwikkeling, de strijdigheden met het omgevingsplan en de procedure. Hoofdstuk 3 gaat in op participatie en het overleg met ketenpartners.

De hoofdstukken 4 t/m 10 behandelen respectievelijk de bestaande situatie, beleidskaders, ruimtelijke en functionele inpassing, omgevingsaspecten, financiële haalbaarheid, conclusie en verwerking in het omgevingsplan.

2. Projectbeschrijving, proces en procedure

2.1 Beoogde ontwikkeling

De Spoorstraat wordt ontwikkeld tot een stedelijke woonomgeving met circa 530 studentenwoningen verdeeld over vier gebouwen:

- een toren van 14 lagen aan de Graaf Alardsingel;
- twee lagere volumes (3 à 4 lagen) in het midden
- een toren van 8 lagen ten noorden daarvan

De bestaande bebouwing wordt gesloopt. Centraal in het gebied ontstaat een groen pocketpark waarin vier monumentale bomen behouden blijven. Het park krijgt voorzieningen voor sport, spel en ontmoeting. Het terrein wordt grotendeels autoluw; het parkeren wordt geconcentreerd op een compacter terrein aan de noordzijde, ontsloten via de Spoorstraat langs de brandweerkazerne.

De ontwikkeling vormt onderdeel van de bredere stedelijke transformatie van Nijmegen-Noord en sluit aan bij het hoogstedelijke milieu rond station Lent en Hof van Holland.

2.2 Toetsing aan omgevingsplan

2.2.1 Geldende bouw- en (planologische) gebruiksmogelijkheden

Het omgevingsplan van de gemeente Nijmegen bevat op termijn alle regels voor de fysieke leefomgeving. Vooralsnog geldt het zogenoemde tijdelijke deel van het omgevingsplan, waarin de vigerende bestemmingsplannen en facetplannen zijn opgenomen. Deze regels zijn raadpleegbaar via het Omgevingsloket (Regels op de Kaart).

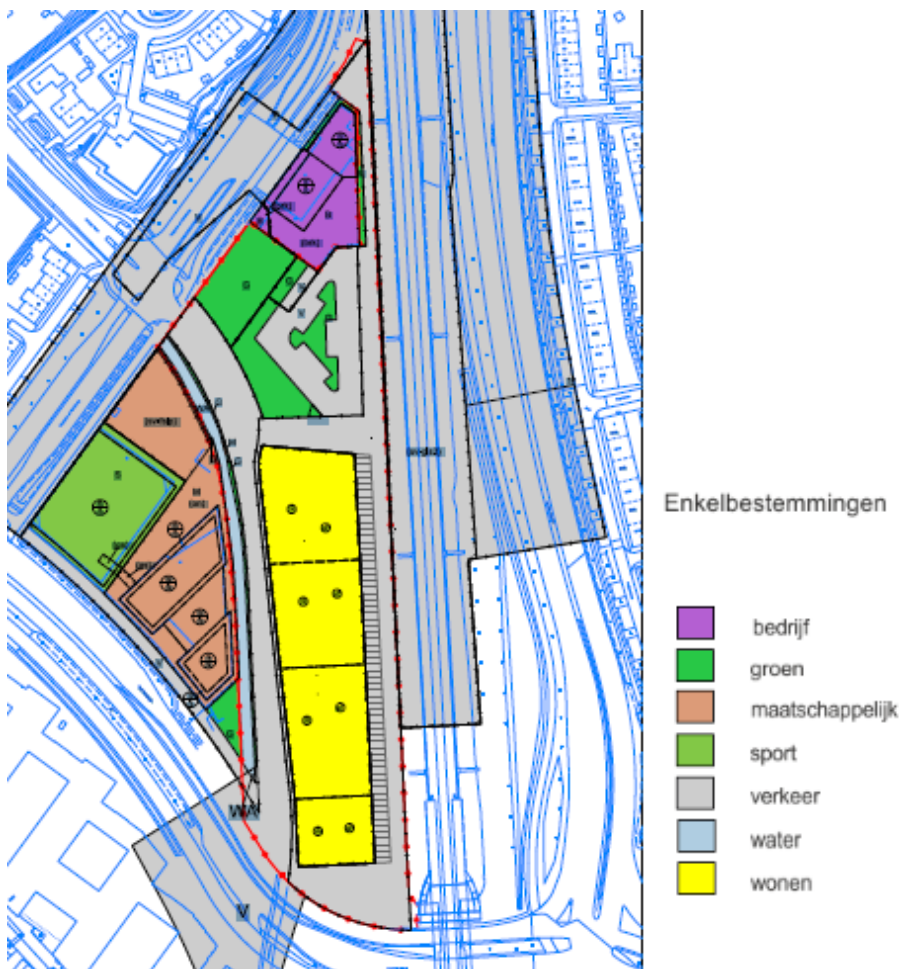
Binnen het besluitgebied gelden de volgende (voormalige) bestemmingsplannen en bijbehorende functies:

Bestemmingsplan	Functies binnen het besluitgebied
Dorp Lent – 14 (Spoorstraat)	Verkeer, Wonen
Buitengebied Dorp Lent – 24 (Citadel College en sporthal)	Groen, Verkeer, Water, Waterstaat – Waterbergingsgebied
Buitengebied Dorp Lent – 26 (Westelijke Parallelroute)	Groen
Buitengebied Dorp Lent – 29 (Fietsbrug en aanpassing Snelbinder Lent)	Verkeer
Dorp Lent – 10 (Brandweer)	Groen, Verkeer, Waterstaat – Waterbergingsgebied
Facetbestemmingsplan Archeologie 2023	Beschermingsregels archeologische waarden
Facetbestemmingsplan Kamerverhuur	Regels voor onzelfstandige woonruimte
Facetbestemmingsplan Parkeren	Regels voor parkeernormen

De functies Verkeer en Groen kennen in de verschillende plannen niet overal eenzelfde bestemmingsomschrijving. Daardoor verschilt het toegestane gebruik binnen het besluitgebied plaatselijk enigszins van elkaar.

De functies verkeer en groen in de verschillende bestemmingsplannen kennen bestemmingsomschrijvingen die niet altijd volledig overeenkomen. Dit betekent dat het toegestane gebruik binnen het besluitgebied niet overal gelijk is.

Binnen de functie Wonen is een bouwvlak opgenomen waarbinnen verschillende maatvoeringen voor de maximum bouwhoogte en bebouwingspercentage zijn opgenomen (van zuid naar noord respectievelijk 45 meter en 80%, 20 meter en 50%, 16 meter en 50% en 14 meter en 50%).



Afbeelding 3: Functies binnen en rond het besluitgebied. Bron: Bestemmingsplannen op en rond het besluitgebied (de rode lijn vormt de grens van het besluitgebied).

2.2.2 Strijdigheden met het (tijdelijke) omgevingsplan

De gewenste ontwikkeling wijkt op de volgende punten af van het tijdelijke deel van het omgevingsplan.

a. Aantal en type woningen

Het maximaal aantal toegestane woningen wordt verhoogd van 495 (waarvan 45 via een omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouwregels) naar 531, waarvan 231 onzelfstandig. Door deze aanpassing worden 36 woningen toegevoegd. Een onzelfstandige woonruimte wordt daarbij als één woning beschouwd. De realisatie van deze onzelfstandige woonruimten is in strijd met de regels voor verkamering in het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Om de onzelfstandige woonruimten mogelijk te maken moet worden afgeweken van deze regels voor verkamering.

b. Bouwhoogte

De bouwhoogte van het meest noordelijke gebouw wordt verhoogd naar acht lagen (met een maximale bouwhoogte van 25 m) in plaats van vijf lagen (met een maximaal toegestane bouwhoogte van 14 m). Daarmee worden dit maatvoeringsvlak voor maximum bouwhoogte aangepast.

c. Bouwvlak

Het bouwvlak krijgt een gewijzigde vorm: aan de noordzijde wordt een deel van het oorspronkelijke bouwvlak openbaar gebied, terwijl de gebouwen iets naar het zuiden en deels naar de spoorzijde worden verschoven. Een deel van de bebouwing ligt daardoor buiten het oorspronkelijke bouwvlak. Het tijdelijk deel van het omgevingsplan biedt al de mogelijkheid om via vergunning af te wijken van de bouwvlakken binnen de aanduiding 'overige zone – afwijken bouwvlak'.

d. Bebouwingspercentages

De wijziging van het bouwvlak leidt tot aangepaste bebouwingspercentages:

- zuidelijk gebouw: 65% (was 80%)
- middelste gebouwen: 55% (was 50%)
- noordelijk gebouw: 60% (was 50%)

De grenzen van de maatvoeringsvlakken worden overeenkomstig verschoven.

e. Functiewijzigingen groen/verkeer/water

Het plan maakt parkeeractiviteiten op een locatie mogelijk gemaakt waar in het tijdelijke omgevingsplan de functie groen geldt. De functie groen laat deze activiteiten niet toe. Er komt een pad op een locatie waar in het tijdelijke omgevingsplan de functie Water geldt. De functie water laat dit pad niet toe. Verder komen er openbare voorzieningen binnen een deel van het terrein waar volgens het tijdelijke omgevingsplan de functie Wonen geldt. De functie wonen laat geen openbare voorzieningen toe. Daarom wordt er afgeweken van de geldende functies.

2.3 Proces en procedure

Deze bopa zorgt voor een planologisch basisbesluit. In dit motiveringsdocument wordt gemotiveerd dat bij dit plan sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Op een later moment wordt een omgevingsvergunning voor het feitelijk verrichten van de bouwactiviteit aangevraagd (o.b.v. artikel 12.27a Bkl). Bij de tweede vergunning hoeft niet opnieuw afgewogen te worden of er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dat is namelijk bij het planologische basisbesluit al beoordeeld.

Het is mogelijk dat er (later) nog andere vergunningen nodig zijn. Dit is afhankelijk van de uit te voeren activiteiten.

Vorbereidingsfase

Voordat een aanvraag omgevingsvergunning voor een bopa wordt ingediend, kan het wenselijk zijn dat er een vooroverleg heeft plaatsgevonden of dat de initiatiefnemer aan participatie heeft gedaan. Daarnaast kan de gemeenteraad gevallen aanwijzen waarbij participatie een aanvraagvereiste is. Zo heeft de gemeenteraad van Nijmegen op 28 september 2022 het Aanwijzingsbesluit verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsplanactiviteit gemeente Nijmegen" vastgesteld. Uit dit aanwijzingsbesluit volgt dat bij deze aanvraag participatie van en overleg met derden wel een verplichting is. In het "Participatiebeleid voor het ruimtelijk domein" is aangegeven op welke wijze deze participatie moet plaatsvinden.

De gemeenteraad kan gevallen aanwijzen waarin zij bindend advies moet geven over een omgevingsvergunning voor een bopa. De gemeenteraad van Nijmegen heeft op 24 november 2021 het "Besluit Lijst bindend advies raad bij omgevingsvergunning Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (bopa)" vastgesteld. Uit dit besluit volgt dat een bindend advies van de raad nodig is bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruik van 2 of meer woningen. Voor deze aanvraag is dus een bindend advies van de gemeenteraad nodig.

Als de aanvraag voor de omgevingsvergunning compleet is, dient de initiatiefnemer een aanvraag in via het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

Besluitvormingsfase

Zodra de aanvraag bopa is ontvangen door de gemeente (het bevoegd gezag) start de formele procedure. De beslistermijn begint te lopen vanaf de datum van ontvangst. Is de aanvraag compleet dan kijkt het bevoegd gezag welke procedure van toepassing is, namelijk de reguliere of de uitgebreide.

Of sprake is van de reguliere of de uitgebreide procedure heeft gevolgen voor de beslistermijn. De beslistermijn bij de reguliere procedure is in principe acht weken. Als instemming van een ander bestuursorgaan is vereist, wordt de beslistermijn twaalf 12 weken. De beslistermijn kan éénmalig worden verlengd met zes weken. Als de uitgebreide procedure van toepassing is, beslist het bevoegd gezag binnen zes maanden na ontvangstdatum op de aanvraag. Ook bij de uitgebreide procedure kan de beslistermijn eenmalig met zes weken worden verlengd.

Inwerkingtreding

Het college maakt een omgevingsvergunning waarop volgens de reguliere procedure is beslist, bekend door toezending of uitreiking van het besluit aan de aanvrager.

Een omgevingsvergunning waarop volgens de uitgebreide procedure is beslist, maakt het college bekend door ter inzagelegging en toezending of uitreiking van het besluit aan de vergunninghouder en/of aanvrager.

Het besluit treedt een dag na bekendmaking (reguliere procedure) of terinzagelegging (uitgebreide procedure) in werking.

Een bopa wordt binnen vijf jaar in het omgevingsplan opgenomen.

3. Participatie

3.1 Algemeen

Participatie vindt in een zo vroeg mogelijk stadium plaats. Dit geldt ook voor het gesprek met andere bestuursorganen (ketenpartners) die bij het project betrokken moeten worden. Als leidraad voor de participatie gelden de verschillende stappen uit het “participatiebeleid voor het ruimtelijk domein”. Dit start met een verkennende fase en het maken van een participatieplan. Na het opstellen van de ontwerp omgevingsvergunning voor een bopa start de formele procedure.

3.2 Participatie omgeving

Met participatie wordt in de Omgevingswet bedoeld ‘het in vroegtijdig stadium betrekken van belanghebbenden (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden) bij het proces van besluitvorming of een project of activiteit om tijdig belangen, meningen en creativiteit op tafel te krijgen’. Het gaat nadrukkelijk om het betrekken van partijen bij het besluitvormingsproces voordat formele besluitvorming van start gaat. Vroegtijdige participatie moet mensen in staat stellen mee te denken aan een nog te maken keuze voor de toekomst van een gebied of locatie. Participatie hoeft niet te leiden tot overeenstemming. Participatie is maatwerk en de vorm is afhankelijk van het initiatief.

Beschrijving van de wijze van participatie

Voor dit project zijn verschillende vormen van participatie ingezet, afhankelijk van de doelgroep en de rol van de stakeholders:

- **Directe omgeving/stakeholders:** Belangrijkste partijen in de directe omgeving: de brandweer (kazerne Lent), het Citadel College, ProRail (station Lent), Living-Inn en Van der Valk Hotel Lent en de Sporthal, zijn actief op de hoogte gehouden via persoonlijke gesprekken, mails of telefoontjes. Ook worden bewoners in de omgeving op de hoogte gehouden.
- **Jongeren en studenten:** Jongeren uit de wijk en studenten van SSH& zijn betrokken via klankbordgroepen. Een eerste sessie met jongeren is georganiseerd door Bindkracht 10; daaruit wordt een structurele klankbordgroep gevormd. Ook met SSH& worden mogelijkheden verkend om een studentenklankbordgroep op te zetten via het huurdersplatform SPH.
- **Maatschappelijke partners:** Organisaties die zich inzetten voor hergebruik van materialen (o.a. Stichting Wereldwijd, Gered Gereedschap, Overal en De Groene Vos) zijn persoonlijk benaderd in verband met vrijkomende materialen uit de sloop.

Keuze voor deze vorm van participatie

De gekozen aanpak sluit aan bij de specifieke rol van de betrokken partijen:

- Voor de **directe omgeving/stakeholders** is maatwerk geleverd. Sommige partijen gaven de voorkeur aan schriftelijke updates per mail, anderen aan een persoonlijk overleg. Hier is op afgestemd. Voor stakeholders en omwonenden wordt tijdens bepaalde stappen een informatieavond georganiseerd om updates te geven over plannen en voortgang.
- Voor **jongeren en studenten** is gekozen voor klankbordgroepen, omdat zij als belangrijke gebruikers van de openbare ruimte direct hun wensen en ideeën kunnen inbrengen. De gemeente wil hiermee invulling geven aan de behoefte aan meer ruimte en voorzieningen voor jongeren.
- Voor de **maatschappelijke partners** was de eenmalige situatie rondom de sloop en hergebruik van materialen bepalend. Persoonlijk contact was de meest passende en efficiënte vorm.

Uitkomsten en bijdrage aan het project

- **Directe omgeving/stakeholders:** Er lopen gesprekken met de brandweer over de toekomstige verkeers- en bereikbaarheidssituatie. De wensen van de brandweer worden meegenomen en afgestemd met verkeersdeskundigen. Er is een bewonersavond geweest, ook in de toekomst zal er weer een dergelijke avond gepland worden als we weer verder zijn met het project.
- **Jongeren en studenten:** Tijdens de eerste sessie met jongeren zijn verschillende wensen voor de inrichting van de openbare ruimte opgehaald. Deze input wordt meegenomen bij de verdere planvorming en krijgt vervolg in de nog te vormen klankbordgroep.

- **Maatschappelijke partners:** De partners zijn geïnformeerd en betrokken bij het hergebruik van vrijkomende materialen, maar dit had vooral een uitvoerend karakter.

Op dit moment zijn er nog geen concrete aanpassingen of toezeggingen gedaan op basis van de participatie, maar de lopende gesprekken en de vorming van klankbordgroepen zullen hier in de komende fase naar verwachting wel toe leiden.

Een samenvatting van de participatieverslagen staat in bijlage 3: Participatieverslag.

3.3 Vooroverleg ketenpartners

Met het oog op een zorgvuldige besluitvorming zijn de volgende ketenpartners benaderd:

- Veiligheidsregio Gelderland-Zuid: afstemming heeft plaatsgevonden op 21 oktober 2025
- GGD Gelderland-Zuid: afstemming heeft plaatsgevonden op 14 oktober 2025
- Provincie Gelderland: afstemming heeft plaatsgevonden op 24 september 2025
- Waterschap Rivierenland: het waterschap heeft schriftelijk gereageerd op het plan.
- ProRail: afstemming heeft plaatsgevonden op 6 november 2025

De ketenpartners hebben ook schriftelijk gereageerd op de plannen. De adviezen zijn verwerkt in de hoofdstukken over veiligheid, gezondheid, water en geluid. Er zijn geen bezwaren geuit die de ontwikkeling in de weg staan. In bijlage 3 Participatieverslag zijn de adviezen samengevat.

4. Bestaande situatie

4.1 Analyse

4.1.1 Beschrijving huidige situatie besluitgebied

4.1.1.1 Fysieke kenmerken

Het besluitgebied en de omgeving ligt op rivierkleigrond. De bodem bestaat uit een poldervaaggrond met zware zavel en lichte klei. De grondwaterstand in het gebied ligt op ca. 2,8 m minus maaiveld (7,56 n +NAP)

In het besluitgebied zelf is geen oppervlaktewater aanwezig. Wel ligt er op de grens van het besluitgebied een watergang. In het besluitgebied liggen wadi's om overtollig regenwater in op te vangen.

De verwachte regionale stromingsrichting is westnoordwest en wordt niet beïnvloed door onttrekkingen in of nabij het besluitgebied. Er is sprake van infiltratie tussen de deklaag en het eerste watervoerende pakket met een snelheid van 0,1-0,5 mm/dag.

De aanwezigheid van een spoorweg en verkeerswegen rond het gebied, zorgen voor geluidbelasting van het gebied.

4.1.1.2 Functioneel

Het besluitgebied bestaat gedeeltelijk uit een woongebied, gedeeltelijk uit een parkeervoorziening voor de omliggende maatschappelijke functies (school, sporthal en brandweerkazerne) en groenvoorziening.

4.1.1.3 Ruimtelijk

Infrastructuur

De Spoorstraat wordt ontsloten vanaf de Margaretha van Mechelenweg ter hoogte van de Griftdijk Noord. Naar het zuiden toe loopt de Spoorstraat dood. De Spoorstraat vormt de toegang naar de secundaire perronopgang van het, zuidelijk gelegen, station Nijmegen Lent.

De westzijde van het besluitgebied grenst direct aan een drukke snelfietsroute die Nijmegen Noord naar het zuiden verbindt met de binnenstad en de campus Heijendaal, en naar het noorden met het dorp Elst. Het fietspad loopt vanaf de noordzijde van het besluitgebied geleidelijk op, om de Graaf Alardsingel te kunnen kruisen middels een fiets/voetbrug over de Graaf Alardsingel. Aan de oostzijde vormt de spoorweg Nijmegen-Arnhem de grens. Deze spoorweg ligt hier op een circa 7m hoge dijk. Het spoor en het fietspad zorgen voor aanzienlijke hoogteverschillen rond het gebied. De bebouwing langs de Spoorstraat ligt daardoor min of meer opgesloten tussen twee taluds en heeft nauwelijks contact met de omgeving.

De autoroute naar Spoorstraat en parkeerterrein kruist de snelfietsroute bij de entree naar de school. Daardoor ontstaat er (met name in de ochtend) een wirwar van fietsende scholieren, doorgaande fietsers, brengende ouders en auto's van bewoners van de Spoorstraat. Deze situatie wordt met name door fietsers als onveilig ervaren.

Bebouwing

De bebouwing in de Spoorstraat bestaat uit een kort bebouwingslint, dat van oudsher aansloot op de lintbebouwing langs de Griftdijk. Langs de straat staan 14 woningen en een bedrijfspand. Door de aanleg van de Graaf Alardsingel en de Margaretha van Mechelen weg is de doorlopende lijnstructuur opgeknipt. De bebouwing aan de huidige Spoorstraat is hierdoor enigszins besloten en afgekeerd van de omgeving komen te liggen. De lintbebouwing is weliswaar onderdeel van een historische structuur, maar de bebouwing zelf heeft geen monumentale waarde.

Groen

Het groen in het gebied en de directe omgeving bestaat uit grasvlakken met her en der korte bomenrijen en solitaire bomen. In totaal bevinden zich binnen het besluitgebied 58 bomen. Daarvan hebben zes bomen een monumentale status. De zes monumentale bomen vormen een boomgroep ten zuiden van het parkeerterrein. Verder wordt het groenbeeld bepaald door de taluds van de spoordijk en fietsbrug.

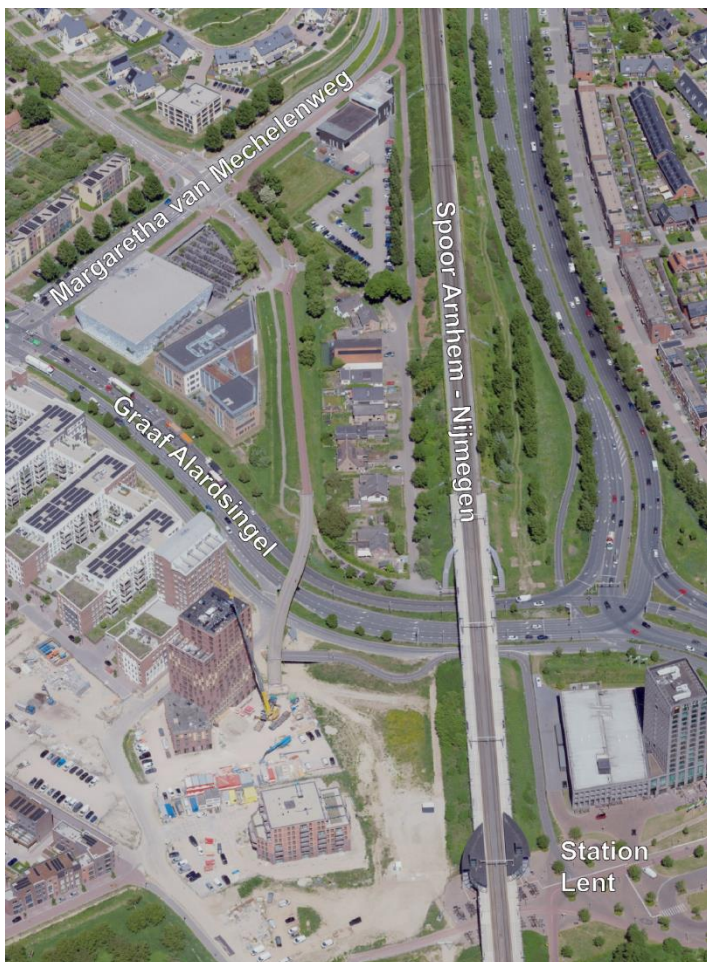
Binnen het besluitgebied komt de invasieve plantensoort Japanse duizendknoop op verschillende plekken voor.

4.1.2 Beschrijving omgeving besluitgebied

Het besluitgebied ligt in een stedelijk knooppunt, waar verschillende infrastructuren bij elkaar komen. Aan de oostzijde ligt de spoorbaan Arnhem – Nijmegen, waarvan het treinstation Nijmegen Lent direct ten zuiden van het gebied gelegen is. Aan de andere zijde van het spoor bevindt zich de belangrijkste noordelijke invalsweg van de stad (de Prins Mauritssingel) en aan zuid- en noordzijde liggen twee belangrijke doorgaande autowegen: de Graaf Alardsingel, en Margaretha van Mechelenweg. Door het besluitgebied loopt de snelfietsroute Veluwe-Waalpad. Alle infrastructuur samen vormen barrières tussen de verschillende buurten. Aan de noordzijde ligt de kleinschalige woonbuurt Koudenhoek Noord.

Rond het besluitgebied, binnen de infrastructurele driehoek van spoorweg, Graaf Alardsingel en Margaretha van Mechelenweg, staan forse bebouwingen in de vorm van een middelbare school (4 bouwlagen), een sporthal en een brandweerkazerne.

Aan de overzijde van de Graaf Alardsingel ligt een hoogbouwcluster met woningen, kantoorruimte en een parkeergarage, als onderdeel van het stedelijk knooppunt rondom station Lent. De hoogbouwaccenten bestaan hier, net als het Van der Valk-hotel aan oostzijde van het station uit bijna 15 lagen.



Afbeelding 4: Luchtfoto bestaande situatie besluitgebied

4.2 Bescherming bestaande kwaliteiten

In het besluitgebied bevindt zich een bomengroep met enkele monumentale bomen. Deze boomgroep heeft een duidelijke landschappelijke kwaliteit. In hoofdstuk 7.5.3.2. wordt dieper ingezoomd op de monumentale bomen.

5. Visie en doelen

5.1 Wettelijk stelsel

Het stelsel omgevingsrecht bestaat uit de Omgevingswet, 4 algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en een Omgevingsregeling. De Omgevingsregeling is de ministeriële regeling bij de Omgevingswet. Het gaat vooral om technische en administratieve regels. In de vier AMvB's staan de regels voor het praktisch uitvoeren van de wet:

1. Het Omgevingsbesluit (Ob) regelt in aanvulling op de wet onder meer welk bestuursorgaan het bevoegd gezag is om een omgevingsvergunning te verlenen en welke procedures gelden. Ook regelt dit besluit wat de betrokkenheid is van andere bestuursorganen, adviesorganen en adviseurs bij de besluitvorming en een aantal op zichzelf staande onderwerpen, zoals de milieueffectrapportage.

2. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) stelt de inhoudelijke normen voor gemeenten, provincies, waterschappen en het Rijk met het oog op het realiseren van de nationale doelstellingen en het voldoen aan internationale verplichtingen.

3. Het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) bevat, samen met het Besluit bouwwerken leefomgeving, de algemene regels waaraan burgers en bedrijven zich moeten houden als ze bepaalde activiteiten uitvoeren in de fysieke leefomgeving. Ook bepaalt het besluit, voor welke activiteiten een omgevingsvergunning nodig is. Het bevat regels om het milieu, waterstaatwerken, wegen en spoorwegen, zwemmers en cultureel erfgoed te beschermen.

4. Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) bevat, samen met het Besluit activiteiten leefomgeving, de algemene regels waaraan burgers en bedrijven zich moeten houden als ze bepaalde activiteiten uitvoeren in de fysieke leefomgeving. Dit besluit bevat regels over veiligheid, gezondheid, duurzaamheid en bruikbaarheid bij het (ver)bouwen van een bouwwerk, de staat van het bouwwerk, het gebruik van het bouwwerk en het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden.

Instructieregels

Voor een aantal onderwerpen gelden instructieregels vanuit het Rijk of de provincie. Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe het een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Er zijn drie varianten van een instructieregel: 'in acht nemen', 'rekening houden met' en 'betrekken bij'.

- 'In acht nemen' betekent in het kader van de instructieregel dat een overheid aan die instructieregel móét voldoen.

- 'Rekening houden met' betekent in het kader van de instructieregel dat er sprake is van een zwaarwegende positie van een belang bij de belangenafweging, zonder dwingend te sturen op de uitkomst daarvan. Afwijken is alleen toegestaan als het bestuursorgaan daar goede redenen voor heeft. Het afwijken moet wel goed worden gemotiveerd.

- 'Betrekken bij' betekent in het kader van de instructieregel dat een overheid aandacht schenkt aan feiten of verwachtingen van feiten. De bestuurlijke afwegingsruimte is groot.

Artikel 8.0b, eerste lid, van het Bkl bepaalt dat bij een aanvraag om een bopa de instructieregels in hoofdstuk 5 van het Bkl, de provinciale instructieregels en eventuele instructies het beoordelingskader vormen. Volgens het tweede lid van artikel 8.0b van het Bkl moet de omgevingsvergunning voor een bopa (onder andere) worden geweigerd als de activiteit zou leiden tot een situatie die niet is toegelaten op grond van instructie(regel)s. Dit betekent dat bij de motivering van de bopa moet worden aangetoond dat de bopa voldoet aan de instructie regels (en eventuele instructies) van Rijk en provincie.

5.2 Rijksbeleid

5.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) omvat een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving.

De kern van deze nieuwe aanpak is het integraal werken aan verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken.

Het streven naar integraliteit, dat onderdeel is van de NOVI, valt samen in vier verschillende prioriteiten, te weten:

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

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzen. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor eenvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

De NOVI werkt door in het provinciaal en gemeentelijk beleid.

5.2.2 Algemene Rijksregels

Om een beeld te krijgen bij de onderwerpen waarvoor het Bkl instructieregels bevat, staan de hoofdonderwerpen, zoals benoemd in het Bkl, hieronder beschreven:

- Waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2);
- Beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3);
- Beschermen van gezondheid en milieu (paragraaf 5.1.4), waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid en geur en bodemkwaliteit;
- Beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5), waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking;
- Het behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6), waaronder autowegen, buisleidingen en natuur- en recreatiegebieden;
- Het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7), waaronder landsverdediging en nationale veiligheid, elektriciteitsvoorziening, rijksvaarwegen en luchtvaart, fiets- en wandelroutes, aanwijzing van woningbouwcategorieën;
- Het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8);
- De uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving (afdeling 5.2), waaronder het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoor- en rijkswegen.

Deze aspecten worden inhoudelijk behandeld in “hoofdstuk 7 Omgevingsaspecten”.

In het Omgevingsbesluit is in Artikel 3.5 het beperkingengebied hoofdspoorweginfrastructuur aangewezen. Dit beperkingengebied bestaat uit de hoofdspoorweg en een omliggend gebied. Als het gebied op een talud ligt, geldt het beperkingengebied in een gebied dat 6 meter van de teen van het talud ligt. Als het gebied bij een viaduct ligt, geldt het beperkingengebied in een gebied dat 30 meter van de buitenste rand van de constructie ligt. Binnen het beperkingengebied hoofdspoorweg is het verboden om zonder omgevingsvergunning een beperkingengebiedactiviteit te verrichten. Deze vergunning is nodig om nadelige gevolgen van activiteiten rond een spoorweg tegen te kunnen gaan.

Het beperkingengebied hoofdspoorweg ligt over het besluitgebied. Dit betekent dat bij de aanleg- en bouwactiviteiten, in de nabijheid van het spoor, een omgevingsvergunning voor beperkingengebiedactiviteiten moet worden aangevraagd bij ProRail.

5.2.3 Woondeal

Het Rijk zet via de Nationale Woon- en Bouwagenda in op de bouw van 900.000 woningen tot en met 2030, met als streven dat hiervan minimaal twee derde deel betaalbaar is. In vervolg op deze nationale ambitie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen het Rijk en de provincie Gelderland over de realisatie van 100.000 woningen tot en met 2030. Dit krijgt in deze regio nadere invulling via de Woondeal 2.0. Hierin is onder meer opgenomen dat we op regionaal niveau toewerken naar twee derde deel betaalbare huur- en koopwoningen. Om dit te realiseren werkt elke gemeente toe naar een nieuwbouwprogramma met minimaal 67% betaalbare woningen en minimaal 30% in

de sociale huur. Voor plannen waar per 1 juli 2023 nog geen vastgesteld bestemmingsplan, omgevingsplan of anterieure overeenkomst voor is, geldt dit nieuwbouwprogramma als richtlijn. In juni 2025 is een addendum toegevoegd aan de Woondeal 2.0 met afspraken over woningtoevoegingen tot en met 2034.

5.3 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie ‘Gaaf 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.

De provincie Gelderland streeft naar een duurzaam en divers woon- en leefklimaat, dat steeds weet te anticiperen op ontwikkelingen. Daarbij heeft de provincie de volgende ambitie: “Gelderland heeft een aanbod aan woningtypen en woonmilieus passend bij de diversiteit aan woningvraag; voor ieder een passende, duurzame woning. We benutten de bestaande bebouwde omgeving optimaal met voldoende ruimte voor klimaatadaptieve maatregelen.”

In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het besluitgebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsvisie relevant: "Om het landschap open, groen en het voorzieningenniveau op peil te houden en leegstand te voorkomen, is bouwen binnen bestaand verstedelijkt gebied ons vertrekpunt. Wij geven de voorkeur aan het benutten van bestaande gebouwen. Wij gaan voor concentraties van bebouwing. Pas als er geen andere goede mogelijkheden zijn, breiden we uit aan de randen van onze steden of dorpen".

De ontwikkeling draagt bij aan een divers woningaanbod en vindt plaats in bestaand stedelijk gebied. Daarmee draagt het bij aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie ‘Gaaf Gelderland’.

Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening is een van de instrumenten om de ambities uit Omgevingsvisie te realiseren. 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.

De voorliggende ontwikkeling ligt niet binnen een Nationaal Landschap, de Romeinse Limes, de Groene Ontwikkelingszone (GO), het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Hollandse Waterlinie. De locatie maakt ook geen deel uit van een ganzenfoerageergebied of beschermingsgebied natte landnatuur.

Op het besluitgebied zijn geen specifieke beschermingsregelingen uit de Omgevingsverordening van toepassing, met uitzondering van navolgende generieke instructieregels.

Artikel 5.41 (beschermen landschap Gelderse streken: Over-Betuwe)

Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op locaties binnen de Gelderse streek Over-Betuwe wordt bij een nieuwe activiteit of ontwikkeling rekening gehouden met de voor die streek vastgestelde kernkwaliteiten en ontwikkeldoelen van het landschap als bedoeld in bijlage Kernkwaliteiten en ontwikkeldoelen landschap Gelderse streek Over-Betuwe.

Met de ontwikkeling wordt een wooncomplex voor studenten gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Bij de inrichting van de buitenruimte ligt de nadruk op de realisatie van een groene omgeving. De ontwikkeling zorgt niet voor een verrommeling van het stedelijk gebied en leidt niet tot aantasting van de kernkwaliteiten van de Over-Betuwe.

Artikel 5.64 (doorwerking regionale woonafspraken)

Dit artikel geeft aan dat een woningbouwontwikkeling alleen kan doorgaan als wordt aangetoond dat deze ontwikkeling binnen de regionale woonafspraken past.

Artikel 5.85 (klimaatadaptatie)

Op basis van dit artikel moet het volgende worden opgenomen in een ruimtelijke motivering, wanneer deze een nieuwe activiteit of ontwikkeling mogelijk maakt:

Een beschrijving van de maatregelen of voorzieningen die worden getroffen om de risico's van klimaatverandering te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. Hierbij moeten in ieder geval de volgende aspecten worden betrokken:

- waterveiligheid;
- wateroverlast;
- droogte;
- hitte

Onder het kopje klimaatadaptatie, in paragraaf 7.3, worden deze aspecten uitgewerkt met betrekking tot de ontwikkeling.

De ontwikkeling past binnen de Omgevingsverordening Gelderland.

5.4 Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen

Op 1 januari 2021 is de Groene Metropoolregio opgericht. Dit is de opvolger van het regionaal orgaan Arnhem Nijmegen. In de Groene Metropoolregio werken 18 gemeenten uit de regio Arnhem Nijmegen samen aan de realisatie van vijf grote regionale opgaven: Circulaire regio, Productieve regio, Ontspannen regio, Groene groeiregio en Verbonden regio. Met een regionale agenda wordt hier vorm en inhoud aan gegeven. De regionale agenda werkt door in het gemeentelijk beleid.

5.5 Gemeentelijk beleid

5.5.1 Omgevingsvisie Nijmegen 'De Nabije Stad 2050'

Op 10 september 2025 stelde de gemeenteraad van Nijmegen de Omgevingsvisie vast: De Nabije Stad 2050. In de omgevingsvisie legt de gemeente Nijmegen haar langetermijnvisie tot 2050 voor de stad vast. Nijmegen heeft de ambitie een nabije en rechtvaardige stad te zijn.

Richting geven aan het toekomstbeeld via leidende principes

Nijmegen werkt aan de toekomst van de stad via verschillende leidende principes. Bij het maken van thematisch beleid voor de fysieke leefomgeving, gebiedsvisies, ruimtelijke projecten en bij ruimtelijke initiatieven uit de stad, neemt Nijmegen de leidende principes mee in haar afwegingen. De leidende principes zijn:

Samen met de stad en de regio

Nijmegen is in gesprek met de stad. We vragen binnen hun mogelijkheden een actieve houding van onze inwoners. We hebben oog voor de regionale effecten, samenhang en kansen voor regionale samenwerking bij het maken van keuzes.

Werken aan de brede welvaart

Wanneer we werken aan de uitvoering van de omgevingsvisie in beleid, of projecten, betrekken we verschillende perspectieven: de mens, de planeet en de economie. Nijmegen streeft hierbij naar een eerlijke verdeling van lusten en lasten. Water en bodem zijn richtinggevend in wat qua ruimtelijke ontwikkeling en ruimtegebruik mogelijk is.

De rechtvaardige stad

In Nijmegen vinden we ruimtelijke rechtvaardigheid cruciaal voor een inclusieve en eerlijke stad. We willen dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan kansengelijkheid en sociale verbinding en dat iedereen zich thuis voelt in de stad. Hierbij hebben we aandacht voor verschillen tussen stadsdelen en investeren we waar nodig ongelijk voor gelijke leefkwaliteit. Zo bouwen we samen aan een stad waarin iedereen, ongeacht achtergrond of woonplek, eerlijke kansen krijgt om zich te ontwikkelen en volwaardig mee te doen.

Bijdragen aan de gezonde leefomgeving

Bij de groei en ontwikkeling van de stad beschermen, bevorderen en faciliteren we actief een gezonde leefomgeving. Door een schoon milieu te waarborgen en negatieve omgevingsfactoren zoals luchtvervuiling en hittestress te verminderen, beschermen we de gezondheid van inwoners. We faciliteren gezondheid door een beweegvriendelijke, groene en veilige omgeving in te richten, met voldoende aantrekkelijke voorzieningen en ruimte voor ontmoeten. Een prettige en veilige leefomgeving draagt bij aan welzijn en gelijke kansen voor iedereen.

Wat gaat Nijmegen doen: de hoofdlijnen van het beleid

Om te komen tot een nabije en rechtvaardige stad werkt Nijmegen langs vier beleidshoofdlijnen. Deze hoofdlijnen geven de beleidsmatige beweging aan die Nijmegen maakt richting 2050.

Sociale en gezonde stad

Nijmegen heeft de ambitie om een sociale en gezonde stad te zijn. Het beschermen en bevorderen van gezondheid door het creëren en behouden van een gezonde leefomgeving is onze hoofddoelstelling. Daarnaast bevorderen we een inclusieve en veerkrachtige stad met een sterke sociale basis.

Economisch veerkrachtige stad

Nijmegen heeft de ambitie om een economisch veerkrachtige stad te zijn. Een economisch veerkrachtige stad is een stad met een toekomstbestendige economie die duurzaam is en brede welvaart van onze inwoners bevordert. Dat betekent dat we een aantrekkelijk stad zijn voor werknemers en werkgevers, ons (inter-)nationaal profiel 'Old City Young Vibe' met 'Health & High tech' en 'Oudste en bruisende stad' als speerpunten versterken en uitdragen, en zorgen voor een leefbare stad met goede voorzieningen

Aantrekkelijke stad

Nijmegen is ervan overtuigd dat een toekomstbestendige stad een aantrekkelijke stad is. Voldoende passende huisvesting hoort hierbij. Daarom hebben we het hoofddoel om van 2024 tot 2040 17.000 tot 22.000 woonruimten toe te voegen. Dat doen we met grote woningbouwlocaties, met kleinere projecten en door de bestaande woningvoorraad beter te benutten met respect voor onze stadsdelen. Dat betekent dat we per stadsdeel een andere afweging maken. We nemen de identiteit, zoals erfgoed en (gewenste) ruimtelijke kwaliteiten van gebieden en locaties als uitgangspunt voor de ontwikkeling van Nijmegen.

Duurzame stad

Nijmegen heeft de ambitie om een duurzame stad te zijn. Om die ambitie waar te maken heeft Nijmegen verschillende hoofddoelen. In 2050 zijn we klimaatneutraal en klimaatadaptief, versterken we de biodiversiteit en dragen we bij aan een circulaire economie. Dat doen we in tussenstappen. In 2030 hebben we 55% van de CO₂-uitstoot teruggedrongen. Richting 2035 heeft Nijmegen de ambitie om stappen te zetten om de prioritaire gebieden voor klimaatadaptatie aan te pakken.

Strategisch ruimtelijke keuzes

De hoofdlijnen van beleid zijn uitgewerkt naar vier strategische ruimtelijke keuzes:

- We groeien binnen de grenzen van de stad
- We creëren hoogstedelijke milieus rondom ov-knooppunten en sterke campussen
- We werken aan een groter centrumgebied
- We omarmen het kanaal

Voor het besluitgebied gelden de volgende ruimtelijke keuzes:

We groeien binnen de grenzen van de stad

Nijmegen kiest ervoor om te ontwikkelen binnen de huidige stadsgrenzen. Dat betekent dat we nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen binnen de stad creëren. We bouwen hiermee voort op de in 2020 gemaakte keuze om te groeien binnen de grenzen van een compacte stad. Toekomstige ontwikkelingen moeten hierbinnen passen.

We creëren hoogstedelijke milieus rondom ov-knooppunten en sterke campussen

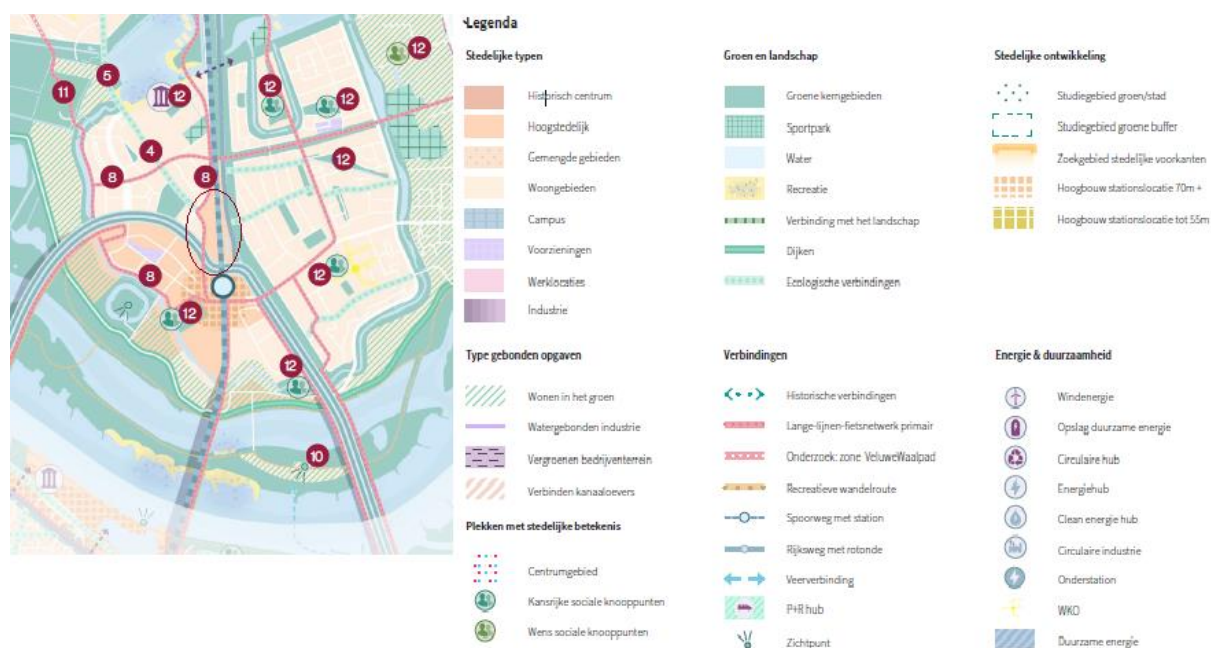
In het centrumgebied (binnenstad, Stationsdistrict, Waalfront en Hof van Holland), Campus Heijendaal, Station Dukenburg en Winkelsteeg kiest Nijmegen voor een hoogstedelijk karakter met functiemenging en hoge

dichtheden. Dat kan omdat deze gebieden in de buurt van een ov-knoop liggen en ontsloten worden met snelfietsroutes.

We werken aan een groter centrumgebied

Nijmegen werkt aan een groter gebied met centrumfuncties. Deels ontstaat dit grotere centrumgebied doordat verschillende grote projecten aan de oevers van de Waal gerealiseerd worden, of zijn gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn het Waalfront en Hof van Holland. Hierdoor ontstaan diverse nieuwe gemengde gebieden in de buurt van en in verbinding met het centrum. Ook wil Nijmegen het Stationsgebied meer verbinden met en onderdeel laten zijn van het centrum. Binnen 'Nijmegen omarmt de Waal' krijgen de rivieroeveren een belangrijke functie als openbare ruimte. Zo wordt de Waal meer zichtbaar en beleefbaar.

Het besluitgebied ligt in het stadsdeel Nijmegen-Noord.



Afbeelding 5: Uitsnede verbeelding uitwerking stadsdeel Nijmegen-Noord (bron: Omgevingsvisie gemeente Nijmegen)

Het stadsdeel Nijmegen-Noord ontwikkelt zich tot een levendig en gemengd woongebied met een stedelijk hart Hof van Holland, waar wonen, werken en winkels zijn. Met daaromheen rustige woonwijken en op korte afstand diverse vormen van recreatie in natuur en groen. Hof van Holland vormt een hoogstedelijk milieu naast Station Nijmegen Lent. Binnen dit hoogstedelijke milieu bevinden zich verschillende (dagelijkse) functies: een centrumgebied met onder andere supermarkt, verswinkels en horeca, een bibliotheek, een sporthal, een gezondheidscentrum en werkfuncties, zoals kantoren. Naast Hof van Holland maakt een deel van Hoge Bongerd en een zone langs het spoor onderdeel uit van het hoogstedelijk milieu.

Belangrijke opgaven voor Nijmegen-Noord zijn:

- Zorgdragen voor goed beheer en behoud van de kwaliteiten die al aanwezig zijn,
- Aansluiten bij de voorzieningenbehoefte voor het groeiende stadsdeel Nijmegen-Noord en ruimte voor het mengen van wonen en werken,
- In- en doorzetten van de mobiliteitstransitie om bij te dragen aan het rustige karakter van de woonwijken en tegenhouden van te grote parkeerdruk,
- Behoud maar ook versterking van het groen, dat in sommige wijken nog te marginaal is,
- Flexibiliteit en multifunctionaliteit in bouw om blijvende druk op openbare ruimte en verandering in vraag te kunnen opvangen.

Deze ontwikkeling draagt bij aan de realisatie van de ambities uit de omgevingsvisie voor Nijmegen-Noord.

Naast de bijdrage aan een divers woonmilieu, door de realisatie van woonruimte voor studenten, zorgt deze ontwikkeling voor versterking van het groen rond de Spoorstraat. Binnen het te ontwikkelen groengebied worden sportvoorzieningen aangelegd voor een Urban Fit Track. Hiermee wordt het bewegen en ontmoeten gestimuleerd.

5.5.2 Overig relevant gemeentelijk beleid

5.5.2.1 Nijmeegse Woonagenda Beter benutten en betaalbaar bouwen 2024-2029

In de Nijmeegse Woonagenda 2024-2029 wordt ingegaan op de wijze waarop wij de komende jaren invulling geven aan de woonambities en opgaven uit de omgevingsvisie 2020-2040. Ook geeft de woonagenda duidelijkheid over hoe we het woonbehoefteonderzoek en de Woondeal 2.0 vertalen in lokaal beleid. De ambitie van het woonbeleid is realisatie van gemengde wijken met een gevarieerd woonaanbod dat aansluit bij de behoefte van huidige en toekomstige bewoners. Van 2024 tot en met 2030 is, in lijn met de Woondeal 2.0, onze woonopgave om minimaal 10.000 woningen toe te voegen. We streven naar het toevoegen van 12.000 woningen. In de nieuwbouw is het uitgangspunt om minimaal 130% van de behoefte aan plancapaciteit te hebben. Daar voldoen we ruimschoots aan, al zien we wel een tekort aan goedkope koopwoningen en voor specifieke aandachtsgroepen in de huidige planvoorraad.

In lijn met de Woondeal 2.0 zetten we voor nieuwe woningbouw initiatieven in op het realiseren van minimaal twee derde betaalbare woningen. Onder betaalbare woningen verstaan we sociale huur (minimaal 30%), goedkope koop (minimaal 10%), middeldure huur en betaalbare koop (maximaal 27%). Vanuit volkshuisvestelijk perspectief kan worden afgeweken van deze uitgangspunten als het initiatief zorgt voor:

1. een betere mix en menging in de wijk of buurt mits het stedelijke woningbouwprogramma voorziet in minimaal twee derde betaalbare woningen; of
2. vergroting van betaalbaarheidscategorieën of de huisvestingsmogelijkheden van aandachtsgroepen waarvoor nog onvoldoende plannen zijn; of
3. verbetering van (verouderde) bestaande bebouwing en invulling van andere maatschappelijke opgaves; of
4. invulling van de woningbouwopgave ná 2030, passend binnen de kaders van de omgevingsvisie.

Daarnaast worden afspraken bij bestaande plannen worden gerespecteerd. Vanuit dat oogpunt en om te kunnen voldoen aan het gewenste realisatietempo passen we het woningbouwprogramma in de al langer lopende gebiedsontwikkelingen Waalsprong en Waalfront niet aan.

De Nijmeegse woonagenda geeft aan dat wij er zijn voor alle doelgroepen. Wij zetten ons daarbij extra in voor de doelgroepen die hulp nodig hebben op de woningmarkt. Er zijn diverse aandachtsgroepen, waarbij de huisvestingscomponent voor senioren en aandachtsgroepen wordt uitgewerkt in de Nijmeegse Woonzorgvisie. Studenten zijn ook een aandachtsgroep. Nijmegen is een studentenstad, met een jonge bevolking. Deze doelgroep woont overwegend op kamers of in kleine zelfstandige eenheden. Tot 2030 is er vraag naar zo'n extra 2.500 eenheden. Met de SSH& zijn afspraken gemaakt voor bijna de helft van de opgave.

In het kader van studentenwelzijn is er grote vraag naar onzelfstandige studenteneenheden. Tegelijkertijd blijft ook de vraag naar zelfstandige eenheden bestaan. De mix in het voorgestelde programma draagt dus bij aan de invulling van de behoefte.

In het vigerende woonbeleid (Woondeal 2.0 Regio Arnhem-Nijmegen en Nijmeegse Woonagenda 2024-2029) is een programma van twee derde betaalbare woningbouw opgenomen. Hierbij is opgenomen dat afspraken bij bestaande plannen worden gerespecteerd. Voor de gebiedsontwikkelingen Waalsprong zijn er eerdere gebiedsafspraken vastgelegd in de GREX Waalsprong 2016. Het programma voor deze ontwikkeling moet passen binnen het totale woningbouwprogramma van de Waalsprong. De voorgestane ontwikkeling voorziet in een belangrijke toevoeging voor de aandachtsgroep studentenwoningen. Er is een groot tekort aan studentenwoningen in Nijmegen. Als gemeente omarmen we deze ontwikkeling die voorzien in goede kwalitatieve studentenwoningen op een goede locatie dichtbij Knoop Lent en station Lent.

Het plan voorziet in ca. 530 studentenwoningen (100% betaalbaar huur voor de doelgroep studenten) van de SSH&. Met het programma wordt invulling gegeven aan de grote woonbehoefte van kwalitatieve en betaalbare studentenwoningen en wordt mede invulling gegeven aan het totale woonprogramma in de Waalsprong. Het programma geeft invulling aan de ambitie om in de Waalsprong een mix van woningsegmenten te ontwikkelen. Hiermee geeft het plan invulling aan het gemeentelijk woonbeleid.

6. Functionele en ruimtelijke inpassing

6.1 Functionele inpassing

In het kader van de grootschalige ontwikkeling De Waalsprong is de omgeving de laatste jaren ingrijpend aan het veranderen, met het direct ten zuiden van de Graaf Alardsingel gelegen Hof van Holland als centrumgebied voor dit deel van de Waalsprong. De beoogde ontwikkeling aan de Spoorstraat zal deel uitmaken van het stedelijk knooppunt bij station Lent. Rond station Lent ontstaat een hoogbouwcluster met enkele woontorens tot circa 60 meter hoog, waar ook het al gerealiseerde Van der Valk hotel aan de andere kant van het spoor deel van uitmaakt. Het gebied heeft op dit moment al voor een deel een woonfunctie, maar wordt nu niet optimaal gebruikt. Dit komt doordat er een beperkt aantal woningen op een centrale plek, bij een stedelijk knooppunt staan. In de huidige situatie is het gebied rond de Spoorstraat een enigszins anoniem en geïsoleerd, van de omgeving afgekeerd stuk in de stad. Door de ontwikkeling van het omliggende gebied, past de bestaande woonbebouwing niet meer in de omgeving.

Vanuit de maatschappelijke doelen (verminderen woningtekort en een duurzame, compacte stad) is het wenselijk tot een meer optimaal ruimtegebruik te komen, met een groter aantal woningen.

Als woonlocatie is de locatie zeer geschikt voor de specifieke doelgroep (studenten), vanwege de nabijheid van (H)OV en de ligging aan de snelfietsroute naar het centrum en Campus Heijendaal én de nabijheid van winkels en voorzieningen in Hof van Holland.

De herontwikkeling van het gebied, met een intensievere woonfunctie en bij het hoogbouwcluster rond station Lent passende bebouwing, zal ervoor zorgen dat het gebied meer onderdeel van het dagelijks leven in de stad. Hiermee draagt deze ontwikkeling bij aan de realisatie van de, in de omgevingsvisie benoemde, opgave voor Nijmegen-Noord.

6.2 Ruimtelijke inpassing

6.2.1 Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteit

De Spoorstraat in Lent wordt ontwikkeld tot een attractieve woonomgeving met circa 530 studentenwoningen. Het gebied tussen de Graaf Alardsingel, de Margaretha van Mechelenweg en de spoordijk wordt gevormd tot een mini-campus met studentenwoningen, het Citadel College, een sporthal en de brandweerkazerne.

Het bestaande parkeerterrein krijgt een compactere opzet en wordt ontsloten vanaf een nieuwe ontsluitingsweg ten oosten van de brandweerkazerne. Hier parkeren bewoners, gebruikers en bezoekers van de campus. Incidenteel verkeer (zoals logistiek verkeer en hulpdiensten) voor de school, sporthal en bebouwing aan de Spoorstraat gebruiken de nieuwe ontsluitingsweg, maar kunnen doorrijden tot de voordeur. Zo hoeven auto's en fietsers op de snelfietsroute elkaar niet meer te kruisen en ontstaat een autoluw gebied in het hart van de campus. In dit centraal gelegen gebied wordt een park gerealiseerd. Dit 'pocketpark' wordt dé centrale plek voor (buurt)bewoners, gebruikers en bezoekers van de campus. In het park worden de aanwezige monumentale bomen ingepast en is er ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten.



Afbeelding 6: Mini-campus Spoorstraat

Het wooncomplex wordt opgezet als één samenhangend geheel met een heldere opzet en een herkenbare uitstraling. Het complex bestaat uit vier alzijdige gebouwen en heeft een duidelijke kop en een staart. De kop bestaat uit een toren van circa 14 lagen, in aansluiting op het hoogbouwcluster rondom station Lent. De overige gebouwen hebben een L-vormig grondvlak. De staart wordt gevormd door een bescheiden hoogteaccent van 8 bouwlagen in het noordelijke gebouw aan het park. Tussen de gebouwen bevinden zich drie buitenruimten voor de toekomstige bewoners, in de vorm van groene hoven, die zich openen naar de Spoorstraat. De bouwvolumes rond de hoven zijn drie tot vier lagen hoog en begrenzen drie zijden van de hoven. Het groene spoortalud vormt de vierde zijde. De Spoorstraat en het spoortalud vormen daarmee onderdeel van de hoven. De menselijke maat van de gebouwen, het groen en het autoluwe karakter van de Spoorstraat maken de groene hoven tot aangename verblijfsplekken.



Afbeelding 7: volume-opbouw studenten complex

Beeldkwaliteit

De gezamenlijke ambitie van gemeente en SSHN is verwoord en verbeeld in het Kader Beeldkwaliteit Spoorstraat Lent. Voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte in het besluitgebied wordt aansluiting gezocht bij wat er al gerealiseerd is in de directe omgeving.

Zo wordt de toren in een baksteenarchitectuur uitgewerkt als onderdeel van de straatwand van de Graaf Alardsingel en passend bij de baksteenarchitectuur in Hof van Holland. Binnen de campus is de architectuur van de bestaande, omliggende gebouwen meer divers. Daardoor kan de architectuur van de rest van het complex een zekere eigenheid hebben.

De toekomstige inrichting van de openbare ruimte zorgt voor een herkenbaar en samenhangend beeld van het terrein binnen het campusgebied. De gebouwen komen in een parkachtige en autoluwe omgeving, waarbij de

verschillende buitenruimten in verbinding staan met elkaar. Naast de buitenruimte van de nieuwe studentenwoningen gaan ook het Citadelcollege en de brandweer aanpassingen doen aan hun terrein. Hierbij wordt de inrichting op elkaar afgestemd.

De campus wordt omringd met een heldere groene rand. Waar mogelijk wordt deze groene randen versterkt, zoals door de aanplant van een extra bomenrij langs de Margaretha van Mechelenweg. De taluds langs het spoor en de snelfietsroute worden beplant met heesters en bomen, zodat de harde lijn wordt verzacht en beter aansluiten bij de parkachtige omgeving. Binnen het besluitgebied wordt de groeninfilling en soortkeuze op elkaar afgestemd om de samenhang in het gebied te versterken.

Naast de groeninrichting wordt ook afstemming gezocht in de materialisering en het straatmeubilair van de buitenruimte. Padenstructuren voor fietsers en voetgangers verbinden de verschillende gebieden met elkaar en worden in een palet van gelijke materialen en kleurenstellingen uitgevoerd. Ook wordt binnen de campus eenzelfde type voor de zitbanken, fietsklemmen, afvalbakken en verlichting gekozen zodat er eenheid en rust in het gebied ontstaat.

Het Kader Beeldkwaliteit Spoorstraat Lent is opgenomen in de bijlagen bij deze motivering, zie hiervoor bijlage 4.

6.2.2 Inpassing in de omgeving

Het nieuwe wooncomplex maakt stedenbouwkundig onderdeel uit van de driehoek Spoorstraat, Graaf Alardsingel, Margaretha van Mechelenweg. Dit gebied is in de planvorming opgevat als een campus met de verschillende functies (brandweer, Citadelcollege, sporthal en studentenwoningen). Door het hele gebied te benaderen als één campus-landschap en centraal in het gebied een groen 'hart' (het pocket-park) te realiseren gaan deze functies fysiek en sociaal bij elkaar horen. In het pocket-park worden sport- en speelvoorzieningen geplaatst. Deze voorzieningen zijn onderdeel van een grotere 'beweegroute' door de omliggende buurten (het Urban Fit Track; UFT).

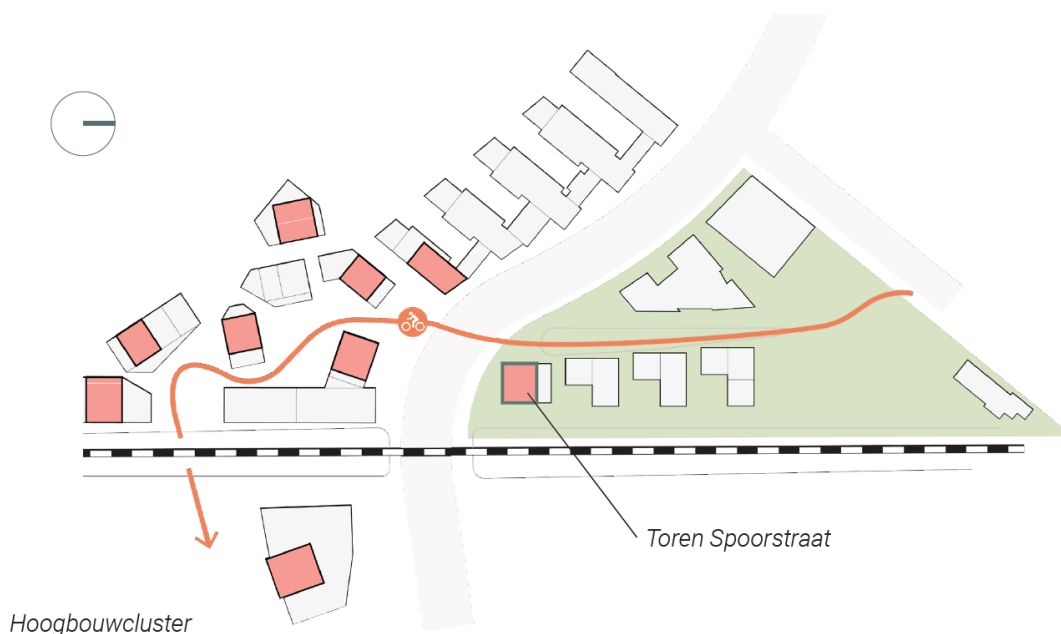


Afbeelding 8: Hoofddopzet inrichting openbare ruimte omgeving Spoorstraat

Fysiek wordt het wooncomplex ingepast met vier gebouwen tussen de taluds van de Spoorbaan en snelfietsroute. De volumeopbouw in het complex sluit aan op het verschil in schaal in de omgeving. Het zuidelijke gebouw (de toren) sluit in hoogte aan bij het hoogbouwcluster van Hof van Holland en heeft ook in zijn volumeopbouw en uitstraling een relatie met de overzijde van de Graaf Alardsingel. De overige gebouwen hebben een hoogte die meer aansluit bij de overige bebouwing op de campus (drie tot vier bouwlagen). Het meest noordelijke gebouw heeft een bescheiden hoogte accent aan het park.

Om de studentenwoningen beter te verbinden met het centrumgebied Hof van Holland, wordt het talud van de snelfietsroute aangepast. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een voetpad naast het fietspad over de Graaf Alardsingel.

Zo ontstaan op verschillende manieren relaties met de omgeving. Fysiek via het Groentje en het UFT, visueel met de toren en in de uitstraling van gebouwen en buitenruimte, en sociaal-programmatisch met het pocketpark voor de hele buurt.



Afbeelding 9: Hoogbouwcluster Spoorstraat/Hof van Holland

6.3 Onderbouwing afwijking van het omgevingsplan

Om de ontwikkeling van het gebied, binnen de (ruimtelijke) context van het centrumgebied van de Waalsprong, te kunnen realiseren, is een uitbreiding van de planologische en ruimtelijke mogelijkheden noodzakelijk. Het is nodig om af te wijken van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, om een passende intensivering van de woonfunctie en herinrichting van het gebied mogelijk te kunnen maken.

Dit betekent dat het aantal toegestane woningen moet worden vergroot ten opzichte van de bestaande mogelijkheden in het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Hierbij is ook een uitbreiding van de maximale bouwhoogte voor het meest noordelijke gebouw nodig. Daarnaast is een aanpassing van het maximale bebouwingspercentages nodig om de compacte opzet van het gewenste wooncomplex mogelijk te maken. De compacte opzet van het wooncomplex biedt (extra) ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte binnen het besluitgebied, met een pocket-park, parkeervoorzieningen en een verbeterde verkeersveilige ontsluiting. Voor de realisatie van deze inrichting moet worden afgeweken van de functies 'Groen', 'Water' en 'Wonen'.

6.4 Voorwaarden voor de omgevingskwaliteit

De omgevingskwaliteit wordt gewaarborgd door aan het voorliggende woningbouwplan specifieke voorwaarden te verbinden, gericht op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het besluitgebied en de directe omgeving. De beoogde ruimtelijke kwaliteit is verwoord en verbeeld in het Kader Beeldkwaliteit Spoorstraat Lent. Dit kader vormt het uitgangspunt bij de beoordeling van het bouwplan van het wooncomplex en de inrichting van de bijbehorende buitenruimte.

Met het oog op de toename van het aantal bewoners in het gebied is het noodzakelijk de verblijfskwaliteit van de buitenruimte te verbeteren. Om deze kwaliteit te borgen is een integraal terreininrichtingsplan opgesteld dat zowel over de openbare ruimte als de buitenruimte bij het wooncomplex gaat. Het is belangrijk dat de beeldkwaliteit van beide gebieden op elkaar aansluit. Het realiseren van het pocket-park – door het aanpassen van het parkeerterrein en omvormen van de daarbij vrijkomende buitenruimte tot een aangenaam verblijfsgebied - is

essentieel voor de verbetering van de verblijfskwaliteit van de buitenruimte van het te realiseren wooncomplex en de andere onderdelen van de mini campus.

Bij het wooncomplex worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Het beperken van het ruimtebeslag voor parkeren zorgt voor de ruimte die nodig is om een buitenruimte te kunnen realiseren die bijdraagt aan een goede leefomgeving. Om de omgevingskwaliteit te kunnen waarborgen, moet worden voldaan aan de maatregelen in de mobiliteitsvisie om het benodigde aantal parkeerplaatsen kunnen te minimaliseren.

De inrichting van het terrein behorend bij het wooncomplex moet afgestemd zijn op de hoofdopzet van het inrichtingsplan. Deze voorwaarde vormt een onderdeel van de omgevingsvergunning voor het wooncomplex.

7. Omgevingsaspecten

7.1 Planologische en ruimtelijke aspecten

7.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

7.1.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel voor zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van leegstand. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (artikel 5.129g Bkl) bepaalt dat voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling de toepassing van de ladder is vereist.

Het doel van deze regel is het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik en de totstandkoming van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering van stedelijke ontwikkelingen en het voorkomen van overprogrammering hiervan. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling ‘buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied’ mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Bkl opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling wordt gedefinieerd als ‘de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandel-voorziening of een andere stedelijke voorziening en die voldoende substantieel is.’ Of een ontwikkeling of uitbreiding voldoende substantieel is volgt uit jurisprudentie. Daaruit blijkt onder meer dat een woningbouwontwikkeling die voorziet in de realisatie van meer dan 11 woningen binnen de bebouwde kom moet worden aangemerkt als woningbouwlocatie. Ook een kantoor, detailhandelsvoorziening of bedrijf met een oppervlakte van meer dan 500 m² bruto vloeroppervlak kan worden beschouwd als een stedelijke ontwikkeling.

7.1.1.2 Toetsing

In het vigerende woonbeleid (Woondeal 2.0 Regio Arnhem-Nijmegen en Nijmeegse Woonagenda 2024-2029) is een programma van twee derde betaalbare woningbouw opgenomen. Hierbij is opgenomen dat afspraken bij bestaande plannen worden gerespecteerd. Voor de gebiedsontwikkelingen Waalsprong zijn er eerdere gebiedsafspraken vastgelegd in de GREX Waalsprong 2016. Het programma voor deze ontwikkeling moet passen binnen het totale woningbouwprogramma van de Waalsprong.

Er is een groot tekort aan studentenwoningen in Nijmegen. De voorgestane ontwikkeling voorziet in een belangrijke toevoeging van woningen voor de aandachtsgroep studenten. Als gemeente omarmen we deze ontwikkeling die voorziet in kwalitatieve studentenwoningen op een voor de doelgroep geschikte locatie dichtbij Knoop Lent en station Lent.

Het plan voorziet in ca. 530 studentenwoningen (100% betaalbare huur voor de doelgroep studenten) van de SSH&.

In het kader van studentenwelzijn is er grote vraag naar onzelfstandige studenteneenheden. Tegelijkertijd blijft ook de vraag naar zelfstandige eenheden bestaan. De mix in het voorgestelde programma draagt dus bij aan de invulling van de behoefte.

Met het programma wordt invulling gegeven aan de grote woonbehoefte van kwalitatieve en betaalbare studentenwoningen en wordt mede invulling gegeven aan het totale woonprogramma in de Waalsprong. Het programma geeft wel invulling aan de ambitie om in een ontwikkeling een mix van woningsegmenten te programmeren en voldoet aan het gemeentelijk beleid.

7.1.1.3 Conclusie

De nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Het voorgenomen initiatief wordt binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. De voorliggende ontwikkeling voldoet daarmee aan de Ladder voor duurzame verstedelijking en voldoet aan de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

7.1.2 Mobiliteit en parkeren

7.1.2.1 Algemeen

Mobiliteit

In de Omgevingswet is geen regelgeving opgenomen over mobiliteit en parkeren. De verkeersveiligheid is primair geborgd in de weg- en verkeerswetgeving, waaronder de Wegenverkeerswet. Daarnaast zijn richtlijnen opgenomen in het ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) en de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

Wel is een veilige en gezonde fysieke leefomgeving één van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet (artikel 1.3 Ow). Gemeenten nemen daarom ook verkeersveiligheid mee in de afweging bij het inrichten van de fysieke leefomgeving.

Zo zal verkeersveiligheid, een goede afhandeling van verkeersstromen en het voorkomen van (voorzienbare) parkeerhinder voor een gemeente een rol spelen bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Ow). De inrichting en inpassing van infrastructuur in de omgeving heeft invloed op de veiligheid. Zo is voor een veilige indeling van een weg een bepaald ruimtebeslag noodzakelijk. Maar ook bebouwing of een bouwwerk naast de (water)weg kan effect hebben op de verkeersveiligheid.

Het Nijmeegse mobiliteitsbeleid is vastgesteld in het ambitiesdocument 'Nijmegen Goed op Weg'. In deze nota is verkeersveiligheid een van de aspecten van een aantrekkelijke stad. Een van de uitgangspunten is dat wegen voldoen aan de landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Nieuw aan te leggen infrastructuur wordt aangelegd conform de richtlijnen voor Duurzaam Veilige Weginrichting.

Parkeren

Bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving moet worden aangetoond dat voorzien wordt in de aanleg en instandhouding van voldoende parkeergelegenheid. Het parkeerbeleid van de gemeente Nijmegen is opgenomen in de Parkeernota 'Parkeren in Nijmegen 2020-2030'. Parkeren is een dynamisch thema. De nu gekozen oplossingen zijn van grote invloed op het leefklimaat, het toekomstig autogebruik, de toekomstbestendigheid en de verkoopbaarheid of verhuurbaarheid van woningen en voorzieningen. Omdat parkeren ruimte vraagt maakt het onderdeel uit van de duurzame stedelijke ontwikkeling. Vooraf moeten het aantal parkeerplaatsen in beeld worden gebracht. Daarnaast zet Nijmegen meer in op duurzamere alternatieven bij nieuwe bouwprojecten (deelvervoer), fietsparkeren en P+R-locaties.

Nijmegen kent beleidsregels voor parkeren ([Beleidsregels Parkeren 2025](#)). Daarin is per functie vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden en op welke wijze de parkeernormen tot stand zijn gekomen. Op grond van deze beleidsregels is het verboden te bouwen of het gebruik van gronden en/of bouwwerken te wijzigen als er niet wordt voldaan aan deze beleidsregels. De aanvraag van een omgevingsplanactiviteit moet worden getoetst aan de geldende parkeernormen. Bij het beoordelen van een ontwikkeling kijkt de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. De parkeernormen gelden als randvoorwaarde voor de ontwikkeling.

De parkeernormering is bepaald aan de hand van de stedelijkheidsgraad. Nijmegen is aangeduid als sterk stedelijk. Conform de gebiedsindeling valt het besluitgebied gedeeltelijk in de zone Centrumgebied en gedeeltelijk in de zone 1e Schil.

Mobiliteitsconcept

De ontwikkeling aan de Spoorstraat wijkt af van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid van Nijmegen, omdat een 0-

norm voor bewonersparkeren wordt toegepast.

Op basis van het Mobiliteitsconcept Spoorstraat Lent (versie juli 2024, opgesteld door &Morgen, zie bijlage 5) is onderbouwd dat deze locatie zich leent voor een autoluw wooncomplex.

Met deze bopa wordt het mobiliteitsconcept bestuurlijk vastgelegd.

Autoluw concept

De keuze voor een 0-norm voor bewonersparkeren vloeit voort uit de ligging direct naast station Nijmegen Lent, de aanwezigheid van de snelfietsroute Het Groentje en de doelgroep studenten, die overwegend geen auto bezit. De toepassing van de 0-norm is beleidsmatig toegestaan onder de voorwaarde dat in en rondom het besluitgebied betaald parkeren wordt ingevoerd.

Bewoners beschikken niet over eigen parkeervoorzieningen; bezoekers maken gebruik van het bestaande parkeerterrein aan de noordzijde van het wooncomplex, waar sprake is van dubbelgebruik met onder andere het Citadellecollege en de brandweer. Twee parkeerdrukmetingen uit 2024 tonen aan dat dit dubbelgebruik mogelijk is, mits het bestaande terrein met zes parkeerplaatsen wordt uitgebreid tot in totaal 93 parkeerplaatsen. In het stedenbouwkundig ontwerp van de Spoorstraat is deze uitbreiding opgenomen.

Kern van het mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsplan is gebaseerd op 383 woningen met 549 verhuureenheden (549 bewoners). Hoewel het aantal toegestane woningen stijgt, neemt het aantal bewoners af ten opzichte van het uitgangspunt in het mobiliteitsplan. De mobiliteitsdruk blijft daardoor gelijk of lager.

Het mobiliteitsconcept richt zich op vijf pijlers:

- Fiets als primair vervoermiddel; de realisatie van voldoende, sociaal veilige en attractieve fietsparkeerplaatsen (in pandig en buiten) ontworpen volgens "Fietsparkeur" en afgestemd op het gebruik van studenten. De exacte aantallen staan opgenomen in het mobiliteitsconcept.
- Lopen; verbetering van looproutes en verbindingen met station Lent en omliggende voorzieningen.
- Openbaar vervoer; directe aansluiting op station Lent; dagelijkse bestemmingen binnen 15 minuten bereikbaar.
- Deelmobiliteit; inzet van deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen.
- Betaald parkeren en logistiek; invoering van betaald parkeren, dubbelgebruik voor bezoekers, en gebundelde logistiek (afval, pakketbezorging, verhuishbewegingen).

Conclusie

De gekozen mobiliteitsaanpak ondersteunt de duurzame en stedelijke ambities van de gemeente, bevordert actieve mobiliteit en beperkt het ruimtebeslag door auto's. Het plan biedt voldoende alternatieven en vormt geen belemmering de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

7.1.2.2 Toetsing mobiliteit

Gemotoriseerd verkeer

Het besluitgebied is gelegen aan de Spoorstraat. Het gebied is omsloten aan de oostzijde door het spoortalud van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen en aan de westzijde door de snelfietsverbinding "Het Groentje". Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door de Margaretha van Mechelenweg. De Graaf Alardsingel vormt de grens aan de zuidzijde.

Het gemotoriseerd verkeer wordt via de Spoorstraat ontsloten naar de Margaretha van Mechelenweg. De Spoorstraat is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De Margaretha van Mechelenweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50).

Langzaam verkeer

Het besluitgebied wordt voor de voetganger en fietser via de aansluiting snelfietsverbinding "Het Groentje" met naast gelegen voetpad op de overige infrastructuur.

Openbaar vervoer

Voor gebruik van het openbaar vervoer is het besluitgebied aangewezen op bushalte Lent, Hof van Holland of het treinstation Nijmegen Lent, deze bevinden zich op respectievelijk ca. 400m. en ca. 250m. loopafstand.

Expeditie verkeer

Het expeditie verkeer ontsluit op dezelfde wijze als het overige gemotoriseerde verkeer.

Verkeerstoeiname

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de “Beleidsregels Parkeren Nijmegen, Parkeernormen Auto en Fiets”. Dit is een uitwerking van de door raad vastgestelde nota “Parkeren in Nijmegen, auto en fiets, 2020 - 2030”. De gemeente Nijmegen heeft een stedelijkheidsgraad ‘sterk stedelijk’ het besluitgebied Spoorstraat valt in zone Centrumgebied & 1e Schil. Op basis van het stedenbouwkundig plan ‘250416 Spoorstraat Lent - Blad 204 - Schetsontwerp totaaloverzicht’ is er een rekenkundige toename van ca. 420 motorvoertuigen per etmaal (hierna m.vt./etmaal).

In onderstaand figuur zijn de huidige verkeersintensiteiten per rijrichting in kaartvorm weergegeven. Het betreft hier het aantal motorvoertuigen per etmaal, welke zijn verkregen met het verkeersmodel OmniTRANS.



Afbeelding 10 Verkeersintensiteiten per rijrichting, bron: Omnitrans verkeersmodel 2025 (basisjaar 2024) m.v.t./etmaal auto en vracht

Wanneer men rekent met een evenredige verdeling van het gemotoriseerde verkeer, zal dit betekenen dat er in noord-oostelijke richting ca. 210m.vt./etmaal en zuid-westelijke richting ca. 210m.vt./etmaal extra van en naar het gebied gaan rijden. Deze hoeveelheid verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld.

Verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te vergroten richten we onze wegen, waar mogelijk en wenselijk, in als 30 km/uur straten. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat de auto-intensiteit voldoende laag is. Dit is verwoord in het Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 ‘Nijmegen Goed op Weg’.

Op de wegen binnen de bebouwde kom geldt voor de gebiedsontsluitingswegen en industrieterreinen een maximumsnelheid van 50 km/h (uitgezonderd gedeelte van de Neerboscheweg).

Voor de overige wegen binnen bebouwde kom geldt 30 km/h.

De wegen in het besluitgebied zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Hiervoor geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.

De bestaande verbinding tussen de Spoorstraat en de Margaretha van Mechelenweg over de Griftdijk Noord wordt opgeheven. Het wooncomplex en het parkeerterrein wordt ontsloten via een nieuwe weg die parallel aan het spoor komt te liggen. Dit betekent dat de onveilige kruising tussen de snelfietsverbinding en de weg op de Griftdijk Noord verdwijnt. Deze verbinding is onveilig doordat de fietsers hier met hoge snelheid van de fietsbrug af rijden. Het autoverkeer houdt onvoldoende rekening met deze fietsers (die voorrang hebben). Dit zorgt voor een onveilige situatie. Het omleggen van de verbinding tussen de Spoorstraat en de Margaretha van Mechelenweg zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid in en rond het besluitgebied.

7.1.2.3 Conclusie mobiliteit

Het aspect mobiliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

7.1.2.4 Toetsing parkeren

Autoparkeren

De omgevingsvergunning wordt getoetst aan de geldende parkeernormen volgens de geldende beleidsregel. Bij het beoordelen van een ontwikkeling kijkt de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen.

Voor dit besluitgebied geldt een 0-norm. Voor de studentenwoningen wordt er alleen uitgegaan van bezoekersparkeren. De norm voor bezoekers is 0.05 parkeerplaats per woning. Uitgaande van 530 studentenwoningen 26,5 parkeerplaatsen nodig.

Het bestaande parkeerterrein heeft 87 parkeerplaatsen. De “werkdag avond” is het maatgevende moment voor de parkeerbalans, omdat de gecombineerde bezetting vanuit de bestaande functies en de nieuwe bezoekersparkeerplaatsen dan hoog is. Voor alle functies samen heeft het parkeerterrein 93 parkeerplaatsen nodig. Hierbij is rekening gehouden met het dubbelgebruik tussen de bestaande functie en de nieuwe bezoekersparkeerplaatsen voor de studentenwoningen. In het ontwerp zijn 93 parkeerplaatsen ingetekend inclusief gehandicapte parkeerplaatsen en laadplekken.

Fietsparkeren

De omgevingsvergunning wordt getoetst aan de geldende parkeernormen conform de geldende beleidsregel. Bij het beoordelen van een ontwikkeling kijkt de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal fietsparkeerplaatsen.

Voor studentenwoningen geldt een fietsparkeernorm voor bewoners van 2 fietsrekken per wooneenheid. Uitgaande van 530 studentenwoningen zijn dat 1060 rekken. Voor bezoek dient daarnaast gerekend te worden met 0,5 fietsenrekken per eenheid. Dit komt neer op 265 fietsenrekken.

De 1060 fietsenrekken voor bewoners dienen in pandig te worden geplaatst. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. De bereikbaarheid van de in pandige stalling is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging. De inrichting van de fietsenstalling moet bovendien overzichtelijk en sociaal- en verkeersveilig zijn. In het mobiliteitsconcept (bijlage 5) staan de aantallen en de specifieke vereisten van het fietsparkeren opgenomen. Het mobiliteitsconcept is leidend.

7.1.2.5 Conclusie parkeren

Het aspect parkeren vormt geen belemmering de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

7.2 Milieuaspecten

7.2.1 Geluid

7.2.1.1 Algemeen

Veel activiteiten in de fysieke leefomgeving hebben te maken met geluid; ze veroorzaken geluid(hinder) of worden eraan blootgesteld. Geluid is van invloed op de gezondheid. Daarom stellen we regels aan geluid. Deze regels gaan

over het beheersen van geluid afkomstig van bijvoorbeeld wegen, spoorwegen en industrieterreinen enerzijds en de bescherming van geluidgevoelige gebouwen en locaties anderzijds. Als de geluidbelastingen aanvaardbaar zijn conform art. 5.59 & art. 5.78 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

In het Bkl staan regels voor bepaling van de aanvaardbaarheid van spoorweglawaai, wegverkeerslawaai, industrielawaai, windturbines, schietbanen en “Geluid door activiteiten, anders dan door specifieke activiteiten”. In de omgevingsregeling (Or) staan de rekenregels en toelichtingen. Deze regels gelden bij (planologisch mogelijk gemaakte) gevels van geluidgevoelige gebouwen (art. 3.21 Bkl), randen van ligplaatsen voor woonschepen of staplaatsen voor woonwagens (art. 3.23 Bkl).

Het Bkl werkt met een stelsel van standaardwaarden en grenswaarden. Het geluidsniveau is altijd aanvaardbaar als er wordt voldaan aan de standaardwaarden. Afwijking van de standaardwaarde is onder voorwaarden mogelijk.

Overschrijding van een standaardwaarde mag als:

- De cumulatieve geluidbelasting met andere geluidsbronnen aanvaardbaar is;
- Er voldaan wordt aan de lokale beleidsregels.

Overschrijding van een standaardwaarde of toepassing van een hogere standaardwaarde mag zonder zwaarwegende belangen nooit leiden tot een overschrijding van een grenswaarde (paragraaf 5.1.4.2 Bkl).

Nijmegen heeft bij vaststelling van deze bopa geen afwijkende standaardwaarden vastgesteld.

Geluid door (spoor)wegen en industrieterreinen

De geluidbelasting door (spoor)wegen en industrieterreinen wordt beoordeeld binnen geluidaandachtsgebieden (Bkl art. 3.20, Or bijlage IVc). Geluidaandacht gebieden zijn gebieden langs een weg of spoorweg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde.

Er zijn geluidaandachtsgebieden voor bronnen met geluidproductieplafonds (GPP's), zoals hoofdspoorwegen, rijkswegen, provinciale wegen en industrieterreinen. Met een geluidproductieplafond wordt de maximaal toegelaten hoeveelheid geluid op een referentiepunt nabij een geluidbron bedoeld. Verder zijn er geluidaandachtsgebieden voor bronnen met een basisgeluidsemissie (gemeentelijke wegen). Vanuit de Aanvullingswet geluid Omgevingswet geldt een overgangsregeling voor provinciale wegen en industrieterreinen waarvoor nog geen GPP's zijn vastgesteld. In dat geval geldt de Wet geluidhinder, met de daarbij behorende geluidzones, nog. Het Bkl, hoofdstuk 12, geeft hierbij aanvullende instructies.

Binnen de geluidaandachtsgebieden gelden op grond van art. 3.35 & 5.78t Bkl de volgende standaardwaarden en grenswaarden:

Geluidbronsoorten	Standaardwaarde in L_{den} (dB)	Grenswaarde in L_{den} (dB)	
		Nieuwe geluidgevoelige gebouwen	Aanleg of aanpassing bron
Rijks- en provinciale wegen	50	60	65
Gemeente- en waterschapswegen	53	70	70
Hoofd- en lokale spoorwegen	55	65	70
Industrieterreinen	50	55	60
	40 L_{night}	45 L_{night}	50 L_{night}

Tabel 1

Toepassing van een waarde hoger dan de standaardwaarde is voor een nieuw geluidgevoelig gebouw of terrein niet aanvaardbaar zolang er geluidbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast (art. 5.78u lid 3 Bkl).

Geluidbeperkende maatregelen bij de bron of in de overdracht worden in aanmerking genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan (art. 3.28 Bkl).

De Nijmeegse “Beleidsregels omgevingsvergunning voor overschrijden van de standaardwaarde geluid 2024” geven aan in welke situaties, en onder welke voorwaarden, een overschrijding van de standaardwaarde aanvaardbaar wordt geacht. Artikel 3 van deze beleidsregels geeft aan op welke soort locaties in de stad en bij welke gebruiksfuncties een geluidbelasting hoger dan de standaardwaarde toelaatbaar is. In artikel 4 staan de voorwaarden waaraan nieuwe woningen moeten voldoen.

Wordt voor één of meer van de bronsoorten de standaardwaarden overschreden, dan moet op basis van het art. 3.38 Bkl en de Omgevingsregeling art. 3.26, het gezamenlijke geluid berekend worden. De waarde van dit gezamenlijke geluid, minus de geluidwering van het bouwwerk, berekend op basis van art. 4.103 Bbl, dient 33 dB of lager te zijn. Deze 33 dB betreft het binnenniveau.

Geluid door activiteiten, anders dan door specifieke activiteiten

Onder deze noemer vallen alle activiteiten die niet onder een van de voorgaande categorieën vallen. Bij verlening van een bopa houdt de gemeente rekening met de aanvaardbaarheid van dit geluid in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7.2.1.2 Toetsing geluid door (spoor)wegen

Het plangebied ligt binnen de geluidaandachtsgebieden van de volgende gemeentewegen:

- Margaretha van Mechelenweg
- Graaf Alardsingel
- Prins Mauritssingel
- Griftdijk Noord.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Nijmegen-Arnhem. Station Nijmegen-Lent ligt op ongeveer 30 meter afstand van de te realiseren woongebouwen. Voor de onderbouwing van deze bopa heeft DGMR een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 6). Het geluid van de gemeentewegen en het spoor is getoetst aan de standaard- en grenswaarden van het Besluit kwaliteit leefomgeving (zie tabel vorige paragraaf).

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de gemeentewegen op de een aantal gevels hoger is dan de standaardwaarde. De grenswaarde van 70 dB Lden voor gemeentewegen wordt niet overschreden. De hoogst berekende waarde voor gemeentewegen is 65 dB Lden.

Het geluid van het spoor is op een aantal gevels hoger dan de standaardwaarde. Op de westgevels van de toren is het geluid hoger dan de grenswaarde van 65 dB Lden voor spoor.

Geluid boven de standaardwaarde kan worden toegestaan als er geen maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid te verlagen. De volgende bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen zijn overwogen.

Bronmaatregelen Wegverkeer

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

Bronmaatregelen railverkeer

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

Overdrachtsmaatregelen wegverkeer

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

Overdrachtsmaatregelen railverkeer

Langs het spoor staan al geluidschermen met een hoogte van 1,5 m vanaf bovenkant spoor. Een hoger scherm is niet doelmatig in relatie tot de kosten en zal ook niet effectief zijn voor de hogere bouwlagen.

Gemeente Nijmegen heeft geluidbeleid opgesteld waarin staat onder welke voorwaarden geluid boven de standaardwaarde kan worden toegestaan. De geluidluwe gevel wordt als element in dit beleid betrokken.

Het geluid van het spoor is maximaal 4 dB hoger dan de grenswaarde van 65 dB Lden. De woningen met geluid boven de grenswaarden kunnen worden toegelaten als de gevel wordt uitgevoerd als een niet-geluidgevoelige gevel (met bouwkundige maatregelen). Dit moet in de omgevingsvergunning voor de bopa worden vastgelegd. Op een aantal gevels is er sprake van cumulatie van geluid van de gemeentewegen en het spoor. Hiervoor gelden geen standaard- of grenswaarden maar de gemeente moet beoordelen of het gecumuleerde geluid aanvaardbaar is. Het gecumuleerde geluid is maximaal 2 dB hoger dan de hoogst berekende waarde voor wegverkeer. De waarde van het gecumuleerde geluid is minimaal 5 dB lager dan de grenswaarde voor wegverkeer. Het geluid is daarmee als aanvaardbaar te beoordelen.

Gemeentelijk beleid

Voor het plan kan op basis van de “Beleidsregels omgevingsvergunning voor overschrijden van de standaardwaarde geluid 2024” afgeweken worden van de standaardwaarde. Bij de uitwerking van het plan moeten de indelingseisen uit de beleidsregels in acht worden genomen. Als dat niet mogelijk blijkt, kan de gemeente afwijken van deze regels als hiervoor een gemotiveerd verzoek wordt ingediend door de ontwikkelaar.

Voor een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen geldt dat het geluid op de te openen delen in de moet worden afgeschermd tot de grenswaarde. In het geval van een gevel met overschrijding van de standaardwaarde, maar waar de grenswaarde niet wordt overschreden, moet worden voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk beleid met betrekking tot de geluidluwe gevel, geluidluwe buitenruimte en indeling van een woning. Afwijken van deze voorwaarde is alleen mogelijk als deze niet uitvoerbaar is, en als gelijkwaardige maatregelen worden getroffen die bijdragen aan de woonkwaliteit.

Niet-geluidgevoelige gevel:

- Spuiventilatie is mogelijk als er voldoende afscherming wordt gerealiseerd (tot onder grenswaarde op te openen deel);
- Geen niet afgeschermd te open delen;
- Spuiventilatie met en zonder geluidreductie moet mogelijk zijn (bewoner kan kiezen).

Gevel met geluid boven de standaardwaarde maar niet hoger dan de grenswaarde:

- Spuiventilatie met en zonder geluidreductie moet mogelijk zijn (bewoner kan kiezen).

7.2.1.3 Conclusie (spoor)wegen

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit het Bkl. De standaardwaarden voor wegverkeerslawaaï door gemeentewegen en spoorweglawaaï worden overschreden. Het geluid van de gemeentewegen blijft onder de grenswaarde. Op de oostgevel van de toren overschrijdt het spoorweglawaaï de grenswaarde. Op posities waar de grenswaarde wordt overschreden moet de gevel als niet-geluidgevoelige gevel worden uitgevoerd. Dit moet in de bopa worden vastgelegd. Het is toelaatbaar om bouwkundige maatregelen toe te passen, waardoor de vlakken afgeschermd door die maatregel beschouwd kunnen worden als geluidgevoelige gevel met een geluidbelasting onder de grenswaarde voor spoorweglawaaï door bouwkundige maatregelen.

Het plan is getoetst aan de voorwaarden van het gemeentelijke geluidbeleid. In het plan zitten veel relatief kleine, eenzijdig georiënteerde woningen waardoor het niet mogelijk is om de in het beleid betrokken geluidluwe zijde te realiseren. Daarom zijn er gelijkwaardige maatregelen getroffen om, ondanks een hogere initiële geluidbelasting, toch een goed woonklimaat te garanderen.

In de volgende figuren is met kleuren is aangegeven waar welke gelijkwaardige maatregelen op de gevel worden getroffen:

- **Gevels aangegeven met rood:**

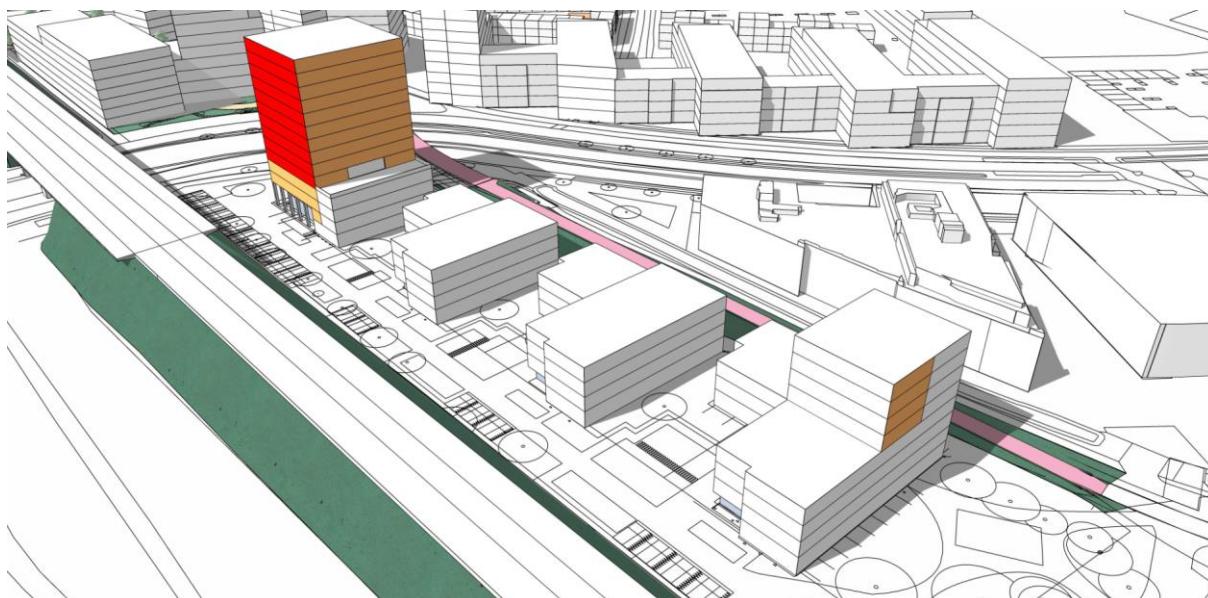
Op de niet-geluidgevoelige rode gevels moeten alle te openen delen (ramen/deuren) worden afgeschermd met een geluidwerend lamellenrooster. Ter compensatie van het ontbreken van een

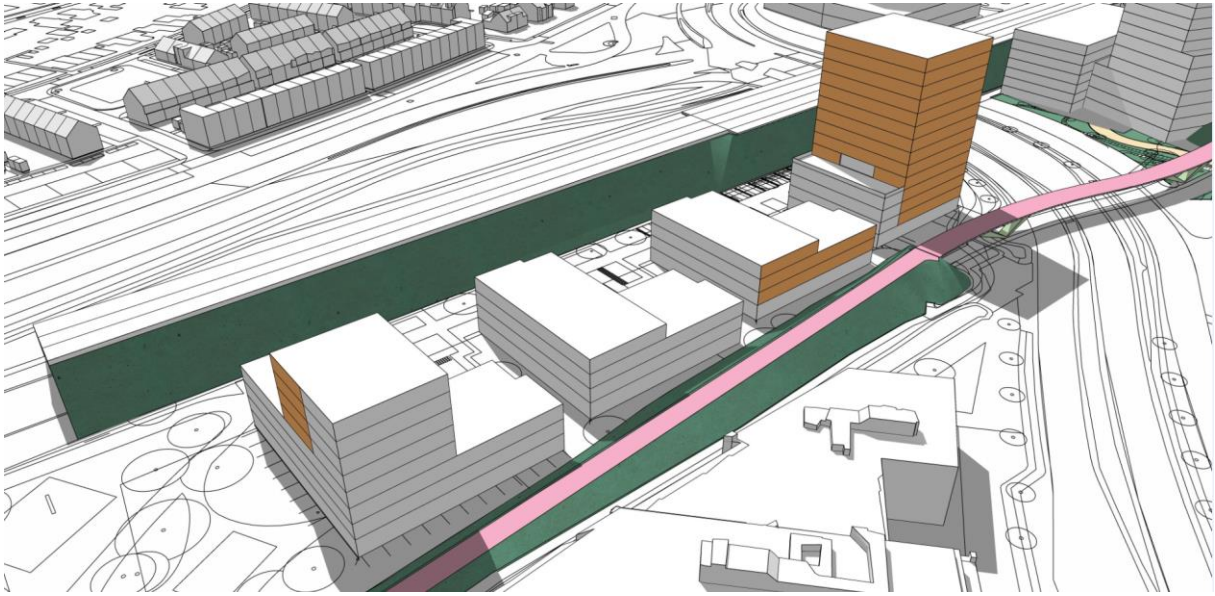
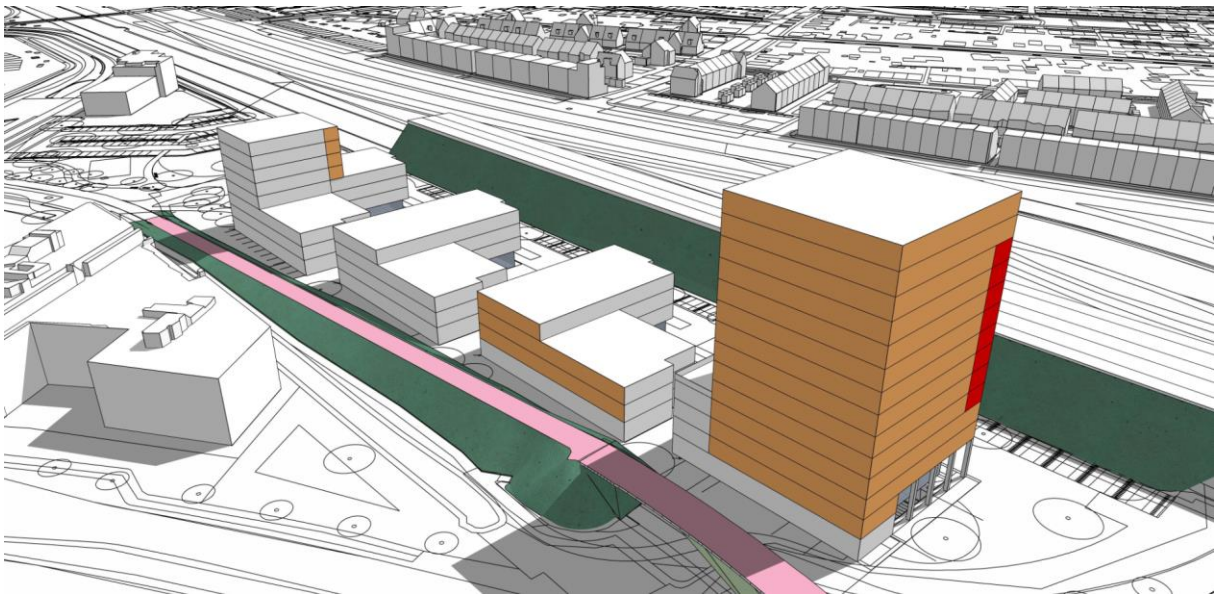
geluidluwe gevel mag het geluid op de te openen delen bij voorkeur niet hoger zijn dan 55 dB Lden voor spoorweglawaai en 53 dB Lden voor wegverkeerslawaai. Waarbij indien een of beide waarden worden overschreden er in ieder geval sprake is van minimaal 10dB reductie ten opzichte van de initiële geluidbelasting.

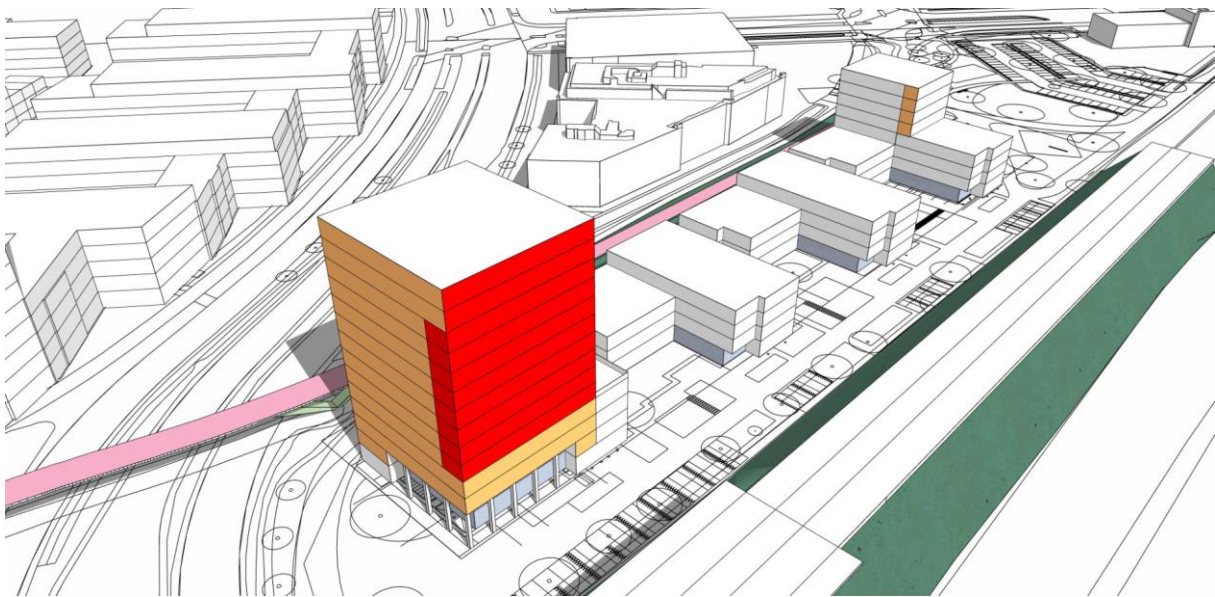
- **Gevels aangegeven met oranje:**

Ter compensatie van het ontbreken van een geluidluwe gevel moet minimaal één te openen deel in de gevel worden afgeschermd met een geluidwerend lamellenrooster. Het geluid op dat te openen deel mag bij voorkeur niet hoger zijn dan 55 dB Lden door spoorweglawaai en 53dB Lden door wegverkeerslawaai waarbij indien een of beide waarden worden overschreden er in ieder geval sprake is van minimaal 10dB reductie ten opzichte van de initiële geluidbelasting. Andere te openen geveldelen behorende bij dezelfde woning zijn toegestaan, mits deze zich niet in een met rood aangegeven gebied bevinden en in ieder geval de slaapkamer beschikt over een afgeschermd gevelopening zoals hierboven omschreven.

Het geluid op de gevels die niet zijn ingekleurd voldoet aan de standaardwaarden. Woningen aan deze gevels hebben dus een geluidluwe gevel als er sprake is van een gevelopening van een verblijfsruimte aan die gevel. De slaapkamer van deze woning dient een gevelopening te hebben die geluidsluw is, of middels afscherming op grond van de eerder genoemde gelijkwaardigheid als geluidsluw is te beschouwen. Bij kleine appartementen is geen eigen buitenruimte verplicht. In plaats daarvan kunnen de bewoners gebruik maken van een gezamenlijke geluidluwe buitenruimte.







Afbeelding 11 -17: Geluidsbelasting Spoorstraat

Op deze locatie is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Rond het wooncomplex wordt op maaiveldniveau een gezamenlijke groene buitenruimte gerealiseerd, bedoeld voor ontmoeten en ontspanning. Door de overdrachtsmaatregelen rond het spoor, in de vorm van een geluidsscherm en door de ligging tussen de gebouwen, is deze buitenruimte geluidsluw. Daarnaast wordt in het meest zuidelijke gebouw een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte van ongeveer 200 m² gecreëerd. Ook wordt er naast het complex een pocketpark aangelegd, met voorzieningen voor sport en spel. Verder zijn er rond de locatie voldoende mogelijkheden voor verplaatsing aanwezig (openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden) en voldoende makkelijk te bereiken voorzieningen. Ook het centrum van Nijmegen is makkelijk (per fiets en openbaar vervoer) te bereiken. De doelgroep van het wooncomplex (studenten) is zeer mobiel en kan zich makkelijk naar andere locaties verplaatsen.

Met de voorgestelde maatregelen wordt aan het gemeentelijk beleid voldaan.

Aanpassing van Geluidsproductieplafonds (GPP's)

Het ministerie van I&W is van plan voor een groot deel van het spoor de GPP's te verlagen. Dit geldt ook voor het spoor Nijmegen-Arnhem. Dit is een gunstige ontwikkeling voor het project aan de Spoorstraat. Dat betekent dat minder maatregelen nodig zijn en dat er minder of geen niet-geluidgevoelige gevels nodig zijn. Voor alle woningen met geluid boven de standaardwaarde gelden de eisen, zoals hierboven genoemd voor de oranje gevels.

Het ministerie gaat in het ontwerpbesluit wijziging GPP's de nieuwe invoergegevens die ten grondslag liggen aan de nieuwe, verlaagde GPP's delen. Zodra deze beschikbaar zijn kan opnieuw beoordeeld worden welke effecten deze wijziging heeft voor het plan. In de omgevingsvergunning voor de bopa moet worden vastgelegd dat geen niet-geluidgevoelige gevels nodig zijn als het geluid na plafondverlaging niet hoger is dan de grenswaarde voor het spoorgeluid. Met de voorgestelde gelijkwaardige maatregelen wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid.

Het binnenniveau moet voldoen aan de eisen van het Besluit bouwwerken leefomgeving. De geluidwering van de gevels moet worden bepaald op basis van het gezamenlijke geluid op de gevels. Voor de ruimten aan een niet-geluidgevoelige gevel geldt een 3 dB strengere eis.

7.2.1.4 Toetsing geluid door industrieterreinen en activiteiten

In de omgeving van het besluitgebied bevindt zich geen industrieterrein of een geluids aandachtsgebied behorend bij een industrieterrein.

Van de bestaande activiteiten in de omgeving van het plangebied is al beoordeeld dat de geluidbelasting aanvaardbaar is. Inzichten over de bestaande activiteiten zijn door invoering van de Omgevingswet niet gewijzigd. Geluid van die activiteiten is overal ondergeschikt aan wegverkeerslawaai en spoorweglawaai en speelt daardoor geen rol in de cumulatieve geluidbelasting.

In het besluitgebied worden kleinschalige (sport)activiteiten mogelijk gemaakt. De focus van die activiteiten ligt niet op de nachtperiode. Hierdoor vormen deze activiteiten geen bedreiging voor de nachtrust. Een eventueel hogere geluidbelasting dan de standaardwaarde uit het Bkl 5.65 door stemgeluid is aanvaardbaar omdat deze activiteiten de levendigheid en leefbaarheid in deze omgeving bevorderen.

Omdat de activiteiten kleinschalig zijn, is het niet realistisch dat geluidbelastingen hoger dan de standaardwaarde als reguliere bedrijfssituatie te beschouwen. Die kleinschaligheid moet worden gewaarborgd.

De locaties waar sportactiviteiten in dit besluitgebied mogelijk zijn, mogen daarom niet met een (overwegend) commercieel karakter worden gebruikt.

7.2.2 Trilling

7.2.2.1 Algemeen

Trillingen kunnen hinder geven aan personen, gebouwen en activiteiten door golfbewegingen via de bodem. Deze trillingen worden vooral veroorzaakt door weg- en railverkeer en industriële machines.

Regels voor trillingen door industrie staan in het Bkl. In het Bkl staan echter geen instructieregels voor het beoordelen van trillingen door weg- en railverkeer.

Op grond van kengetallen vormen industrie en wegverkeer, door de hier geldende afstanden, duidelijk geen relevante bronnen voor trillingshinder. Voor hinder door railverkeer is dit minder evident.

Om de mogelijke trillingshinder in kaart te brengen kan de SBR-richtlijn (van Stichting Bouwresearch) worden gebruikt, de Beleidsregel Trillingshinder Spoor van de Rijksoverheid en de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. De gebruikelijke gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Uit verschillende trillinghinderonderzoeken blijkt dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden boven de streefwaarde van $V_{\max}$ van 0,1. Binnen een afstand van 100 meter tot het spoor moet bij nieuwbouw rekening worden gehouden met spoortrillingen en het voorkomen van hinder hierdoor. Dat binnen een zone van 100 meter tot het spoor rekening gehouden moet worden met trillingen betekent niet dat er binnen deze zone altijd maatregelen nodig zijn.

7.2.2.2 Toetsing

Voor de herontwikkeling van de Spoorstraat heeft DGMR in november 2022 onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke trillingen door het spoor. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport M.2022.0111.05.R001 (bijlage 7). In blad 2 van bijlage 1 van dit rapport zijn trillingscontouren opgenomen die uitgaan van appartementen van 4 tot 11 bouwlagen die zijn gebouwd volgens conventionele bouwtechnieken (steen- en betonconstructies). Een uitsnede van deze bijlage staat in de volgende figuur.



Afbeelding 12: Trillingscontour Spoorstraat

De rode contour is 30 m breed en begint bij de buitenste spoorstaaf van het westelijke spoor Arnhem-Nijmegen en wordt begrensd door de oranje lijn $V_{max}=0,2$. Binnen dit gebied kunnen in de nacht hinderlijke trillingen optreden tijdens treinpassages. Daarbuiten zijn geen hinderlijke trillingen te verwachten. De gebouwen liggen net buiten de 30-meter-zone. Dus als de gebouwen uit steen en beton worden opgetrokken, zijn geen hinderlijke trillingen door het spoor te verwachten.

7.2.2.3 Conclusie

Het aspect trilling vormt op basis van het beoogde gebouwontwerp geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze bopa.

Omdat de materiaalkeuze en bouwhoogte niet zijn vastgelegd, moet in de bopa wel een waarborging worden vastgelegd. Dit gebeurt door een onderzoeksplicht op te nemen voor een aangewezen zone. Dit is de zone binnen 100 meter vanaf het hart spoor. Voor die zone geldt de volgende plicht:

In deze zone dienen de vloeren en (dragende) wandconstructies van gebouwen uit steenachtig materiaal, zoals beton of vergelijkbaar materiaal, te worden opgetrokken. Wordt hiervan afgeweken, dan moet worden aangetoond dat in de gebouwen aan de SBR-B richtlijn voor trillingshinder voor personen kan worden voldaan.

7.2.3 Luchtkwaliteit

7.2.3.1 Algemeen

Voor luchtkwaliteit gelden doelen en omgevingswaarden. De doelen voor luchtkwaliteit zijn vastgelegd in het Schone Lucht Akkoord, waarbij gemeente Nijmegen streeft naar het permanent verbeteren van de luchtkwaliteit. Dit moet leiden tot een gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030 ten opzichte van 2016. Hierdoor leven mensen langer, gezonder en met meer kwaliteit van leven. Initiatieven moeten een positieve bijdrage leveren aan de maatregelen die hieruit voortvloeien. Deze maatregelen zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma 2020-2030 ('Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit').

Naast het Schone Lucht Akkoord zijn in Afdeling 2.2 van het Bkl omgevingswaarden voor zwaveldioxide, stikstofoxiden, stikstofdioxiden, fijnstof, benzeen, lood, koolmonoxide en ozon opgenomen. In Nederland worden over het algemeen alleen mogelijke overschrijdingen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) verwacht. Als een

bopa activiteiten toestaat die leiden tot een verhoging van de concentratie stikstofdioxide of fijnstof in de buitenlucht, dan moeten de omgevingswaarden uit afdeling 2.2 van het Bkl in acht worden genomen. Dit volgt uit paragraaf 5.1.4.1 van het Bkl. In 2024 zijn door de EU nieuwe omgevingswaarden vastgesteld. Hierbij worden de waarden verder aangescherpt en komen er voor meerdere stoffen resultaatsverplichtingen.

De luchtkwaliteit hoeft in de meeste gevallen niet beoordeeld te worden. Er bestaat namelijk een uitzondering voor activiteiten die weinig bijdragen aan de luchtvervuiling, oftewel: niet in betekenende mate (NIBM). In een aantal situaties moet de luchtkwaliteit wel beoordeeld worden, bijvoorbeeld wanneer sprake is van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit (als bedoeld in het Bal).

Een bopa voldoet aan de luchtkwaliteitsnormen indien:

- aannemelijk is gemaakt dat het project niet leidt tot het overschrijden van een grenswaarde of niet leidt tot een toename van reeds bestaande overschrijding van een grenswaarde;
- aannemelijk is gemaakt dat de luchtkwaliteit als gevolg van het project per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft; of bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit, door een met het project samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (saldering);
- aannemelijk is gemaakt dat het plan NIBM bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor een grenswaarde is opgenomen.

Gevoelige functies

De belangrijkste bepalende factor voor de blootstelling aan luchtverontreiniging door druk verkeer is de afstand tussen bron en ontvanger. Voldoende afstand wordt het meest effectief bereikt door hiermee rekening te houden bij de evenwichtige toedeling van functies aan locaties, waarbij *“[...] in ieder geval rekening wordt gehouden met het belang van het beschermen van de gezondheid”*. Gevoelige groepen worden extra beschermd tegen blootstelling aan luchtverontreiniging door geen nieuwe voorzieningen voor langdurig verblijf te realiseren dichtbij drukke wegen. Voor Nijmegen betekent dit dat:

- er minimaal 300 meter afstand wordt gerealiseerd tussen een snelweg en een gevoelige functie;
- er geen gevoelige functies worden gerealiseerd in de eerstelijns bebouwing binnen een straal van 25 meter van een drukke weg (>10.000 voertuigen/etmaal);
- reconstructie van gemeentelijke wegen binnen 50 meter van een gevoelige functie alleen plaats mag vinden als dit de luchtkwaliteit positief beïnvloedt.

Decentrale omgevingswaarden

In Nijmegen zijn geen facultatieve omgevingswaarden voor luchtkwaliteit van toepassing.

7.2.3.2 Toetsing

Het plan betreft de realisatie van maximaal 531 woningen en bevat minimaal 1 ontsluitingsweg. Hiermee voldoet het aan de eisen zoals gesteld in het Artikel 5.54 Bkl, te weten één ontsluitingsweg met ten hoogste 1.500 woningen. Dit houdt in dat het plan een standaardgeval niet in betekenende mate is.

Het plan is daarmee niet in betekenende mate (NIBM).

Het overgrote deel van deze ontwikkeling komt op meer dan 25 meter van de dichtstbijzijnde drukke weg (Graaf Alardsingel) te liggen. Uitzondering hierop is een klein deel van de Toren Spoorstraat. In de plint van dit gebouw worden aan deze zijde géén woningen gerealiseerd. Hierdoor bevinden zich geen woningen binnen 25 meter van de drukke weg.

7.2.3.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit het Bkl.

Deze bopa is uitvoerbaar voor het aspect luchtkwaliteit als voldaan wordt aan de volgende voorwaarde:

Er mogen geen woningen worden toegevoegd in de plint van het deel van het woongebouw aan de Spoorstraat aan de zijde die binnen een afstand van 25 meter van de Graaf Alardsingel ligt.

7.2.4 Geur

7.2.4.1 Algemeen

Er zijn diverse sectoren waarbij geurhinder een rol kan spelen, zoals bij veehouderijen en andere landbouwactiviteiten, horeca, rioolwaterzuiveringsinstallaties, slachterijen en (andere) milieubelastende activiteiten. De gemeente moet bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties rekening houden met geur door activiteiten in de omgeving van geurgevoelige gebouwen. Rekening houden met geur werkt twee kanten op:

- bij het mogelijk maken van activiteiten met gebruiksruimte in de buurt van geurgevoelige gebouwen
- bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande activiteiten met gebruiksruimte (geurveroorzakende bedrijven)

Aanvaardbare geurhinder

De geur van een activiteit (met gebruiksruimte) op een geurgevoelig gebouw moet aanvaardbaar zijn (artikel 5.92 lid 2 Bkl). Dit betekent dat de gemeente moet beoordelen of waarden, afstanden of gebruiksregels in het omgevingsplan leiden tot een aanvaardbaar hinderniveau. Gemeenten bepalen zelf welke mate van geurhinder zij aanvaardbaar vinden. De gemeente legt in het omgevingsplan de locaties vast waar waarden voor geur gelden. Sommige activiteiten kennen afstandsregels. Dit zijn minimumafstanden tussen een geurgevoelig gebouw en een geurveroorzakende activiteit.

De gemeente Nijmegen heeft nog geen normen voor geurhinder in het omgevingsplan opgenomen. Om te bepalen of sprake is van aanvaardbare geurhinder, hanteert de gemeente het Gelders geurbeleid als toetsingskader. In het Gelderse geurbeleid is de eerste stap het vaststellen hoe (on)aangenaam de geur is die vrijkomt bij het bedrijfsproces. Daar zijn normen voor ontwikkeld (hedonische schaal). De mate van (on)aangenaamheid van de geur, de zogenoemde hedonische waarde, wordt vastgesteld volgens de Nederlandse Voor Norm (NVN) 2818.

7.2.4.2 Toetsing

In het besluitgebied bevinden zich geen agrarische activiteiten binnen of nabij de gestelde afstandsnormen. Daarnaast bevindt het besluitgebied zich ook buiten de invloedsgebieden van andere geurveroorzakende activiteiten, alsmede buiten de planologische mogelijkheden daartoe. Hierdoor vormt geur geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

7.2.4.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze bopa.

7.2.5 Bodem

7.2.5.1 Algemeen

Uit de Omgevingswet volgt dat gemeenten primair verantwoordelijk zijn voor de zorg voor de fysieke leefomgeving. Daaronder wordt ook de zorg voor (de kwaliteit van) de bodem verstaan. Onder de Omgevingswet is het wettelijk instrumentarium voor de bodem gebaseerd op drie pijlers:

1. het voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting (preventie);
2. het meewegen van bodemkwaliteit als onderdeel van een brede afweging van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in relatie tot functies (toedeling van functies);
3. het op duurzame en doelmatige wijze beheren van resterende historische verontreinigingen (beheer van historische bodemverontreinigingen).

Om een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie toe te staan, moet op grond van het Bkl (artikel 5.89i en 5.89j) worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Een locatie is bodemgevoelig als hier een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van het omgevingsplan of omgevingsvergunning. Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn. Tot een bodemgevoelige locatie hoort ook het aaneengesloten terrein direct grenzend of toebehorend aan een bodemgevoelig gebouw, zoals een tuin of terrein.

Om aan te tonen of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik is het uitvoeren van bodemonderzoek als bedoeld in paragraaf 5.2.2 van het Bal noodzakelijk. Dit onderzoek moet uitwijzen of de locatie mag worden aangewend voor de beoogde ontwikkeling. Waarden voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie zijn (op grond van artikel 5.89i Bkl) opgenomen in het omgevingsplan. Bij een overschrijding van een vastgestelde waarde is het bouwen van een bodemgevoelig gebouw alleen toegelaten als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

7.2.5.2 Toetsing

Voorliggende bopa maakt de bouw van woningen mogelijk. Een woning is een bodemgevoelige gebouw. Dit betekent dat in dit geval een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie mogelijk wordt gemaakt. De locatie ligt in het in het omgevingsplan aangewezen bodemkwaliteitsgebied "Waalsprong". In het kader van de uitvoerbaarheid van het planvoornemen en om te kunnen onderbouwen dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zijn binnen het besluitgebied de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd, conform de daarvoor geldende NEN-normen:

IB land, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat ong., rapportnummer R01-78460.34-FSP-c01, d.d. 23-04-2024

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D241007165>

Nipa Milieutechniek, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 1 te Lent, rapportnummer 00-3974, d.d. 20-10-2000

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150941794>

TAUW, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 1 te Nijmegen, rapportnummer R001-1294855AMY-V02-srb-NL, d.d. 23-04-2024

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D240380099>

TAUW, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 3 te Nijmegen, rapportnummer R002-1294855AMY-V02-srb-NL, d.d. 23-04-2024

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D240380133>

TAUW, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 5 te Nijmegen, rapportnummer R003-1294855AMY-V02-srb-NL, d.d. 23-04-2024

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D240380902>

Grontmij Nederland b.v., Verkennend bodem- en asbestonderzoek Spoorstraat 11, rapportnummer 4041/221186, d.d. 07-02-2008

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150944677>

Arcadis Advies, Verkennend onderzoek Spoorstraat 13 te Lent, rapportnummer 2138/110301/OA0/1B70, d.d. 18-12-2000

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150941795>

Grontmij Verkennend bodem- en asbestonderzoek locatie: Spoorstraat 15 te Lent, rapportnummer 99036146, d.d. 05-12-2007

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150944678>

IB land, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 17 te Lent, rapportnummer R01-78460.31-EST-d01, d.d. 30-11-2023

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D231163164>

Grontmij Verkennend bodem- en asbestonderzoek locatie: Spoorstraat 19-21 te Lent, rapportnummer 99036292, d.d. 09-05-2008

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150944679>

TAUW, grondwateronderzoek Spoorstraat 23/ 23a te Lent, rapportnummer R001-1299456DDB-V01-rlk-NL, d.d.11-03-2025

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D252134430>

Arcadis Advies, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 25 en 27 te Lent, rapportnummer 110302/OA9/6U7, d.d. 12-05-2000

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150941796>

Arcadis Advies, Verkennend bodemonderzoek Spoorstraat 29 te Lent, rapportnummer 110301/OA1/1T5, d.d. 03-05-2001

<https://www.odregionijmegen.nl/vergunningenpagina/download/D150941797>

Op basis van de asbestdakenkaart van de provincie Gelderland is de bebouwing ter plaatse van de onderzoekslocatie niet asbestverdacht. Daarnaast heeft in eerder bodemonderzoek onderzoek naar asbest plaatsgevonden en is dit visueel en analytisch niet aangetoond. Als er toch asbest wordt geconstateerd, dan zal de gemeente dit saneren. In of nabij het besluitgebied zijn geen terreindelen aanwezig die de bodem verdacht maken voor PFAS verbindingen als gevolg van puntbronnen. De kans op aanwezigheid van PFAS in de bodem als gevolg van aanwezigheid van puntbronnen wordt verwaarloosbaar geacht.

7.2.5.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit het Bkl. Behoudens de bestaande werkplaats op het adres Spoorstraat 23/23a zijn geen bodembedreigende activiteiten bekend. De uitgevoerde bodemonderzoeken ondersteunen dit beeld. Er zijn hoogstens licht verhoogde gehalten gemeten. De bodemkwaliteit ter plaatse van de Spoorstraat 9 en Spoorstraat 23/23a is nog niet voldoende onderzocht. Bodemonderzoek zal plaatsvinden zodra van de terreineigenaren hiervoor toestemming is verkregen.

Als uit dit bodemonderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit niet geschikt is voor het beoogde gebruik, zullen sanerende maatregelen uitgevoerd worden. In de planexploitatie is ruimte gehouden voor de kosten voor bodemsanering.

7.2.6 Water

7.2.6.1 Algemeen

Weging van de waterbelangen

Uit de Omgevingswet en paragraaf 5.1.3 van het Bkl volgt, dat het bevoegd gezag bij het verlenen van een bopa rekening dient te houden met de waterbelangen. Deze waterbelangen zijn belegd bij verschillende overheden. Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling de belangen van de andere overheden/waterbeheerders raakt, moet vroegtijdig afstemming plaatsvinden over manieren waarop de ruimtelijke ontwikkeling en de waterbelangen optimaal kunnen samengaan.

Water en bodem sturend

Volgens de Nijmeegse Klimaatadaptatiestrategie vormt het natuurlijk water en bodemsysteem het uitgangspunt bij stedelijke ontwikkelingen. De gemeente bouwt bij voorkeur niet op locaties waar dit vanuit waterhuishoudkundig oogpunt niet gewenst is, zoals in de droogdalen (langgerekte laagten) en gebieden met (kans op) hoge grondwaterstanden. Als de gemeente op basis van een integrale afweging toch voor de betreffende locatie kiest, moet de bouw zodanig plaatsvinden dat dit geen nadelige invloed heeft op de natuurlijke waterhuishouding.

Beheer van watersystemen

Uit de instructieregels van het Bkl volgt, dat de gemeenteraad rekening dient te houden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. De opvattingen van de waterbeheerder moeten daarbij worden betrokken. Dit betekent dat er sprake is van een motiveringsverplichting en een impliciete overlegverplichting. Het doel is om op deze wijze bij ruimtelijke planprocessen vroegtijdig afstemming te laten plaatsvinden tussen de betrokken overheden, en gezamenlijk te zoeken naar manieren waarop ruimtelijke ontwikkelingen en waterbelangen optimaal kunnen samengaan.

Waterbeheerprogramma 2022-2027: Versterken. Verbinden. Vergroenen.

Het beleid van het waterschap Rivierenland is beschreven in het waterbeheerprogramma. Hierin stuurt het waterschap onder andere aan op het verbeteren van de waterkwaliteit en op 'slim waterbeheer'. Hierbij geldt de volgende strategie: als eerst (grond)water zien vast te houden (infiltreren) en bergen voordat het wordt afgevoerd. Daarnaast moet er zuiniger worden omgaan met water. Hierbij volgt de gemeente de route van vroegtijdige waterbesparing naar beperking van watergebruik, om minder afhankelijk te zijn van de aanvoer van water. Als de voorgaande stappen onvoldoende opleveren, moet de maatschappij leren accepteren dat er tijdelijk overlast of schade kan ontstaan. Bij het volgen van deze route is het uitgangspunt dat de ruimtelijke inrichting van gebieden is afgestemd op de beschikbaarheid van zoet water.

Waterschapsverordening

De waterschapsverordening bevat alle regels over de fysieke leefomgeving die het waterschap stelt binnen haar beheergebied. In deze verordening staan onder andere:

- Regels om schade aan dijken en oevers te voorkomen;
- Regels voor onderhoud van onder andere sloten en beken;
- Regels om watertekort, wateroverlast en vervuiling te voorkomen.

De waterschapsverordening is bovendien van toepassing wanneer er sprake is van een lozing, onttrekking van water, aan- of afvoer van water of werkzaamheden bij dijken en wateren. In deze situaties moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Het waterschap is daarbij bevoegd gezag.

Voorkomen wateroverlast

In de Klimaatadaptatiestrategie Nijmegen 'Samen voorbereid op het weer van de toekomst (2023)' wordt voor de verwerking van het hemelwater aangesloten bij de landelijke Maatlat voor een Groene en Klimaatadaptieve Gebouwde Omgeving. Deze landelijke maatlat geeft aan dat er een range van 40 tot 70 millimeter water moet worden verwerkt op privaat terrein, of in daaraan gekoppelde extra voorzieningen binnen het besluitgebied, of binnen de watersysteemgrenzen. Hierbij hanteren we de volgende voorkeursvolgorde:

1. Besparen en benutten; het ontwerp van nieuwbouwwoningen dient te voorzien in waterbesparende maatregelen.
2. Vasthouden en infiltreren; bij voorkeur oppervlakkig.
3. Bergen; alleen als het niet anders kan, kan het hemelwater worden afgevoerd.

De gemeente Nijmegen wil voorkomen dat het hemelwater het bodem- en watersysteem vervuult. Daarom moet afstromend hemelwater zo schoon mogelijk blijven. Dit betekent dat er geen uitlogende bouwmaterialen mogen worden gebruikt. Om wateroverlast te voorkomen, moeten gebouwen zo worden gebouwd, dat er geen schade optreedt bij een bui van 70 mm in een uur. Dit kan bijvoorbeeld door het vloerpeil 20 cm boven het hoogste deel van de weg aan te leggen.

7.2.6.2 Gebiedsspecifiek

Het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong

Het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong 2009 (WIW 2009, kenmerk 9T9874.A0, d.d. 20-11-2009) beschrijft twee hoofdgebieden: het droogvallende watersysteem van De Grift en het zelfvoorzienende systeem van singels en plassen. Het WIW 2009 dient als waterhuishoudkundig kader voor ontwikkelingen in Nijmegen Noord en omvat gebiedsspecifieke randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van de inzameling en verwerking van hemelwater. Het besluitgebied ligt binnen het systeem van singels en plassen.

Huidige situatie

In 2011 is een waterhuishoudkundig plan (kenmerk 11.0005969, d/d/ 14 maart 2011, Gemeente Nijmegen) opgesteld voor het gebied dat is ingeklemd tussen het spoor, de Margaretha van Mechelenweg en de Graaf Alardsingel. De rapportage beschrijft de waterhuishoudkundige kenmerken en bevat een detailontwerp van de waterhuishouding in dit gebied. De huidige situatie komt grotendeels overeen met het ontwerp in het waterhuishoudingplan van 2011. Dit ontwerp betreft het destijds nieuw te ontwikkelen gebied met de sporthal, de school en de brandweer. In het ontwerp zijn geen wijzigingen opgenomen voor de woningen langs het spoor.

Het afvalwater van de school, de sporthal en de brandweer wordt ingezameld en verpompt naar de kern van Lent. De woningen langs het spoor zijn aangesloten op gemengde riolering en afvalwater wordt via hetzelfde gemaal verpompt naar de kern van Lent. Op openbaar terrein zijn ten behoeve van de zuivering van regenwater wadi's aangelegd. Overtollig regenwater wordt via een regenwaterriool in de Graaf Alardsingel geloosd op de singels.

Wijzigingen en toekomstige situatie

De parkeerplaats en het groen ten zuiden van de brandweer wordt heringericht, de woningen langs het spoor maken plaats voor nieuwe woongebouwen en nabij station Lent wordt de inrichting gewijzigd. Als gevolg van de herinrichting moeten bestaande wadi's verplaatst worden. Nabij de woningen zijn wadi's nodig om het regenwater van de omliggende verhardingen te zuiveren. De secundaire watergang ten westen van het Groentje wordt vervangen door een ondergrondse voorziening voor de afvoer van regenwater uit het gebied. Door de toename in de productie van afvalwater is er een nieuw gemaal nodig en komt het gemengd riool te vervallen.

Verwerking, inzameling van regenwater en voorkomen van overlast

Afstromend hemelwater van verhardingen wordt gezuiverd in wadi's. Overtollig water wordt afgevoerd via een nieuwe ondergrondse regenwatervoorziening ten westen van Het Groentje en via de bestaande leidingen onder de Graaf Alardsingel geloosd op de singels. Dakwater van de nieuwe woongebouwen wordt niet gezuiverd in wadi's. De inhoud van wadi's is 10 liter per vierkante meter aangesloten verhard oppervlak.

De regenwatervoorzieningen worden getoetst aan bui L08 en T=2 composiet (scenario 2050 laag) uit de Kennisbank Stedelijk Water. Bij L08 mag er geen water op straat ontstaan. De resultaten van de toetsing met T=2 worden gebruikt om het ontwerp te optimaliseren zodat water op straat bij T=2 wordt voorkomen of tot het minimum wordt beperkt (hinder is toelaatbaar, overlast voorkomen). Bij een bui van 70 millimeter in een uur mag niet meer overlast of schade ontstaan dan in de huidige situatie.

Grondwaterneutraal

In het gebied dient grondwaterneutraal te worden gebouwd. Dit betekent dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) in het projectgebied niet significant wijzigt ten opzichte van de oorspronkelijk situatie als gevolg van kunstmatige ontwateringsmiddelen. De GHG in het gebied wordt geschat op 9.5 m NAP.

Afvalwater

In 2017 is in het 'Pompenplan Waalsprong' vastgelegd hoeveel afvalwater in de Waalsprong geproduceerd wordt en op welke wijze deze getransporteerd wordt naar de RWZI Arnhem-Zuid (kenmerk: WAT9P3171R001UW, d.d. 9 juni 2017, RHDHV B.V.). Het afvalwater van de woongebouwen en de bestaande bebouwing zal in de nieuwe situatie worden ingezameld en verpompt naar het vuilwaterstelsel van de wijk Broodkorf dat in het bemalingsgebied ligt van Gemaal Woenderskamp. Eventuele afwijkingen ten opzichte van de uitgangspunten in het pompenplan, dienen ter goedkeuring voorgelegd worden aan Waterschap Rivierenland.

7.2.6.2 Toetsing

Waterhuishoudkundig onderbouwing

Voor de technische uitwerking van de waterhuishouding en de riolering wordt een waterhuishoudkundig onderbouwing opgesteld. Het ontwerp wordt afgestemd op het vigerende beleid en getoetst aan de eisen en randvoorwaarden die daaruit voortvloeien. De inhoud wordt afgestemd met Waterschap Rivierenland en aan hen ter goedkeuring voorgelegd.

Het besluitgebied biedt voldoende mogelijkheden en ruimte om de benodigde waterhuishoudkundige maatregelen te treffen.

7.2.6.3 Conclusie

Voorliggende bopa is uitsluitend uitvoerbaar voor het aspect water als voldaan wordt aan de volgende voorschriften:

- Een opvolgende aanvraag omgevingsvergunning dient een door de gemeente en het waterschap goedgekeurd waterhuishoudkundige onderbouwing te bevatten en het plangebied moet in overeenstemming met deze waterhuishoudkundige onderbouwing worden ingericht, waarbij deze inrichting in stand moet worden gehouden;
- Hemelwater dat van of via wegen en parkeervoorzieningen afstroomt, dient voorgezuiverd te worden voordat het geloosd wordt op oppervlaktewater. De zuiveringsvoorzieningen dienen een inhoud te hebben van 10 mm berging per m² aangesloten verhard oppervlak;
- Bij een bui van 70 millimeter in een uur mag niet meer overlast of schade ontstaan dan in de huidige situatie;
- Particuliere voorzieningen voor vuilwater en hemelwater dienen op particulier terrein te liggen. Dat geldt bijvoorbeeld voor leidingwerk of vetafscheiders;
- Bij de aanleg van drainage mag het drainagesysteem niet strijdig zijn met het belang van grondwaterneutraal bouwen;
- Maatwerk over technische randvoorwaarden en uitgangspunten is uitsluitend mogelijk na instemming of op aanwijzing van Gemeente Nijmegen.

7.3 Klimaatadaptatie

7.3.1 Algemeen

Het klimaat verandert. Ook in Nijmegen ervaren we de laatste jaren steeds vaker wateroverlast, extreme hitte en droogte. Nijmegen wil deze problemen aanpakken door in 2050 klimaatbestendig te zijn. De klimaatadaptatiestrategie ‘Samen voorbereid op het weer van de toekomst’ (college 31 oktober 2023) beschrijft de aanpak om dit doel te bereiken. In deze strategie staan per thema onze hoofddoelen:

- Droogte: langdurige droogte leidt niet tot structurele schade aan bebouwing, fundering, wegen, groen, grond- en oppervlaktewater en vitale en kwetsbare functies.
- Hitte: een gezonde groene fysieke leefomgeving, met voldoende koelteplekken. Vitale en kwetsbare functies, groengebieden en ecologische verbindingen zijn bestand tegen hitte.
- Wateroverlast: hevige neerslag leidt niet tot schade aan gebouwen, boven- en ondergrondse infrastructuur en voorzieningen. Kwetsbare en vitale functies blijven beschikbaar.
- Gevolgbeperking overstroming: we zorgen voor gevolgbeperking van overstromingen bij overstroombare gebieden langs de Waal en buitendijkse gebieden.

Daarnaast staan in deze strategie stadsbrede doelstellingen voor droogte, hitte en wateroverlast, waarmee we invulling geven aan wat we in Nijmegen verstaan onder klimaatadaptatie. In de klimaatadaptatiestrategie beschrijven we aan de hand van leidende principes en prestatie-indicatoren hoe we onze doelstellingen willen bereiken. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt hieraan getoetst.

In de klimaatadaptatiestrategie zijn een aantal prioritaire gebieden benoemd. Op deze locaties zijn extra inspanningen nodig om de doelstellingen te bereiken. De prioritaire gebieden willen we in 2035 hebben aangepakt. Op overige locaties worden de klimaatdoelstellingen bereikt door deze doelen te verbinden aan ruimtelijke ontwikkelingen.

7.3.4.2 Toetsing

Het project ligt niet in een prioritair gebied voor klimaatadaptatie.

De klimaatdoelen voor droogte, hitte en wateroverlast zijn van toepassing binnen het projectgebied. Hiervan worden de thema's droogte en wateroverlast sterk bepaald door de terreininrichting en waterhuishouding.

Het thema hitte speelt voor de langzaam vervoersverbindingen en voor woonruimtes.

Om te voorkomen dat woonruimten in de zomer oververhit raken moeten maatregelen worden genomen. Dit wordt in de omgevingsvergunning met de verplichte BENG berekening (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) in het rekenonderdeel (TO juli) aangetoond. TO juli is de eis om te grote opwarming van woningen in de zomer te

voorkomen. In het huidige concept is koeling als onderdeel van de luchtbehandeling opgenomen. Hierbij is zonwering niet noodzakelijk; deze BOPA sluit het eventueel later aanleggen van zonwering niet uit. Toepassing van een sedumdak wordt onderzocht.

Door de verdere vergroening en aanleg van een parkachtige buitenruimte wordt voor een koelere omgeving gezorgd.

7.3.4.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan het beleid van de gemeente en voldoet aan de uitgangspunten voor klimaatadaptatie.

7.4 Duurzaamheidsaspecten

7.4.1 Algemeen

Eén van de vier hoofdopgaven van de omgevingsvisie is het streven naar een duurzame stad. Nijmegen heeft de ambitie voorop te lopen op het gebied van duurzaamheid en toekomstbestendigheid. We gaan uit van duurzaam grondgebruik, waarbij ontwikkelingen waarde aan de stad toevoegen en een bijdrage leveren aan het oplossen van onze grote opgaven. Circulair bouwen, klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen en klimaatneutraal zijn hierbij centrale (samenhangende) thema's. De hoofdambities van Nijmegen voor duurzaamheid richten zich op de energietransitie (streven klimaatneutraal in 2050), stimulering van circulaire economie (streven circulaire regio in 2050) en klimaatadaptatie (streven volledig klimaatneutrale stad in 2050).

7.4.2 Energie

7.4.2.1 Algemeen

Nijmegen heeft zich tot doel gesteld uiterlijk in 2050 klimaatneutraal en aardgasvrij te zijn. Energiebesparing is een eerste vereiste om de energievraag te minimaliseren. Het gaat daarbij om het minimaliseren van zowel de energievraag van gebouwen als die van bedrijfsprocessen. De energie die we dan nog gebruiken wekken we zoveel mogelijk duurzaam op. We streven naar slimme, lokale energieoplossingen, bijvoorbeeld door lokale, duurzame energie tijdelijk op te slaan en vraag en aanbod onderling af te stemmen. Daarnaast streven we naar netbewuste nieuwbouw. Daarbij ontwikkelen we nieuwbouw met zo min mogelijk impact op het elektriciteitsnet. Zo kunnen we ook met de huidige netcongestie zo veel mogelijk nieuwbouw blijven realiseren.

Aardgasvrij

Nieuwbouw in de bestaande stad en de Waalsprong is aardgasvrij. De Waalsprong valt binnen het concessiegebied van het warmtenet. Nieuwbouw in de Waalsprong moet hier verplicht worden aangesloten op het warmtenet. Daarnaast heeft Nijmegen de ambitie om de bestaande stad van het aardgas te halen en delen van de stad aan te sluiten op een nog aan te leggen warmtenet. Waar dit kan, sluiten we nieuwbouw zoveel mogelijk aan op dit warmtenet. In delen van de stad waar (nog) geen warmtenet is, streven we naar nieuwbouw met warmtesystemen met zo laag mogelijke impact op het elektriciteitsnet. Dit kan bijvoorbeeld door de toepassing van bodemenergiesystemen. Dit is een belangrijke stap in het netbewust ontwikkelen van nieuwbouw.

7.4.2.2 Toetsing

Het wooncomplex wordt aangesloten op het warmtenet. Het complex voldoet aan de BENG-normen voor energieprestatie. Het past daarmee binnen het energiebeleid van de gemeente Nijmegen.

7.4.2.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan het beleid van de gemeente.

Bij de planvorming is rekening gehouden met de doelen uit de omgevingsvisie ten aanzien van energie.

7.4.3 Circulariteit

7.4.3.1 Algemeen

De regio Arnhem-Nijmegen wil zich profileren als circulaire regio. Vanaf 2030 wil de regio minimaal 50% circulair bouwen om uiteindelijk in 2050 te komen tot een circulaire leefomgeving. Deze ambitie is ook in de Woondeal 2.0 vastgelegd.

Naar verwachting neemt het aanbod van primaire bouwmaterialen, zoals zand en grind, de komende jaren aanzienlijk af. Hergebruik van vrijkomende materialen en toepassing van biobased materialen wordt daardoor steeds belangrijker om de bouw en openbare ruimte haalbaar en betaalbaar te houden.

Gemeente en regio streven ernaar om zoveel mogelijk conceptueel, modulair, flexibel en losmaakbaar (demontabel) te bouwen. Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van hergebruikte materialen of hernieuwbare organische bouwmaterialen (bijvoorbeeld hout, hennep, vlas, etc.).

Bij sloop/vervanging van gebouwen vragen we de mogelijkheden voor het hergebruik van het bestaande gebouw, het casco, gebouwdelen of van de vrijkomende materialen ter plekke of elders te onderzoeken.

We vragen initiatiefnemers om via de door de GMR (Groene Metropoolregio) in het kader van de Woondeal beschikbaar gestelde Circulaire Impactladder in beeld te brengen in hoeverre hun project aansluit bij de ambities van Nijmegen en de GMR.

In de Grond-, weg- en waterbouw onderschrijft Nijmegen de uitgangspunten van het manifest duurzaam GWW; samen met onze ketenpartners willen we de verduurzaming in de sector structureel aanjagen. Uitgangspunt is om zo min mogelijk verharding toe te passen en waar verharding nodig is te kijken naar meer duurzame oplossingen, zoals klinkers of duurzaam asfalt. Vrijkomende materialen vrijkomende materialen verwerken we zo hoogwaardig mogelijk, bijvoorbeeld als grondstof voor nieuwe materialen in de bouw en de openbare ruimte.

7.4.3.2 Toetsing

De locatie is trillingsgevoelig door haar ligging direct aan het spoor. De ambities op circulariteit van de gebouwen zijn daarom niet in te vullen met biobased materialen in het casco; deze zijn gevoeliger voor trillingen dan beton. Daarom ligt de focus bij circulariteit in dit project in de ontwerpfase op het vergroten van de levensduur van het gebouwde en duurzamer beton (bv met meer betonpuingranulaat). In het vervolgproces zal in overleg met de GMR de circulaire impactladder als meetinstrument ingezet worden (berekening en advies Volantis).

De Gemeente en SSH& doen gezamenlijk onderzoek naar zo circulair mogelijke invulling van de buitenruimte, waarbij gesloten grondbalans, hergebruik van vrijkomende materialen en regentuinen met circulaire zitbanken een ambitie is.

7.4.3.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan het beleid van de gemeente.

Bij de planvorming is rekening gehouden met de ambities op het gebied van circulariteit.

7.5 Natuur- en landschapsaspecten

7.5.1 Soortenbescherming

7.5.1.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het besluitgebied. De Omgevingswet beschermt bepaalde plant- en diersoorten. Het gaat hoofdzakelijk om soorten van Europees belang die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen. Daarnaast betreft het bepaalde soorten van nationaal belang. In principe zijn provincies verantwoordelijk voor de bescherming van soorten (artikel 2.18, lid 1, sub f).

Soortenbescherming is in de Omgevingswet vooral gericht op het reguleren van flora- en fauna-activiteiten. Een flora en fauna-activiteit is een activiteit met mogelijke gevolgen voor van nature in het wild levende dieren of

planten. Door deze brede formulering van een flora- en fauna-activiteit is het bij activiteiten in de fysieke leefomgeving nodig om te controleren of:

- er soorten aanwezig zijn;
- welke soorten dat zijn.

Voordat een flora en fauna-activiteit mag worden verricht, moet gecontroleerd worden of er aanwijzingen zijn dat op die plek of in de directe nabijheid bepaalde beschermde soorten of habitats voorkomen. Als er aanwijzingen zijn dat deze aanwezig zijn, dan is het verplicht om na te gaan of nadelige gevolgen voor die dieren of planten uit te sluiten zijn. Als nadelige gevolgen niet uitgesloten kunnen worden, moet degene die de activiteit verricht alle passende preventieve maatregelen treffen om nadelige gevolgen voor dier- en plantensoorten te voorkomen. Voor schadelijke handelingen geldt in de meeste gevallen een vergunningplicht. In een aantal gevallen is echter ook sprake van een vrijstelling.

Soortmanagementplan (SMP)

In 2018 is de gemeente Nijmegen samen met de provincie Gelderland de pilot Soortmanagementplan (SMP) gestart. Het SMP beschrijft hoe de staat van instandhouding in Nijmegen Noord van de ransuil, kerkuil, steenuil, roek, buizerd, rugstreeppad en grote modderkruiper wordt geborgd. Het SMP heeft geleid tot een gebiedsgerichte ontheffing van de voormalige Wet natuurbescherming voor genoemde soorten.

7.5.1.2 Toetsing

In de natuurtoets van Waardenburg ecology van november 2022 (quickscan t.b.v. project Spoorstraat Lent, bijlage 8) en vervolgonderzoeken ten aanzien van vleermuizen, kleine zoogdieren en beschermde nesten (Silvavirecologisch advies, bijlage 8) zijn onderzocht wat de beschermwaardige ecologische waarden binnen het besluitgebied zijn. Het betreft hier vleermuizen, huismussen, algemeen voorkomende vogels en algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren. Randvoorwaarde voor ecologie is dat deze soorten binnen het besluitgebied duurzaam in stand gehouden dienen te worden.

Waardenburg ecology heeft een activiteitenplan opgesteld voor huismussen en Vleermuizen. Uit de natuurtoets van november 2022 en de aanvullende onderzoeken van december 2023 zijn de beschermde soorten vleermuizen en huismussen aangetroffen. Op basis van dit activiteitenplan is een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit aangevraagd bij de provincie Gelderland. In november 2024 heeft de provincie voor deze soorten een vergunning verleend. Inmiddels zijn alle tijdelijke maatregelen uit het activiteitenplan uitgevoerd. De permanente maatregelen worden ingepast in de plannen. Deze maatregelen zijn 32 ingebouwde nestkasten voor huismussen en 12 ingebouwde nestkasten voor de gewone dwergvleermuis in de nieuwbouw, 6 hultstruiken en 6 meidoorns in de openbare ruimte.

7.5.1.3 Conclusie

Bij de planvorming wordt rekening gehouden met soortenbescherming, mits wordt voldaan aan de voorwaarde dat de permanente maatregelen, beschreven in de omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit van de provincie (bijlage 10), worden ingepast in de plannen (de gebouwen).

7.5.2 Gebiedsbescherming

7.5.2.1 Algemeen

De bescherming van natuurgebieden is tweeledig; het Rijk is verantwoordelijk voor de bescherming van Natura 2000-gebieden en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een verantwoordelijkheid van de provincies.

Natura 2000

Een Natura 2000-gebied is een beschermd natuurgebied van Europees belang. Bescherming van deze gebieden is nodig voor het behoud van de biodiversiteit (soortenrijkdom) en om te voldoen aan de verplichtingen van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. In en om Nijmegen liggen de Natura 2000-gebieden 'Uiterwaarden Waal' en de 'Gelderse Poort', als onderdeel van het gebied 'Rijntakken'. Nieuwe ontwikkelingen (activiteiten) die - afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten – significant negatieve gevolgen kunnen hebben op een Natura 2000-gebied, zijn onder de Omgevingswet gedefinieerd als 'Natura 2000-activiteit'. Deze kunnen zowel binnen als

buiten een Natura 2000-gebied plaatsvinden. In de meeste gevallen vindt de activiteit echter plaats buiten een Natura 2000-gebied. Ook dan kan een activiteit effect hebben op het Natura 2000-gebied. Dit wordt ook wel de 'externe werking van een Natura 2000-gebied' genoemd. Als het effect significant kan zijn, is in veel gevallen een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig.

Voor activiteiten die mogelijk leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied moet er per geval een stikstofbeoordeling worden gemaakt. Dit om in beeld te brengen of deze activiteit invloed heeft op een Natura 2000-gebied en te beschouwen is als een Natura 2000-activiteit (activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.)

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is verankerd in de omgevingsverordening van de provincie. Daarin zijn de wezenlijke kenmerken en waarden van NNN-gebieden vastgelegd en zijn regels gesteld in het belang van de bescherming, instandhouding, verbetering en ontwikkeling van de kenmerken en waarden van NNN-gebieden. We verwijzen hiervoor naar paragraaf 3.3 van deze motivering.

Houtopstanden buiten de bebouwingscontouren

Bomen en bossen vallen onder houtopstanden en vervullen een belangrijke en unieke functie in de fysieke leefomgeving. Bescherming van houtopstanden is een onderdeel van de Omgevingswet. Door de lange ontwikkelingstijd van bossen is deze bescherming van groot belang.

Een houtopstand is een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers of andere houtachtige gewassen. Het (deels) vellen ervan zorgt ervoor dat die verdwijnen of beschadigd raken. Herbeplanten zorgt voor nieuwe houtopstand.

Om bossen te beschermen en vanwege internationale regels geeft het Rijk regels voor het vellen van houtopstanden, herbeplanten, het verhandelen en bezit van hout(producten). Degene die zo'n activiteit uitvoert, moet voldoen aan die regels, zoals de specifieke zorgplicht. Ook kan een meldingsplicht gelden.

Deze rijksregels gelden alleen voor houtopstanden buiten de bebouwingscontour houtkap (voormalig buiten de bebouwde kom). Daarbij gelden op deze rijksregels een aantal uitzonderingen. Die uitzonderingen staan in het Bal (artikel 11.111).

7.5.2.2 Toetsing

Stikstofdepositie

Significante stikstofdepositie op overbelaste gebieden van de Rijntakken veroorzaakt negatieve gevolgen op dit Natura 2000-gebied. Om deze negatieve gevolgen te voorkomen is het noodzakelijk dat een project geen significante stikstofdepositie heeft. Daarom is het verplicht dat mobiele werktuigen die ingezet worden voldoen aan de eisen van het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Bovendien speelt de afstand van het project tot de Rijntakken een rol bij het stikstofprobleem. Hoe korter de afstand tot de Rijntakken is, hoe sneller de grens van significante stikstofdepositie bereikt wordt. Voor projecten die dicht bij de Rijntakken plaatsvinden kan, boven op het SEB, inzet van elektrische mobiele werktuigen nodig zijn om te voldoen aan de grenswaarden.

Uit het stikstofonderzoek (bijlage 11) blijkt dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase op voorhand zijn uit te sluiten. De berekening heeft plaatsgevonden met de meest recente versie van AERIUS. De omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit staat de uitvoerbaarheid van de bopa niet in de weg.

Natura 2000

Uit de quickscan voor Spoorstraat Lent blijkt het volgende:

Gezien de aard van de werkzaamheden en de ontwikkeling van nieuwbouwwijken in het gebied tussen het Natura 2000-gebied en het besluitgebied kunnen effecten van ruimtelijke en fysieke aard op de

instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied "Rijntakken" redelijkerwijs worden uitgesloten in zowel de aanleg- als de gebruiksfase'.

Natuur netwerk Nederland

Uit de quickscan voor Spoorstraat Lent blijkt het volgende:

De voorziene ingreep leidt niet tot negatieve effecten (verlies/aantasting van oppervlakte, kwaliteit, wezenlijke kenmerken en waarden en samenhang) van het GNN/GO. Een aanvullende toetsing (aan het verbod op 'onevenredig' of 'significant' aantasten van het GNN/GO ("Nee, tenzij-toets") wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Houtopstanden buiten de bebouwingscontouren

Uit de quickscan voor Spoorstraat Lent blijkt over houtopstanden het volgende:

Binnen het besluitgebied bevinden zich bomen en struiken. Omdat het besluitgebied binnen de bebouwingscontour houtkap (bebouwde kom) ligt, is deze begroeiing geen onderdeel van een houtopstand die onder de Omgevingswet wordt beschermd.

7.5.2.3 Conclusie

Het plan heeft geen gevolgen voor de bescherming van natuurgebieden.

7.5.3 (Hoofd)boomstructuur

7.5.3.1 Algemeen

Bomenplan Nijmegen

Het Bomenplan Nijmegen (2021) vormt het kader voor inrichtingsplannen en beheerplannen voor de openbare ruimte waar het bomen betreft. Het handboek is daarnaast te definiëren als toetsingskader voor ruimtelijke plannen en initiatieven en biedt inzicht in de beleidsuitgangspunten ten aanzien van bescherming, aanplant, beheer en kap van bomen.

De verschillende doelstellingen van dit bomenplan zijn:

- Gezonde bomen zo lang mogelijk behouden;
- Bomenkap zoveel mogelijk vermijden;
- Aanplant van bomen zoveel mogelijk stimuleren;
- De belangrijkste bomen in de stad een groene beschermende verbindende structuur laten vormen.

Het Bomenplan Nijmegen richt zich op alle bomen binnen de gemeentegrenzen. Dat zijn dus niet alleen de park-, laan- en straatbomen, maar ook bomen in tuinen en op particuliere terreinen. Voor bosopstanden, bosplantsoenen en bomen in natuurgebieden gelden andere beleidskaders en wet- en regelgeving.

Hoofdboomstructuur

We willen dat de belangrijkste bomen in de stad samen een groene beschermde verbindende structuur vormen die de stad dooradert. Uitgangspunt voor de hoofdboomstructuur zijn drie belangrijke waarden voor de stad, die het belang van instandhouding en uitbreiding of versterking rechtvaardigen. We richten ons op:

1. Beeldkwaliteit: lommerrijk groen en statige lanen
2. Ecologie: verbindingselementen en bevordering van biodiversiteit
3. Cultuurhistorie: historische (veld)wegen en monumentaal stadsgroen

We combineren de hoofdboomstructuur met andere doelen zoals de gezonde stad, klimaatadaptatie en beleving.

Netwerk in de wijken

Het is echter niet voldoende om alleen in te zetten op de hoofdboomstructuur. Ook een fijnmazig netwerk van bomen op wijkniveau is van groot belang: het vormt de routes om te bewegen, te wandelen en te fietsen in de wijk. Het maakt een buurt gezond, aantrekkelijk en leefbaar. Het voorkomt hitte-eilanden dichtbij huis en maakt de stad, juist in de wijken, klimaatadaptief.

De hoofdboomstructuur vormt samen met het groen in de wijken, de totale groenstructuur van de stad Nijmegen. In de afbeelding is te zien dat het besluitgebied grenst aan een plek waar groene structuren aanwezig zijn. Deze dienen behouden te blijven.

7.5.3.2 Toetsing

Binnen het besluitgebied zijn 58 bomen aanwezig, waarvan zes bomen de beleidsstatus monumentaal hebben. De groeiplaatsen van deze monumentale bomen zijn beschermd. Voor 34 bomen geldt dat ze, vanwege de verwachte stamdiameter (30cm of meer), vergunningplichtig zijn voor de activiteit kappen. Op onderstaande kaart is de locatie van de monumentale bomen zichtbaar gemaakt en voor welke ruimte het beschermingsregime van toepassing is.



Afbeelding 13: Overzicht beschermde groeiplaatsen monumentale bomen

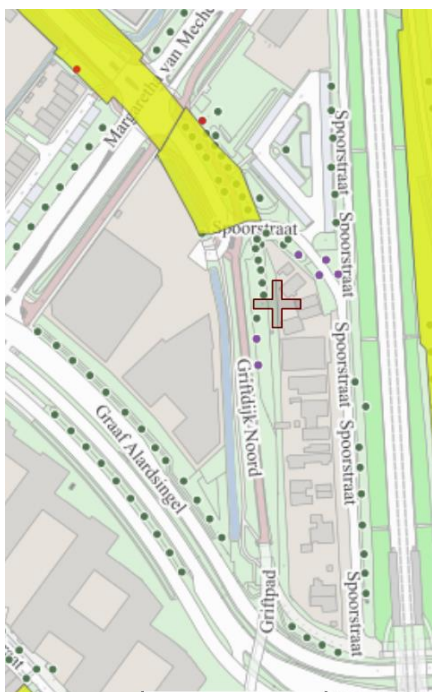
Voor de monumentale bomen geldt dat er geen activiteiten binnen de aangewezen groeiplaats van de boom mag plaatsvinden zonder dat onderzocht is of de bomen duurzaam inpasbaar zijn en of dat de activiteiten geen verslechtering van hun conditie veroorzaakt. Als er activiteiten rond deze bomen plaatsvinden, moet er een boomeffectanalyse worden uitgevoerd. In bijlage 12 is een 0-meting opgenomen van de huidige kwaliteit van de aanwezige bomen. De meest zuidelijke monumentale boom (nummer 35 op bovenstaande afbeelding) is, ten gevolge van de realisatie van het studentenwooncomplex, niet te handhaven. Deze monumentale boom zal, door zijn (beleidsmatig) beschermde status, onder voorwaarden kunnen worden gekapt. Dit betekent dat er compensatie voor deze boom moet plaatsvinden.

In het algemeen geldt dat het aantal bomen binnen het besluitgebied minimaal behouden blijft. Dit betekent dat er vervanging van verwijderde (kapvergunningplichtige en monumentale) bomen moet plaatsvinden.

De bomen binnen het besluitgebied maken ook onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. De bomen aan de Griftdijk (ten noorden van de kruising met de spoorstraat) maken bovendien onderdeel uit van een cultuurhistorisch waardevolle laan (zie figuur Spoorstraat cultuurhistorische laan). Deze cultuurhistorisch

waardevolle laan langs de Griftdijk zal worden versterkt met een groene invulling. Deze groene invulling bestaat uit opgaand groen die de kwaliteit van de laanstructuur bevordert.

De versterking van de hoofdboomstructuur (en hoofdgroenstructuur) met (opgaand) groen in en rond het besluitgebied zal onderdeel van de (her)inrichting van de openbare ruimte zijn.



Afbeelding 14:: Spoorstraat cultuurhistorische laan

7.5.3.3 Conclusie

Bij de planvorming is wel rekening gehouden met de gemeentelijke (hoofd)groenstructuur, mits de levensvatbare monumentale bomen binnen het besluitgebied worden beschermd en voorafgaand aan bouw- of aanlegactiviteiten rond deze bomen een boomeffectanalyse plaatsvindt.

7.5.4 Biodiversiteit en hoofdgroenstructuur

7.5.4.1 Algemeen

Biodiversiteitsagenda

De biodiversiteit staat onder druk. Veel soorten lopen hard terug in aantallen en andere soorten sterven uit. Uit ervaring is gebleken dat door het toepassen van maatregelen zoals nieuwe natuur, natuurlijker bosbeheer en schonere, levende rivieren, de natuur zich weer (deels) kan herstellen. Om de bescherming en herstel van biodiversiteit te realiseren, is eind 2023 in Nijmegen de biodiversiteitsagenda vastgesteld.

Groen draagt bij aan onze gezondheid en ons welzijn, het zorgt voor vermindering van hittestress en voor een betere luchtkwaliteit. Deze benaderingswijze vraagt om intelligent ruimtegebruik waarin ook functies gecombineerd worden. Natuur kan in een aantal gevallen prima samengaan met andere functies. Het beoogd effect van de biodiversiteitsagenda is dan ook om naast de compensatie en mitigatie verplichting, herstel en versterking van de biodiversiteit sterk te bevorderen.

Doelstellingen en uitgangspunten

Het overkoepelende doel van de Biodiversiteitsagenda is behoud, herstel en versterking van de biodiversiteit in Nijmegen door behoud en uitbreiding van areaal en kwaliteit van de biodiversiteit in Nijmegen. We onderscheiden de volgende subdoelen:

Subdoel 1: in de stedelijke Hoofdgroenstructuur (kerngebieden en ecologische verbindingen) worden in principe alleen ontwikkelingen toegestaan met een positief netto-effect op de biodiversiteit. Afwijken hiervan is mogelijk als er sprake is van groot maatschappelijk belang. Hiervoor is een goedgekeurd compensatieplan nodig.

Subdoel 2: bij alle ruimtelijke ontwikkelingen, zowel binnen als buiten de Hoofdgroenstructuur, wordt behoud en uitbreiding van de biodiversiteit vanaf de fase van de visieontwikkeling meegenomen.

Naast deze doelen zijn er meer algemene zaken om rekening mee te houden en willen we dat biodiversiteitsbehoud en -herstel gebaseerd is op de volgende uitgangspunten:

- Ecosysteembenadering. We streven zoveel mogelijk naar een natuurlijk zelfredzaam systeem (ecologisch in balans) en passen het liefst natuurlijke oplossingen toe.
- Bodem en water sturend. Binnen het nationale beleid worden water en bodem gezien als sturend voor de ruimtelijke ontwikkeling.
- Behoud en herstel beschermde en niet beschermde soorten. Omdat het aantal soorten sterk afneemt en het aantal dieren en planten ook sterk vermindert richten we ons op het bereiken van een Basiskwaliteit Natuur.
- Nieuwe leefgemeenschappen. Daar waar de situatie erom vraagt willen we het inrichten van een natuurlijke leefomgeving voor hier van nature voorkomende soorten die beter zijn toegerust op de klimaatveranderingen stimuleren/bevorderen.
- Bijdrage aan het klimaatadaptatieplan. We streven ernaar dat de biodiversiteit maatregelen aansluiten bij de klimaat-adaptieve maatregelen die getroffen worden. Denk aan een groen ingerichte wateropvangvoorziening (wadi).
- Biodiversiteit publiek en privaat versterken. Bij ontwikkelingen streeft de gemeente naar een biodiverse/groene inrichting van de private ruimte.

Hoofdgroenstructuur en groenblauw weefsel

In de verbeelding van de Hoofdgroenstructuur is opgenomen waar de kerngebieden zijn (zoals natuurgebieden, beschermde bossen, parken en uiterwaarden) en hoe de ecologische verbindingen (zoals lanen en corridors) lopen. De hoofdgroenstructuur is ingebed in een stevig groenblauw weefsel in en op het gebouwde deel van de stad. Om en door de stad lopen de regionale groenblauwe verbindingzones, zoals de Groene Corridors langs de spoorlijnen en de verbindingen die opgenomen zijn in het Groenblauw Raamwerk van de Groene Metropool regio. De Hoofdgroenstructuur en het groenblauwe weefsel versterken elkaar. Het groenblauwe weefsel zorgt voor kleine ecologische stapstenen die sommige soorten helpen om zich te verspreiden en geïsoleerde populaties te verbinden. In dit groenblauw weefsel streven we naar een Basiskwaliteit Natuur, terwijl we in de kerngebieden van de Hoofdgroenstructuur hogere biodiversiteitsdoelen hebben voor zeldzamere soorten of zelfs hele gebieden beschermen (Natura 2000 gebieden). Het groenblauwe weefsel ontstaat als resultaat van gezamenlijke acties van bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden. Van natuurinclusief bouwen en vergroenen van een bedrijventerrein tot extensiever maaien van een tuin, het aanleggen van een vijver of bloementuin en het ophangen van een nestkastje. Het versterken van het groenblauwe weefsel is in feite het natuurlijker maken van delen van de stad die niet als hoofdfunctie natuurbehoud hebben, maar waar wel mogelijkheden liggen om soorten de ruimte te geven (en daarmee tegelijkertijd de leefbaarheid van de mensen en dieren in de stad te vergroten). Daarnaast wil de gemeente burgers, bedrijven en organisaties betrekken bij, en stimuleren op eigen grond een bijdrage te leveren aan inrichting en beheer van onderdelen.

Natuurinclusief bouwen

In Nijmegen bouwen we natuurinclusief. Dit betekent dat er bewust ruimte wordt gemaakt voor biodiversiteit op, aan of in een gebouw of de omgeving, zodat er meer verschillende planten- en diersoorten kunnen leven. Met de Toolbox 'natuurinclusief bouwen Nijmegen' creëert de gemeente standaard ruimte voor de natuur. Met deze toolbox wordt er niet alleen gekeken naar beschermde soorten, maar naar natuur in brede zin. Hiermee stimuleren we het behouden en versterken van biodiversiteit op plekken in de stad waar natuurbehoud niet vanzelfsprekend is. Op deze plekken liggen wel mogelijkheden om natuur meer ruimte te geven. De Toolbox geldt voor zowel nieuwbouw en op termijn ook bestaande bouw. Er wordt ingezet op:

- Het aanbrengen van geschikte verblijfsplaatsen in of aan een gebouw voor gebouwbewonende soorten.
- Het realiseren van groenmaatregelen om een geschikte leefomgeving voor doelsoorten te creëren (planten en dieren die een specifiek leefgebied vertegenwoordigen).
- Het (zoveel mogelijk) behouden van bestaand groen en bestaande verblijfsplaatsen voor dieren.

Houtopstanden binnen de bebouwingscontouren

Een houtopstand is een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers of andere houtige gewassen. Het (deels) vellen ervan zorgt ervoor dat die verdwijnen of beschadigd raken. Herbeplanten zorgt voor nieuwe houtopstand. Binnen deze bebouwingscontour zijn de regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening van toepassing.

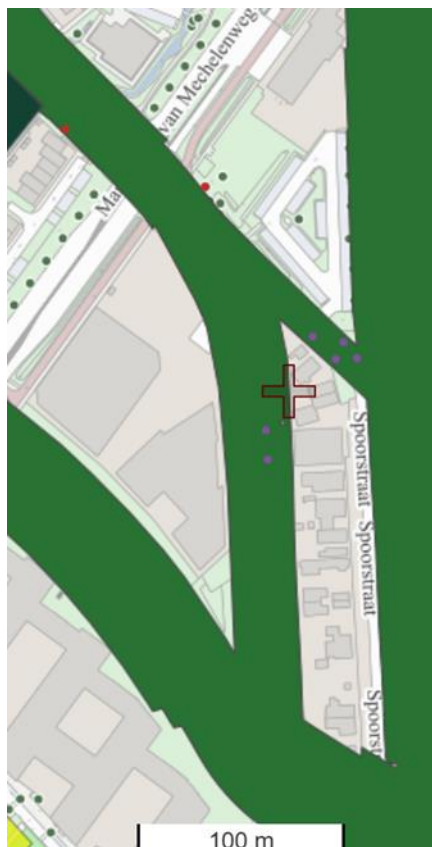
Invasieve exoten

In de Europese Unie (EU) neemt het aantal invasieve exoten snel toe. Speerpunt van EU-brede aanpak is het terugdringen van ongewenste effecten op biodiversiteit en ecosystemen door beperking van import, handel, transport, bezit, gebruik, kweek en uitzetten van invasieve exoten die zijn opgenomen in de zo genoemde Unielijst. De Unielijst heeft een dynamisch karakter. De EU-verordening vereist drie opeenvolgende beheerstappen om schade door invasieve exoten te beperken: 1 voorkomen van introductie; 2 vroegtijdig signaleren en snel elimineren; 3 populatiebeheersing en indammen verspreiding. Voor elke te bestrijden soort is maatwerk nodig en invulling wordt aan individuele lidstaten overgelaten.

7.5.4.2 Toetsing

Biodiversiteit en hoofdgroenstructuur

In en om het gebied lopen verbindingroutes voor biodiversiteit. Een deel van deze verbindingroutes maken onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur (eerder beschreven in de hoofdbomenstructuur). In het kaartje hieronder (Spoorstraat bio verbindingzones) is verbeeld waar deze routes lopen.



Afbeelding 15: Spoorstraat bio verbindingzones

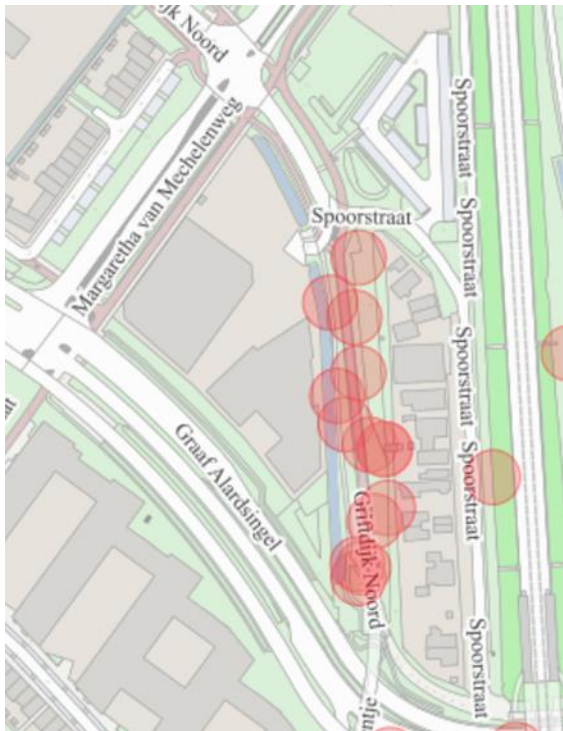
Zoals in paragraaf 7.5.3.2 is aangegeven, de groenstructuur versterkt met opgaand groen. Dit zal bijdragen aan het behoud en versterking van de biodiversiteitsverbindingen en de hoofdgroenstructuur.

Natuurinclusief bouwen

De toolbox natuurinclusief bouwen geldt als uitgangspunt voor de uitwerking van het ontwerp. Deze verplichte toepassing van de toolbox natuurinclusief bouwen is in het omgevingsplan vastgelegd. Het ontwerp komt in samenspraak met Gemeente Nijmegen onder begeleiding van een ecooloog tot stand. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal deze uitwerking worden getoetst aan het omgevingsplan.

Invasieve exoten

Binnen het besluitgebied bevinden zich een aantal locaties met Japanse duizendknoop. Japanse duizendknoop staan op de Europese unielijst van invasieve exoten en moeten bestreden worden. Op onderstaand kaartje (locaties japanse duizendknoop) staan de bij gemeente Nijmegen bekende locaties van Japanse duizendknoop binnen het besluitgebied. Deze Japanse duizendknoop moet worden weggesaneerd uit het besluitgebied en er moeten maatregelen worden getroffen om verdere verspreiding te voorkomen. De gemeente zal maatregelen treffen tegen de Japanse duizendknoop.



Afbeelding 16: Locaties Japanse duizendknoop

7.5.4.3 Conclusie

De aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal moeten voldoen aan de toolbox natuurinclusief bouwen.

Bij de planvorming is rekening gehouden met de biodiversiteit en de hoofdgroenstructuur.

7.5.5 Eindconclusie natuur- en landschapsaspecten

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit het Bkl. Gezien het voorgaande is voldoende verzekerd dat de natuur- en landschapsaspecten binnen het besluitgebied voldoen aan de instructieregels uit het Bkl.

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit de provinciale verordening. Gezien het voorgaande is voldoende verzekerd dat de natuur- en landschapsaspecten binnen het besluitgebied voldoen aan de instructieregels uit de provinciale verordening.

Het plan is getoetst aan het beleid van de gemeente. Gezien het voorgaande is voldoende verzekerd dat de natuur- en landschapsaspecten binnen het besluitgebied voldoen aan het gemeentelijk beleid.

7.6 Erfgoedaspecten

7.6.1 Archeologie en cultuurhistorie

7.6.1.1 Algemeen

Gemeenten moeten in hun omgevingsplan rekening houden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed. Uit Europees beleid volgt dat voorafgaand aan de uitvoering van plannen onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van cultuurhistorische waarden en daar in de ontwikkeling van plannen zoveel mogelijk rekening mee te houden. De essentie van deze wetgeving is het (zoveel mogelijk) behouden van archeologische resten in de bodem (in situ) en de bescherming van het cultureel erfgoed en landschap.

Het cultureel erfgoed van Nijmegen bestaat uit gebieden, objecten, gebouwen, structuren en ensembles vanaf de vroege prehistorie tot het recente verleden. Het cultureel erfgoed maakt deel uit van onze identiteit en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Veel van het cultureel erfgoed is beschermd als monument. Onze ambities voor het cultureel erfgoed zijn opgenomen in de omgevingsvisie en in de Erfgoedstrategie 2020. De regels zijn opgenomen in de Erfgoedverordening Nijmegen 2021 en het Omgevingsplan gemeente Nijmegen (voorheen Facetbestemmingsplan Archeologie 2023).

In het Bkl (artikel 5.130) zijn instructieregels opgenomen die zich richten op de omgang met monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd en regels ter voorkomen van aantasting van beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen. Daarnaast is het artikel gericht op het voorkomen van aantasting van de omgeving van monumenten.

Omgeving van het monument

Nieuw aan de Omgevingswet is de instructieregel voor cultureel erfgoed (bovengronds en ondergronds) ter bescherming van de omgeving van monumenten. Hierbij is het de bedoeling dat in het omgevingsplan regels worden gesteld om aantasting van de omgeving van monumenten te voorkomen. Het gaat bij dit onderdeel niet zozeer om het voorkomen van de aantasting van de omgeving op zich, maar om een aantasting van de omgeving van een monument die dat monument ontsiert of beschadigt. Omdat de omgeving van een monument verschillend kan zijn, gaan we werken met procesregels in het omgevingsplan. Dit betekent dat we bij afwijkingen van het omgevingsplan onderzoeken of de nieuwe ontwikkeling van invloed is op de omgeving van het monumenten.

UNESCO-werelderfgoed

Nijmegen is onderdeel van de Romeinse Limes. De Romeinse Limes is door UNESCO aangewezen als een gebied van uitzonderlijke universele waarde en heeft daarmee de status van UNESCO-werelderfgoed verworven. De algemene rijksregels voor werelderfgoed staan in hoofdstuk 14 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Daarin worden regels gesteld aan de volgende activiteiten:

- activiteiten die effect hebben op werelderfgoed;
- activiteiten die direct of indirect gevolgen kunnen hebben voor werelderfgoed.

Regels voor archeologie

Om op een passende en effectieve wijze zorg te kunnen dragen voor het kostbare Nijmeegse bodemarchief wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen getoetst aan de regels voor archeologie in het omgevingsplan (waarin het voorheen geldende 'Facetbestemmingsplan Archeologie 2023' is opgenomen).

7.6.1.2 Toetsing

Archeologie

Het terrein is volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Nijmegen gelegen in een gebied met een middelhoge archeologische verwachting. Langs de zuidrand van het besluitgebied is een smalle strook aanwezig die deel uitmaakt van een gebied zonder waarde of verwachting, oftewel vrijgegeven gebied. In het Facetbestemmingsplan Archeologie 2023 (FBP) van de gemeente Nijmegen is de middelhoge verwachting van de archeologische beleidskaart vertaald naar de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 4. In deze gebieden dienen in het geval van grondwerkzaamheden over een oppervlak van minimaal 500 m2 alle verstoringen

(inclusief sloop beneden maaiveld) van meer dan 30 cm -mv te worden voorafgegaan door archeologische maatregelen. De waarde van smalle strook aan de zuidrand van het besluitgebied is in het FBP vertaald naar vrijgave. In deze gebieden gelden op basis van het bestemmingsplan geen beperkingen meer. Op basis van de inrichtingsplannen en omvang van het besluitgebied kan worden geconcludeerd dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Het bevoegd gezag van de gemeente Nijmegen heeft dan ook besloten een bureauonderzoek gecombineerd met een verkennend booronderzoek uit te laten voeren.

Dit onderzoek is in januari 2025 uitgevoerd en in februari gerapporteerd:
Scheeringa-Mulder, D.L. en E. Heunks, 2025: Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek aan de Spoorstraat te Lent, gemeente Nijmegen, Archeologische Berichten Nijmegen – Briefrapport 386

Deze rapportage is goedgekeurd door bevoegd gezag archeologie van de gemeente Nijmegen. Conclusies en aanbevelingen zijn overgenomen.

De conclusie is dat archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven noodzakelijk is voorafgaand aan de geplande bodemingrepen. Dit onderzoek dient te worden uitgevoerd op basis van een nog op te stellen en goed te keuren Programma van Eisen.

Cultuurhistorie

Om de cultuurhistorische waarden van het besluitgebied vast te stellen, is gekeken naar de beschikbare informatie van de gemeente Nijmegen (Historische atlas gemeente Nijmegen) en naar www.topotijdreis.nl. In 1815 is het besluitgebied nog onbebouwd. Het besluitgebied ligt aan de centrale ontsluitingsweg van het dorp Lent. In 1850 is de kern Lent gegroeid, maar het besluitgebied is nog steeds onbebouwd. Uit de beschikbare kaarten blijkt dat de locatie in gebruik is als grasland. De aanleg van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen is in 1879 afgerond. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog werd de lijn geëlektrificeerd. Het besluitgebied is in dit jaar nog steeds onbebouwd. De eerste bebouwing verschijnt op de planlocatie omstreeks 1915. In hoofdstuk 2 van deze toelichting is reeds aangegeven hoe de Griftdijk samenhang heeft (gehad) met het besluitgebied.



Afbeelding 17: Besluitgebied in 1850 en 1915

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

In of nabij het besluitgebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig.

Conclusie: Bij uitvoering van het project zijn er geen cultuurhistorische waarden in het geding.

7.6.1.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit het Bkl en Bal. Het plan is getoetst aan het beleid van de gemeente.

Archeologie

Voor het aspect archeologie geldt dat voorafgaand aan de geplande bodemingrepen archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven moet worden uitgevoerd. De uitvoering van dit onderzoek dient plaats te vinden op basis van goed te keuren Programma van Eisen.

Cultuurhistorie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

7.7 Veiligheidsaspecten

7.7.1 Omgevingsveiligheid

7.7.1.1 Algemeen

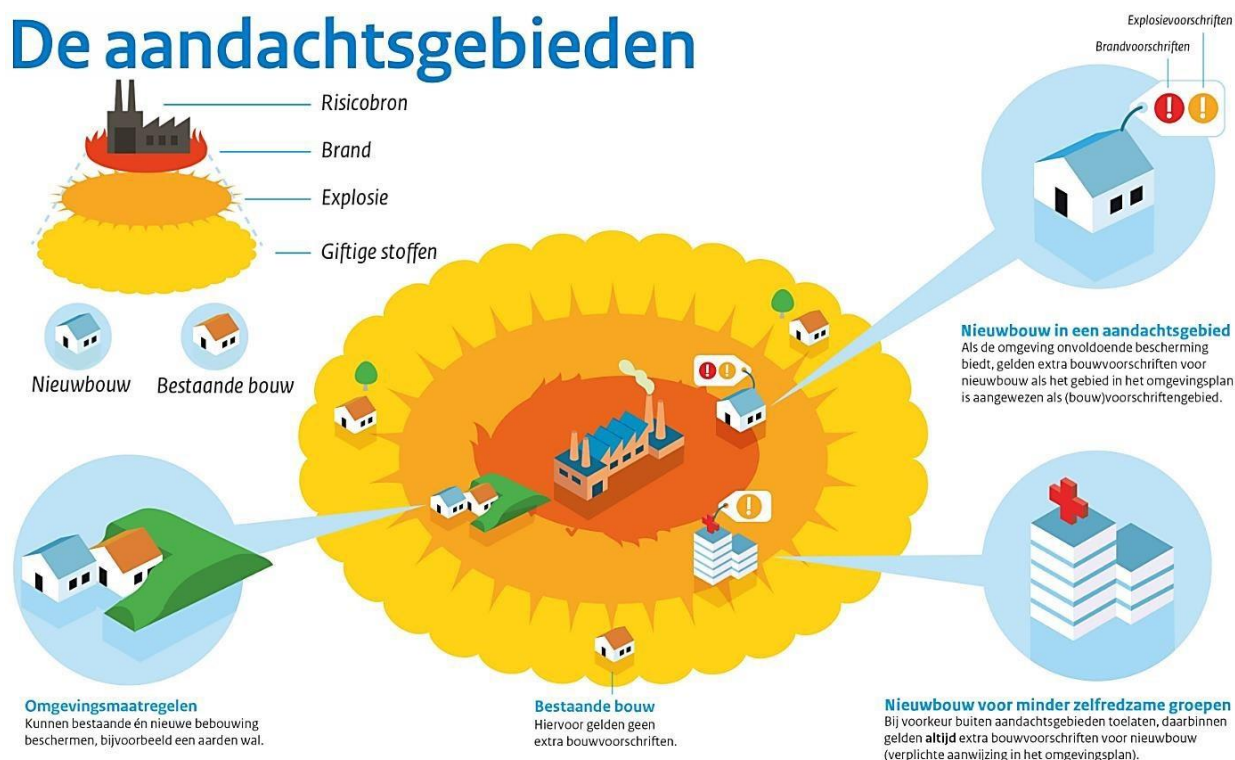
Omgevingsveiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en risico's door windturbines. Het risico wordt bepaald door de kans op een incident per jaar te vermenigvuldigen met het aantal slachtoffers dat kan vallen op een bepaalde locatie of in een gebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Naast deze risicobenadering is in de Omgevingswet een effectbenadering geïntroduceerd met het begrip 'aandachtsgebieden'. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Grenswaarden en standaardwaarden voor het plaatsgebonden risico voor (zeer) (beperkt) kwetsbare gebouwen en (beperkt) kwetsbare locaties zijn opgenomen in artikel 5.6 tot en met artikel 5.11a van het Bkl. Grenswaarden voor kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties (art. 5.7 lid 1 Bkl) worden in een omgevingsplan in acht genomen. Met standaardwaarden voor beperkt kwetsbare gebouwen en locaties wordt in een omgevingsplan rekening gehouden (art. 5.11 Bkl). Voor het plaatsgebonden risico gelden, afhankelijk van de activiteit, vastgestelde afstanden of te berekenen afstanden (bijlage VII Bkl). Het plaatsgebonden risico wordt op basis van de vastgestelde afstanden vastgelegd in een contour.

Groepsrisico. Het groepsrisico betreft de kans op het overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als gevolg van een ongewoon voorval. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. De gemeente moet in het omgevingsplan binnen aandachtsgebieden rekening houden met het groepsrisico (artikel 5.15 van het Bkl).

De aandachtsgebieden



Afbeelding 18: Afbeelding: aandachtsgebieden (bron: www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl).

Aandachtsgebieden

Aandachtsgebieden laten zien op welke locaties extra aandacht nodig is om aanwezigen te beschermen tegen mogelijke ongevallen bij activiteiten met gevaarlijke stoffen. Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd zijn tegen gevaren uit de omgeving. Voorbeelden van die gevaren zijn warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Via de aandachtsgebieden worden deze gevaren (effectgebieden en geen risico-afstanden) zichtbaar op de kaart (Zie Atlas Leefomgeving op www.atlasleefomgeving.nl, Register externe veiligheid), zodat direct duidelijk is welke gevaren waar op kunnen treden. Zo kan het bevoegd gezag ze al aan het begin van het planproces meenemen. Aandachtsgebieden zijn er voor brandgevaar, explosiegevaar en gifwolken. De gemeente mag een brand- of explosie-aandachtsgebied (of delen ervan) aanwijzen als voorschriftengebied waardoor er extra bouwkundige eisen gaan gelden voor nieuwe gebouwen.

Kwetsbare functies

Bij de beoordeling van de hiervoor beschreven risico's wordt uitgegaan van een onderscheid in zeer kwetsbare gebouwen, kwetsbare gebouwen, beperkt kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties en beperkt kwetsbare locaties. Of een bepaald gebouw of een bepaalde locatie is aan te merken als één van voornoemde gebouwen of locaties volgt uit het Bkl (Bijlage VI). Gebouwen met een woonfunctie zijn kwetsbare gebouwen; de meeste basisscholen, kinderdag- verblijven en gebouwen met 24-uurszorg zijn voorbeelden van zeer kwetsbare gebouwen. Deze indeling is gemaakt op basis van de volgende afwegingen:

- Hoeveel personen zijn in dat gebouw of op die locatie gelijktijdig aanwezig?
- Wat is de aanwezigheidsduur van die personen?
- In hoeverre zijn die personen in staat zichzelf in veiligheid te brengen bij een incident.

Het realiseren van zeer kwetsbare gebouwen en kwetsbare gebouwen en locaties is niet mogelijk binnen een plaatsgebonden risicocontour. Voor het overige geldt dat rekening dient te worden gehouden met de relevante plaatsgebonden risicocontouren, aandachtsgebieden en het groepsrisico. Dat vraagt om een afweging en motivering (verantwoording) bij het toedelen van functies aan locaties. Daarnaast moet het bevoegd gezag motiveren (artikel 5.14 Bkl) waarom van een brand- en/of explosie-aandachtsgebied een voorschriftengebied wordt gemaakt als in dit gebied nieuwe (beperkt-) kwetsbare gebouwen mogelijk worden gemaakt.

7.7.1.2 Toetsing

In de omgeving van het plan bevinden zich een tweetal risicobronnen. Dit zijn het naastgelegen spoor en de routing vervoer gevaarlijke stoffen die vanaf de oude stadbrug over de Prins Mauritssingel gaat. Er liggen geen milieubelastende activiteiten in de buurt met risicocontouren of aandachtsgebieden over het besluitgebied. Van beide risicobronnen ligt geen plaatsgebonden risicocontour (pr 10-6) over het besluitgebied.

Nijmegen heeft in 2013 een routing vervoer gevaarlijke stoffen (over de weg) aangewezen. Deze route is aangewezen voor de veilige bevoorrading van bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken. Vervoerde stoffen zijn voornamelijk brandbare vloeistoffen met een effectgebied van 30 meter en een beperkte hoeveelheid brandbaar gas met een effectgebied van 200 tot 300 meter. Het besluitgebied ligt buiten het effectgebied van een brandbare vloeistof (30 meter). Op basis van een telling uit het verleden en de aanwezige bedrijven in de omgeving kan worden ingeschat dat het vervoer van brandbare gassen ongeveer 100 tankauto's per jaar is. Op grond van het Bkl zijn er geen aandachtsgebieden langs de routing vervoer gevaarlijke stoffen. Gezien de transporthoeveelheden ligt het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde. Gezien het beperkt risico van de weg zijn aanvullende maatregelen niet realistisch.

Het spoor ligt op een afstand van 29-30 meter van het besluitgebied op een talud. Hierover worden gevaarlijke stoffen vervoerd van de categorieën A, B2, C3, D3 en D4; respectievelijk 700, 200, 1050, 50 en 50 wagons per jaar volgens de prognose van het 'basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' voor 2020. Het gerealiseerde vervoer ligt daar vrijwel elk jaar onder. Zo is de realisatie over het jaar 2024 ongeveer de helft van de prognose voor 2020. Op basis van de prognose is een risicoplaafond vastgesteld. Alleen in de jaren 2016 en 2021 is er een kleine overschrijding geweest van het vervoer van wagons met propaanachtige stoffen.

Langs het spoor liggen volgens het Bkl, bijlage VII drie aandachtsgebieden. De breedte is 30 meter voor het brandaandachtsgebied, 200 meter voor het explosie-aandachtsgebied en 300 meter voor een gifwolkaandachtsgebied. Een deel van het plan ligt in alle drie de aandachtsgebieden. Het gehele plan ligt in het gifwolk- en explosieaandachtsgebied. De studentenwoningen, die met deze bopa mogelijk worden gemaakt, zijn kwetsbare functies/gebouwen. Er worden geen zeer kwetsbare functie mogelijk gemaakt. Voor de gemeente is er geen verplichting om extra bouwkundige maatregelen voor te schrijven. Wel dient te worden gemotiveerd dat deze niet noodzakelijk zijn in een brand- en explosie-aandachtsgebied. Ondanks de relatief geringe risico's vanaf het spoor door de lage transporthoeveelheden is, gezien de nabijheid van het plan, gezocht naar optimalisatie van de veiligheidssituatie. Hiervoor heeft de Antea Group een beschouwing van de omgevingsveiligheid opgesteld (Bijlage 13). Hieruit blijkt dat er relatief eenvoudige maatregelen mogelijk zijn om de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor te beperken.

De voorgestelde aanvullende maatregelen richten zich op het tegengaan van de effecten van plasbranden, explosies en gifwolken. Effecten van plasbranden kunnen worden tegengegaan door het op afschot leggen van (een deel van) de spoorstraat richting spoor, zodat een brandbare vloeistof vanaf het spoortalud aan de spoorzijde kan uitbranden en er geen plasbrand kan ontstaan die richting studentenwoningen drijft. De effecten van een explosie kunnen worden beperkt door toepassing van isolatieglas en glas voor doorvalbeveiliging. Deze maatregelen worden al genomen door de SSHN. Dit soort glas heeft kenmerken van scherfvrijglas en biedt dus voor een incident met een explosie en drukgolf op wat grotere afstand van het besluitgebied voldoende bescherming. Mogelijk is deze bescherming onvoldoende als een explosie exact ter hoogte van het besluitgebied optreedt. De kans hierop is echter dusdanig gering (mede door de relatief geringe transporthoeveelheden) dat geen aanvullende bouwkundige eisen worden gesteld in deze bopa. Een kosteneffectieve maatregel tegen een gifwolkincident vormt de toepassing van een centraal afsluitbaar ventilatiesysteem. Deze maatregel is voorgeschreven in het Bbl. Voor een incident op het spoor waarbij vluchten de beste optie is, wordt gekozen voor bredere nooduitgangen dan voorgeschreven in het Bbl. Dit is nodig gezien de hoeveelheid personen die daar in korte tijd van gebruik zouden moeten maken.

De hoogte en toename van het groepsrisico is al verantwoord in het bestemmingplan Dorp Lent - 14 (Spoorstraat) uit 2023. In dit bestemmingsplan is geconcludeerd dat het groepsrisico zal toenemen met meer dan 10%, maar onder de oriëntatiewaarde zal blijven. Het huidige plan zorgt niet voor een verdere toename. Er is geen aanleiding is om, buiten de hierboven beschreven maatregelen, extra maatregelen te nemen. De Veiligheidsregio Gelderland Zuid geeft in een brief van 22 oktober 2025 (bijlage 14) aan hiermee akkoord te zijn.

7.7.1.3 Conclusie

Het plan is getoetst aan de instructieregels uit het Bkl.

Deze bopa is uitvoerbaar voor het aspect omgevingsveiligheid als voldaan wordt aan de volgende voorwaarde(n):

- De Spoorstraat (en de bijbehorende berm) wordt op afschot gelegd richting het spoor;
- Er wordt isolatieglas en glas met doorvalbeveiliging (dat kenmerken heeft van scherfvrij glas) toegepast;
- Er wordt een centraal afsluitbaar ventilatiesysteem toegepast;
- Er worden bredere nooduitgangen dan voorgeschreven in het Bbl toegepast, met een breedte van 900mm, die de mogelijkheid bieden om van de bron (het spoor) af kunnen vluchten.

De toepassing van een centraal afsluitbaar ventilatiesysteem is een eis uit het Bbl. Hiervoor hoeven geen aanvullende voorwaarden te worden gesteld.

7.7.2 Kabels en leidingen

7.7.2.1 Algemeen

Er kunnen kabels en leidingen in of nabij het besluitgebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen, rioleringsleidingen of gasleidingen), beschermingszones en dergelijke. Kabels en leidingen zijn onderdeel van de fysieke leefomgeving, waarvoor gemeenten regels moeten stellen, gericht op het behoeden van de staat en werking van infrastructuur voor nadelige gevolgen van activiteiten (artikel 2.1 Ow).

Incidenten met kabels en leidingen kunnen zorgen voor ongemak, maar ook voor gevaar, (maatschappelijke) ontwrichting of (milieu)schade. Daarom is het van belang rekening te houden met kabels en leidingen.

7.7.2.2 Toetsing

In het besluitgebied bevinden zich een hogedrukgasleiding (Liander) en watertransportleiding (Vitens). Deze zijn op dermate afstand gepositioneerd van de nieuwe gebouwen dat dit planologisch geen invloed zal hebben. In het besluitgebied zijn daarnaast datatransportkabels aanwezig en de gebruikelijke kabels en leidingen. Sommige hiervan zullen moeten worden verlegd.

7.7.2.3 Conclusie

Er zijn geen planologisch relevante kabels of leidingen aanwezig die een belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van deze bopa.

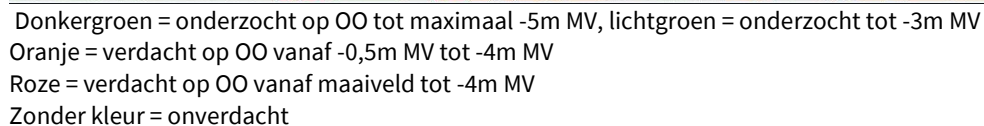
7.7.3 Ontplobbare Oorlogsresten

7.7.3.1 Algemeen

Het grondgebied van de gemeente Nijmegen is in de Tweede Wereldoorlog langdurig en intensief strijdtoneel geweest. Daarom is in grote delen van de gemeente nog steeds de kans aanwezig op het aantreffen van niet gesprongen explosieven (officiële term tegenwoordig: Ontplobbare Oorlogsresten). In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en de afwegingen omtrent het stellen van regels aan activiteiten, is het wenselijk inzicht te verkrijgen in de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven in het besluitgebied waarop deze bopa betrekking heeft.

7.7.3.2 Toetsing

Uit de informatie die is opgenomen in de Milieuatlas Nijmegen is het besluitgebied gedeeltelijk verdacht ten aanzien van de aanwezigheid van afgeworpen munitie en geschutsmunitie:



Grondroerende werkzaamheden in op OO verdacht gebied dienen onder OOO-condities te worden uitgevoerd. Dit is vastgelegd in de Arbowetgeving.

Bij de planvorming is rekening gehouden met Ontplofbare Oorlogsresten.

Wind kan hinder geven of zelfs gevaarlijk zijn. Windhinder treedt vooral op rond hoge gebouwen, waarbij sprake kan zijn verhoogde windsnelheden. Hierdoor kan het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk zijn.

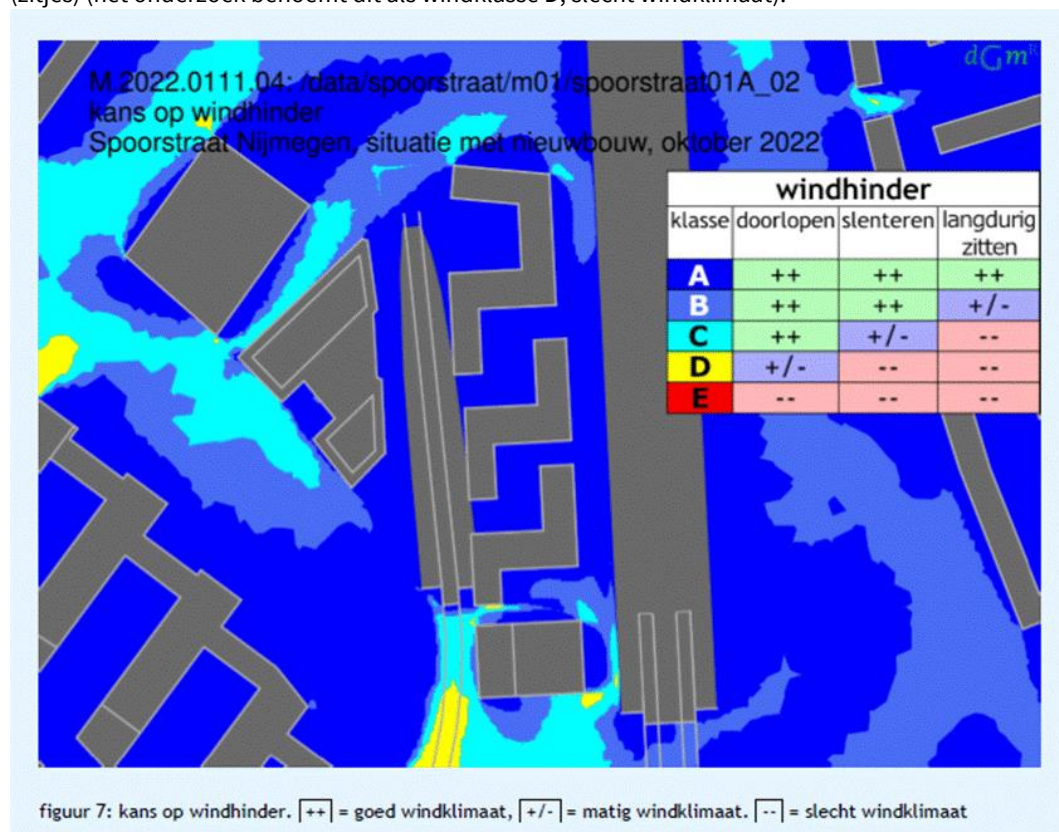
64

onderzoek te doen naar windhinder. In de NEN 8100 wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. Windgevaar is een situatie waarin een windsnelheid van meer dan 15 m/s optreedt, waardoor ernstige problemen voor personen tijdens het lopen veroorzaakt kunnen worden. Windhinder is overlast door wind, en treedt volgens NEN 81000 op vanaf 5 m/s. Onderzoek naar windhinder is noodzakelijk bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter.

7.7.4.2 Toetsing

Uit het eerder windonderzoek (bijlage 15) blijkt dat er in het besluitgebied geen verwachting is voor het voorkomen van windgevaar. Dit windonderzoek is nog toereikend voor het huidige plan.

Voor windhinder geldt dat het windklimaat niet aan de verwachtingen voldoet voor ingangen en verblijfsgebieden (zitjes) (het onderzoek benoemt dit als windklasse D; slecht windklimaat):



Aan de zuidoostkant en de zuidwestkant van de zuidelijke toren ontstaan twee gebieden met windklasse D. Dit gebied geeft voor gebouwtoegangen en eventuele zitjes/bankjes een slecht windklimaat. Aan de noordwestkant van de zuidelijke toren ontstaan twee kleine gebiedjes met windklasse D. Ook deze gebieden zijn minder geschikt voor gebouwtoegangen en bankjes wegens een slecht windklimaat.

Bij de positionering van de gebouwentrees is rekening gehouden met de aanbevelingen uit het rapport windhinderonderzoek van DGMR door de entrees te positioneren in een gebied met windhinderklasse A (geen hinder). Dit is ook voor de zitjes buiten gedaan.

Daarnaast kunnen alle vier de gebouwen ter plaatse van de entrees van luifels worden voorzien.

Er kan een zone van 5 meter voor de realisatie van luifels in deze bopa worden aangewezen.

7.7.4.3 Conclusie

In de plannen wordt door positionering van de entrees en zitjes voldaan aan de uitgangspunten voor een aanvaardbaar windklimaat.

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

7.7.5 Sociale veiligheid

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 de fysieke leefomgeving. Deze gevoelens van (on)veiligheid bepalen de mate van sociale veiligheid in een gebied. Onveiligheid of het gevoel hebben dat het onveilig is in een gebied, kan ervoor zorgen dat mensen worden belemmerd in hun sociale bezigheden.

Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de sociale veiligheid in de fysieke leefomgeving kan worden bevorderd. Dit kan door het nemen van drie typen maatregelen:

1. *Maatregelen gericht op 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.
2. *Maatregelen gericht op menging van functies en doelgroepen:* door menging van woningbouw en andere functies, als winkels, commerciële dienstverlening en horeca met terrassen, wordt een gebied zowel overdag als 's avonds levendig. Door winkelstraten en horeca wordt ontmoeting tussen bewoners gestimuleerd. Het toevoegen van woningen zorgt voor meer ‘ogen op straat’. De menging van verschillende doelgroepen zorgt ervoor dat segregatie wordt tegengegaan.
3. *Maatregelen gericht op de inrichting van de openbare ruimte:* 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 besluitgebied en de directe omgeving bevorderen. De afkorting ZETA staat voor Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid.

7.7.4.2 Toetsing

Het ontwerp voor het terrein van SSH& en de openbare ruimte zijn op elkaar afgestemd en bieden ruimte aan verblijf in de buitenruimte en ontmoeten. Uitgangspunt voor het ontwerp is de zonering in deelgebieden waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen “rust”, “ruis” en “reuring”. In het park komen de verschillende gebruikersgroepen uit de campusdriehoek samen. Daar is ruimte voor meer actief verblijf in de buitenruimte. Daar is reuring. Naar de Spoorstraat ter hoogte van de studentenhuysvesting krijgt dit een invulling die beter past bij de woonbestemming en die specifiek is ingericht voor de bewoners en hun bezoekers. Daar is ruis. Daar ontmoeten de bewoners van de verschillende gebouwen elkaar in de buitenruimte. De Spoorstraat wordt een autoluwe straat. Het wooncomplex wordt autovrij. Autoverkeer is er beperkt tot verhuisbewegingen en ondersteunende diensten als afvalinzameling en onderhoud. Rust is er rondom de woningen in het complex, waar het terrein een groene inrichting krijgt. De gebouwen zijn alleen voor de bewoners en hun bezoekers. De centrale ontmoetingsruimte in de toren is ook alleen toegankelijk voor bewoners.

Ook in de gebouwen wordt er onderscheid gemaakt tussen “rust”, “ruis” en “reuring”. Rondom de entrees van de gebouwen zijn de gemeenschappelijke voorzieningen in de gebouwen gesitueerd. Op de route naar de woongedeelten zijn er de fietsenstalling, entreehal en wasruimte met ontmoetingsgelegenheid. De route voert zo van reuring en ruis naar de rustige woongangen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met sociale veiligheid door te zorgen voor goed zicht, voldoende verlichting, levendigheid en overzichtelijke routes.

7.7.4.3 Conclusie

Bij de planvorming is rekening gehouden met de sociale veiligheid.

7.8 Gezondheidsaspecten

7.8.1 Gezondheid

7.8.1.1 Algemeen

De gezondheid van de mens wordt bepaald door verschillende factoren, waaronder erfelijkheid, leefstijl, toegang tot de gezondheidszorg en de sociale en fysieke leefomgeving. Een gemeente is verantwoordelijk voor de volksgezondheid van haar inwoners. Door middel van de Visie op gezondheid 2040 en de Omgevingsvisie 'De Nabije Stad' geeft de gemeente Nijmegen inhoud aan deze verantwoordelijkheid. Een gezonde leefomgeving is één van de speerpunten van de Visie op gezondheid en het creëren van een gezondere leefomgeving opgenomen als één van de leidende principes bij het ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

Als het gaat om de fysieke leefomgeving dan heeft deze op verschillende manieren invloed op de gezondheid van de inwoners. Denk bijvoorbeeld aan kwaliteit van woningen, luchtkwaliteit, aanwezigheid van groen en inrichting van de openbare ruimte. Bij het verlenen van een bopa willen we rekening houden met het belang van gezondheid van onze inwoners. Het gaat dan om bescherming en bevordering van de gezondheid en om het faciliteren van een gezondere leefstijl.

Bij het bieden van bescherming gaat het om bescherming tegen invloeden vanuit het milieu, zoals geluid en luchtverontreiniging, maar ook tegen ziekteverwekkers uit de veeteelt, elektromagnetische straling en de gevolgen van klimaatverandering. Dit krijgt in het omgevingsplan onder meer vorm door te voorzien in een scheiding tussen milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies (milieuzonering) en het stellen van regels voor activiteiten over aspecten als geur, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, bodemkwaliteit en hittebestendigheid/verkoeling. Op deze aspecten is ingegaan in de voorgaande paragrafen van deze motivering.

Bij het bevorderen van gezondheid en faciliteren van een gezondere leefstijl gaat het om een aantrekkelijke en veilige inrichting en om maatregelen die bijdragen aan een gezondere leefstijl. Het gaat dan om mogelijkheden tot bewegen, spelen, sporten en ontspanning en om de aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen in de buurt. Maar ook om mogelijkheden van het maken van gezonde keuze als het gaat om voeding, ontmoeten, sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Verder gaat het om gedragsbeïnvloedende maatregelen, zoals rookvrije openbare locaties.

De fysieke omgeving kan op verschillende manieren positieve dan wel negatieve invloed hebben op de gezondheid van inwoners. Daarom wordt de invloed van het initiatief op gezondheid van gebruikers en de directe omgeving (naast de verschillende onderdelen) ook in totaliteit bekeken en afgewogen. Een negatief effect op gezondheid vanuit één aspect wordt niet automatisch gecompenseerd door een positief effect op een ander aspect. Dit hangt van de situatie en de betrokken aspecten af.

7.8.1.2 Toetsing

De gezonde leefomgeving is uitgewerkt in 8 onderwerpen.

1. Beweegvriendelijke omgeving

Er wordt aandacht besteed aan langzaam verkeer en mogelijkheden voor beweging en ontmoeting. Het pocketpark en het UFT knooppunt faciliteren ontmoeting en sporten. Met de inrichting van de autoluwe Spoorstraat ontstaat er meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers. Belangrijke voorwaarde is dat bij de uitwerking van deze buitenruimten de gebruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid voor personen met een beperking wordt betrokken.

2. Gezond milieu

De locatie ligt nabij drukke wegen en het spoor. Voor deze milieuaspecten is het belangrijk om het advies van de GGD zoveel mogelijk na te volgen. Het advies van de GGD is onderdeel van de BOPA procedure.

3. Groene en klimaatbestendige omgeving

Bij de groeninrichting zijn biodiversiteit en de aanpak van hittestress betrokken. Daarnaast is in het stedenbouwkundig beeldkwaliteitsplan te zien dat ook de daken worden meegenomen in dit verhaal door deze zo groen mogelijk in te richten.

4. Ruimte voor ontmoeten en verbinden

Ontmoeten binnen en buiten is onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte. Er zijn verschillende soorten ontmoetingsruimten binnen in de gebouwen en ook buiten zijn mogelijkheden voor ontmoeting. In de buitenruimte zijn er verschillende zones voor ontmoeting, plekken met meer reuring en stillere zones.

5. Gezond en sociaal wonen voor iedereen

De plek ligt centraal en in de nabijheid van voorzieningen. Zoals reeds genoemd onder punt 2 is een gezond (woon)milieu van belang.

6. Functiemenging waar mogelijk

Het programma hier is enkel wonen met ruimte voor ontmoeting voor bewoners en bezoekers. Gezien de woningbehoefte en de nabijheid van andere functies in de omgeving is het geplande programma passend.

7. Gezonde en duurzame voedselomgeving

Er is veel aandacht besteed aan een groene klimaatadaptieve uitwerking van het plan. Het gebied biedt zeker ook kansen voor eetbaar groen, bijvoorbeeld in de vorm van een gezamenlijke moestuin. Dit heeft twee voordelen; gezonde voedselmogelijkheden voor bewoners en in het geval van bijvoorbeeld een moestuin een mogelijkheid om de sociale cohesie te versterken bij het gebruiken en onderhouden van deze voedselomgeving.

8. Schoon en veilig

Een schone en veilige omgeving zijn belangrijke voorwaarden voor een leefomgeving die voor iedereen gebruiksvriendelijk is. Hierbij zijn onder meer goede zichtbare, goed verlichte en veilige verblijfsplekken en (langzaam)verkeersroutes van belang. Hier moet rekening mee worden gehouden in de inrichting van de buitenruimte.

7.8.1.3 Conclusie

Bij de planvorming is rekening gehouden met gezondheid.

7.8.2 Bewegen, ontmoeten spelen en sporten (Boss)

7.8.2.1 Algemeen

Het uitvoeringskader BOSS geeft kaders voor de mogelijkheden om te bewegen, ontmoeten, spelen en sporten. Het biedt handvatten voor de vormgeving van de openbare ruimte en levert een bijdrage aan het concreter maken van de omgevingsvisie, met name op het gebied van gezondheid.

Binnen het BOSS-kader zijn er vier lagen:

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

Op de voorliggende gebiedsontwikkeling zijn de beschrijvingen en uitgangspunten die BOSS geeft voor bovenwijkse beweegnetwerken, groene sociale knooppunten, buurtplekken en ruimte op straat van toepassing. Vanuit het BOSS-kader wil de gemeente ruimte maken voor bewegen, ontmoeten, spelen en sporten voor alle inwoners. Ook jongeren hebben recht op plekken in de openbare ruimte. Het realiseren van meer en kwalitatief betere faciliteiten zodat een groeiend aantal jongeren kan sporten en ontmoeten is een van de actiepunten van het uitvoeringsprogramma in het BOSS-kader.

7.8.2.2 Toetsing

In de kern van het besluitgebied komt een pocketpark. Dit park biedt mogelijkheden voor bewegen/sporten en ontmoeten, met name gericht op jongeren vanaf 12 jaar. In het park komen onderdelen van een Urban Fit Track (UFT). De UFT is een herkenbare route van circa 2,5 km die door de openbare ruimte van Nijmegen Noord loopt. Langs deze route liggen verschillende knooppunten die de gezondheid, het bewegen en ontmoeten van inwoners stimuleren. De route kan gebruikt worden door jong en oud, alleen of in groepsverband. De UFT kan ook gebruikt worden door mensen met een beperking.

Verder komen rond de entrees van het studentencomplex groene ruimten, waarbinnen het ontmoeten wordt gestimuleerd.

7.8.2.3 Conclusie

Bij de planvorming is wel rekening gehouden met bewegen, ontmoeten spelen en sporten.

7.8.3 Toegankelijkheid

7.8.3.1 Algemeen

De Omgevingswet gaat over de fysieke leefomgeving. Daaronder valt ook de toegankelijkheid van de openbare ruimte, gebouwen en (delen van) de stad en het ommeland. Eén van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet is dan ook het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen. Het Bkl geeft (in artikel 5.162) aan dat een bopa voor een project dat voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte, rekening wordt gehouden met het belang van het bevorderen van de toegankelijkheid van die openbare buitenruimte voor personen met een functiebeperking.

7.8.3.2 Toetsing

De gebouwen zijn toegankelijk volgens de eisen uit het Bbl. Personen met een handicap en ouderen kunnen het studentencomplex bezoeken. In het meest noordelijk gelegen gebouw zijn 3 miva woningen (mindervalide woning) opgenomen (een woning voor een mobiel beperkt persoon, een woning voor een persoon met een auditieve beperking en een woning voor een persoon met een visuele beperking). Ook de openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze voor iedereen toegankelijk en goed bruikbaar is.

7.8.3.3 Conclusie

Bij de planvorming is rekening gehouden met toegankelijkheid.

7.9 M.e.r.-beoordeling

7.9.1. Algemeen

De wetgeving over de milieueffectrapportage (m.e.r) is opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Daarin is bepaald dat het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een plan of programma een milieueffectrapport opstelt, als dat plan of programma het kader vormt voor te nemen besluiten voor projecten die zijn aangewezen in artikel 16.43 van de Omgevingswet. Onder een plan of programma, als bedoeld in artikel 2, onder a, van de SMB-richtlijn (EU-richtlijn voor strategische milieubeoordeling), wordt in ieder geval verstaan een omgevingsvisie, programma, omgevingsplan (inclusief bopa) en voorkeursbeslissing. Voor de plannen en programma's waarvoor een plan-milieueffectrapport moet worden opgesteld is in de Omgevingswet een generieke aanwijzing opgenomen. Hiervoor is aansluiting gezocht bij de SMB-richtlijn. In bijlage V bij het Omgevingsbesluit staan de aangewezen categorieën van projecten waarvoor een m.e.r.-procedure verplicht is.

Voor plannen en programma's die betrekking hebben op kleine gebieden op lokaal niveau en/of kleine wijzigingen heeft de Omgevingswet de plan-m.e.r.-beoordeling geïntroduceerd. Voor deze ontwikkelingen is een plan-m.e.r. alleen verplicht als voor de activiteit aanzienlijke milieugevolgen worden verwacht. Een plan-m.e.r.-beoordeling is ook van toepassing op plannen of programma's die een kader vormen voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige projecten en besluiten die niet in het Omgevingsbesluit zijn genoemd.

De plan-m.e.r.-beoordeling is een toets om na te gaan of sprake is van een plan met grote milieugevolgen. Deze toets vindt plaats aan de hand van de criteria van bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect.

7.9.2 Toetsing

Bij het bestemmingsplan Dorp Lent - 14 (Spoorstraat) is reeds getoetst of er door de beoogde woningbouw negatieve milieueffecten zijn te verwachten. Uit de afweging is gebleken dat dit niet het geval is. Een m.e.r.-beoordeling of MER is daarom niet aan de orde. De conclusie van die toetsing¹ geldt ook voor deze bopa.

¹ De M.E.R.-beoordeling is te vinden op: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0268.BP141W14-VG01/b_NL.IMRO.0268.BP141W14-VG01_tb13.pdf

7.9.3 Conclusie

Gelet op de kenmerken van de ontwikkeling en de kenmerken van de potentiële effecten, zijn er geen belangrijke negatieve milieugevolgen te verwachten. Het opstellen van een milieueffectrapport is niet nodig.

8. Financiële haalbaarheid

Overheden zijn bij medewerking aan een ontwikkeling verplicht om de kosten te verhalen. Het afsluiten van een overeenkomst tussen de initiatiefnemer van de (bouw)activiteit en het bevoegd gezag heeft daarbij de voorkeur.

Als het niet mogelijk is om een overeenkomst te sluiten, dan is de publiekrechtelijke weg verplicht: het bevoegd gezag verhaalt de kosten op basis van de regels in het omgevingsplan, een bopa of een projectbesluit. Het kostenverhaal geldt voor kostenverhaalplichtige activiteiten. Dat zijn:

- aangewezen bouwactiviteiten;
- aangewezen activiteiten vanwege gebruikswijzigingen.

Een overzicht van kostenverhaalplichtige activiteiten staat in artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit.

Deze ontwikkeling in het besluitgebied Spoorstraat voorziet in de ontwikkeling van maximaal 531 woningen met bijhorende buitenruimte en infrastructuur. De bijbehorende grondexploitatie geschiedt voor rekening en risico van de gemeente Nijmegen en is onderdeel van de door de gemeenteraad vastgestelde grondexploitatie Waalsprong. Alle gronden in de grondexploitatie zijn in gemeentelijk eigendom. De kosten kunnen worden verhaald via de uitgifte van de gronden. Daarnaast heeft de gemeente subsidies aangevraagd voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarmee is het kostenverhaal verzekerd. Er hoeft dus geen publiekrechtelijk kostenverhaal plaats te vinden. Ook is er hierdoor sprake van een financieel-economisch haalbaar plan.

9. Conclusie

9.1 Algemeen

Het bevoegd gezag mag een omgevingsvergunning voor een bopa alleen verlenen met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, lid 2, Bkl). Voor de bopa gelden ook de instructieregels in hoofdstuk 5 van het Bkl, de provinciale instructieregels en eventuele instructies.

Voorliggende bopa betreft een opeenvolgende bopa (gefaseerd) conform artikel 12.27a Bkl. Voorliggende bopa beschrijft het ruimtelijke kader. In bijlage 1 Voorschriften 98-Bopa-20250807 (Spoorstraat) zijn de voorschriften gesteld waaraan een opvolgende aanvraag omgevingsvergunning moet worden getoetst. Hierbij hoort een ruimtegebruikskaat waarin de ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling zijn vastgelegd. Deze is als bijlage 2 opgenomen.

Daarnaast geldt de gemeentelijke regelgeving (via <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/>): Omgevingsplan gemeente Nijmegen.

Eveneens gelden de regels van (via <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/>):

- Rijk;
- Provincie; en
- Waterschap.

9.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

In afwijking van het tijdelijk deel van het omgevingsplan wordt in het besluitgebied een meer compact wooncomplex voor studenten, bestaande uit vier gebouwen, mogelijk gemaakt. De afwijking van het tijdelijke deel van het omgevingsplan is nodig, om een passende intensivering van de woonfunctie en herinrichting van het gebied mogelijk te kunnen maken.

Dit betekent dat het aantal toegestane woningen moet worden vergroot. Er is een uitbreiding van de maximale bouwhoogte voor het meest noordelijke gebouw, een aanpassing van het bouwvlak voor het wooncomplex en van het maximale bebouwingspercentages nodig. De compacte opzet van het wooncomplex biedt (extra) ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte binnen het besluitgebied, met een pocket-park, aangepaste parkeervoorzieningen en een verbeterde verkeersveilige ontsluiting. Voor de realisatie van deze inrichting moet worden afgeweken van de functies 'Groen', 'Water' en 'Wonen'.

De afwijking draagt bij aan de optimale invulling van het besluitgebied. Het nieuwe wooncomplex maakt stedenbouwkundig onderdeel uit van de driehoek Spoorstraat, Graaf Alardsingel, Margaretha van Mechelenweg. Dit gebied is in de planvorming opgevat als een campus met de verschillende functies (brandweer, Citadellcollege, sporthal en studentenwoningen). Door het hele gebied te benaderen als één campus-landschap en centraal in het gebied een groen 'hart' (het pocket-park) te realiseren gaan deze functies fysiek en sociaal bij elkaar horen. Het plan zorgt voor behoud van de in het gebied aanwezige monumentale bomen. De herinrichting van het gebied, met het pocket-park en sport- en spelvoorzieningen (Urban Fit Track), levert een bijdrage aan een goede woonkwaliteit voor de toekomstige bewoners van het studentenwooncomplex en een kwaliteitsverbetering voor de gebruikers van de omliggende functies (school en brandweerkazerne) en de bewoners van de omliggende woonbuurten in Nijmegen-Lent.

Dit plan draagt bij aan de realisatie van de ambities uit de Omgevingsvisie Nijmegen 'De Nabije Stad 2050' voor Nijmegen-Noord: naast de bijdrage aan een divers woonmilieu in Nijmegen-Noord, door de realisatie van woonruimte voor studenten, zorgt dit plan voor versterking van het groen rond de Spoorstraat. Binnen het te ontwikkelen groengebied worden sportvoorzieningen aangelegd voor een Urban Fit Track. Hiermee wordt het bewegen en ontmoeten gestimuleerd.

Voor de realisatie van het wooncomplex voor studenten wordt een mobiliteitsconcept toegepast dat afwijkt van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Door de ligging direct naast station Nijmegen Lent, de aanwezigheid van de snelfietsroute Het Groentje en de doelgroep studenten, die overwegend geen auto bezit, leent deze locatie zich

voor een autoluw wooncomplex. Hierdoor is het mogelijk om een 0-norm voor bewonersparkeren toe te passen. Dit mobiliteitsconcept ondersteunt de duurzame en stedelijke ambities van de gemeente, bevordert actieve mobiliteit en beperkt het ruimtebeslag door auto's.

De aspecten van de fysieke leefomgeving geur, klimaatadaptatie, duurzaamheid, cultuurhistorie, sociale veiligheid en gezondheid vormen geen belemmering voor de realisatie van dit plan.

De aspecten van de fysieke leefomgeving geluid, trilling, luchtkwaliteit, water, omgevingsveiligheid en de natuur- en landschapsaspecten soortenbescherming en bescherming van monumentale bomen vormen geen belemmering voor de realisatie van dit plan, mits wordt voldaan aan de in bijlage 1 opgenomen voorschriften.

De aspecten van de fysieke leefomgeving bodem, archeologie omgevingsveiligheid en het natuur- en landschapsaspect biodiversiteit vormen geen belemmering voor de realisatie van dit plan, mits wordt voldaan aan de in het omgevingsplan opgenomen regels.

Op grond van bovenstaande kan voor het plan voor de realisatie van een wooncomplex voor studenten worden geconcludeerd dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

9.2 Instructieregels

Het plan past binnen het relevante beleid van het Rijk en de provincie Gelderland.
Verder voldoet het plan aan de instructieregels van het Rijk en de provincie Gelderland

9.3 Voorwaarden

Deze bopa is uitsluitend uitvoerbaar als voldaan wordt aan de voorschriften uit bijlage 1.

10. Verwerking in het omgevingsplan

10.1 Algemeen

Gemeenten hebben de verplichting om buitenplanse omgevingsplanactiviteiten binnen 5 jaar in het omgevingsplan. Als er veel bopa's gelden naast het omgevingsplan, kan het namelijk onduidelijk zijn welke activiteiten op een locatie zijn toegestaan. Daarom bepaalt artikel 4.17 van de Omgevingswet dat gemeenten een voortdurende bopa verwerken in het omgevingsplan. Dit gebeurt binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van de bopa. Deze verplichting geldt vanaf 1 januari 2032.

10.2 Wijze waarop deze bopa verwerkt wordt

De aanwijzingen voor de fysieke leefomgeving, zoals opgenomen in de ruimtegebruikskaat bij deze motivering, zullen in het omgevingsplan worden overgenomen.

Dit betekent dat het “Openbaar toegankelijk gebied” en “Wonen” en de daarbij horende voorschriften in het omgevingsplan worden opgenomen. De voor deze aanwijzingen geldende voorschriften zullen in de regels van het omgevingsplan worden overgenomen. Dit geldt ook voor de omgevingsnormen voor maximum bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage, die aan deze aanwijzingsvlakken zijn gekoppeld.

Bijlagen

Bijlage 1 Voorschriften

Bijlage 2 Ruimtegebruikskaart

Bijlage 3 Samenvatting participatieproces

Bijlage 4 Kader Beeldkwaliteit Spoorstraat Lent

Bijlage 5 Mobiliteitsconcept Spoorstraat Lent

Bijlage 6 Akoestisch onderzoek

Bijlage 7 Trillingsonderzoek

Bijlage 8 Natuurtoets Waardenburg ecology

Bijlage 9 Vervolgonderzoeken vleermuizen, kleine zoogdieren en beschermde nesten (SILVAVIR ecologisch advies)

Bijlage 10 Omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit provincie Gelderland

Bijlage 11 Stikstofonderzoek

Bijlage 12 0-meting huidige kwaliteit van de aanwezige bomen

Bijlage 13 Beschouwing van de omgevingsveiligheid

Bijlage 14 Advies Veiligheidsregio Gelderland Zuid

Bijlage 15 Windhinderonderzoek