



Nijmegen



bestemmingsplan

Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 3 (hoek Tunnelweg-
Koninginnelaan)

Toelichting

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 3 (hoek Tunnelweg-Koninginnelaan)

IDN: NL.IMRO.0268.BP5503-VG01

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Toelichting

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Beschrijving huidige situatie	11
2.2	Beschrijving toekomstige situatie	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	23
3.1	Relevant rijksbeleid	23
3.2	Relevant provinciaal beleid	26
3.3	Relevant gemeentelijk beleid	27
Hoofdstuk 4	Sectorale aspecten	31
4.1	Stedenbouwkundige /landschapelijke aspecten	31
4.2	M.e.r.-beoordeling	32
4.3	Bedrijven en milieuzonering	33
4.4	Geluid	36
4.5	Luchtkwaliteit	40
4.6	Ruimtelijke veiligheid	42
4.7	Bodem	48
4.8	Water	53
4.9	Flora en Fauna	56
4.10	Cultuurhistorie en archeologie	63
4.11	Verkeer en parkeren	73
4.12	Kabels en leidingen	77
4.13	Trillingen	77
4.14	Windhinder	77
4.15	Klimaat en Duurzaamheid	78
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	81
5.1	Inleiding	81
5.2	Systematiek van de planregels	81
5.3	Beschrijving per bestemming	81
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	83
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
7.1	Inpraak	85
7.2	Overleg	85

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	Ladderonderbouwing
------------------	---------------------------

Bijlage 2	Notitie Hoogbouw
Bijlage 3	Bezonningsstudie
Bijlage 4	Aanmeldingsnotitie m.e.r.
Bijlage 5	Trillingsonderzoek
Bijlage 6	Akoestisch onderzoek
Bijlage 7	Aanvullende Notitie Geluid DGMR
Bijlage 8	Risico spoor op plangebied, 21 juli 2022
Bijlage 9	VRGZ advies
Bijlage 10	Notitie stikstofdepositie, 16 februari 2023
Bijlage 11	Quickscan Flora en Fauna, 25 maart 2019
Bijlage 12	Aanvullend onderzoek vleermuizen en steenmarters, 4 november 2019
Bijlage 13	Quickscan Wnb, 6 oktober 2022
Bijlage 14	Nader onderzoek Wnb, 29 september 2023
Bijlage 15	Windhinder
Bijlage 16	Windhinder, aanvullende notitie
Bijlage 17	Zienswijzennota

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het plan wordt beoogd om op de locatie van het voormalige UUV-kantoor een hoogwaardige vastgoedontwikkeling mogelijk te maken. Het gebied heeft momenteel een laagwaardige ruimtelijke kwaliteit en uitstraling, mede door het leegstaande voormalige UUV-kantoor aan de Koninginnelaan 164. Dit kantoorgebouw, gelegen op een strategische locatie binnen de Nijmeegse stationsomgeving, wordt herontwikkeld tot een hoogwaardig hotel, coworking spaces, commerciële functies (o.a. horeca) en wonen. Onder het nieuwe gebouw wordt een parkeergarage voorzien voor de bewoners/gebruikers met een in- en uitgang aan de Fresiastraat.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De locatie van het voormalig UUV - gebouw bevindt zich aan de westkant van het spoor in de wijk Wolfskuil en wordt begrensd door de Tunnelweg, de Koninginnelaan, Fresiastraat en een gemeentelijke kavel. Op onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied in de directe omgeving weergegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is ingetekend op de verbeelding van dit bestemmingsplan.

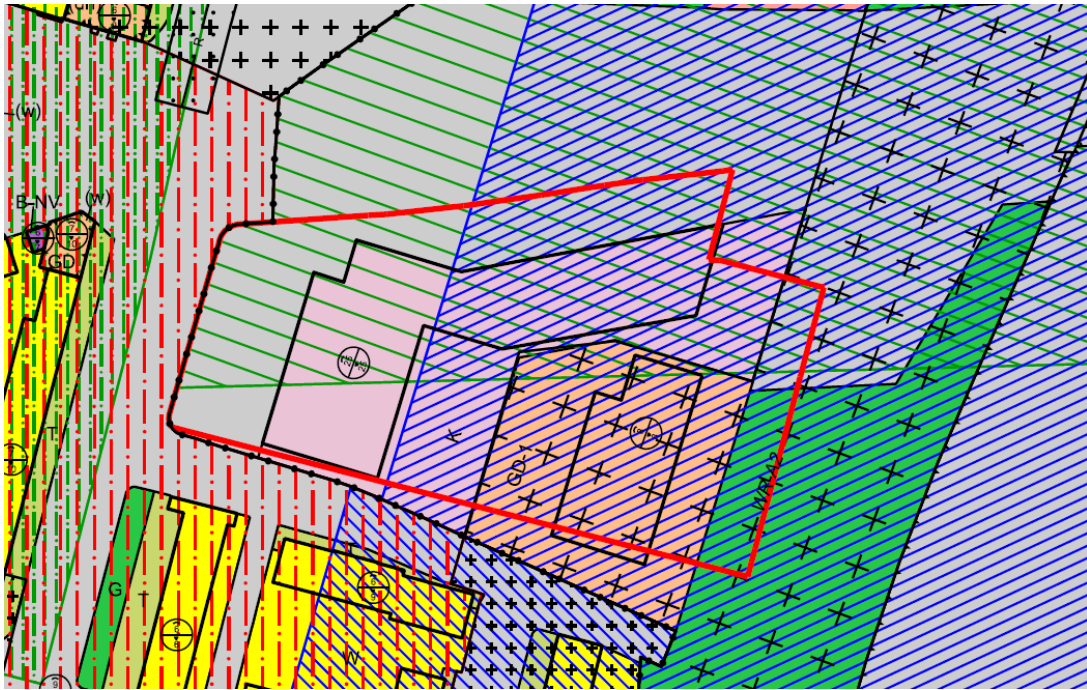


Figuur 1. Ligging plangebied en omgeving, plangebied indicatief rood omkaderd.

Direct ten noordwesten van het plangebied ligt het verkeerspunt dat ook bekendstaat als de 'Vijfknoop', vanwege de vijf wegen die hier samenkomen (Tunnelweg, Marialaan, Tweede Oude Heselaan, Krayenhofflaan en Koninginnelaan).

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving'. Dit bestemmingsplan is door de raad op 12 december 2012 vastgesteld; het plan is geheel onherroepelijk in werking.



Figuur 2. Uitsnede bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving', plangebied indicatief rood omkaderd.

De beoogde ontwikkeling past niet in het vigerend bestemmingsplan, omdat de toegestane gebruiksfuncties en bouw mogelijkheden op grond van de vigerende bestemmingen niet toereikend zijn. Er gelden voor de onderhavige locatie momenteel de bestemmingen Kantoor en Gemengd -1. Daarnaast geldt voor een deel van het plangebied de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2. Rondom het voormalige UWV-gebouw is een bouwvlak ingetekend met een maximale bouw- en goothoogte van 25 meter. In het midden bevindt zich nog een bouwvlak, ter plaatse van de reeds gesloopte basisschool.

Onderhavige bestemmingsplanherziening vormt vanwege deze strijdigheid met het vigerend bestemmingsplan het juridisch en planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling.

1.4 Leeswijzer

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

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

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 'Planbeschrijving'. Dit gaat in op de beschrijving van de huidige situatie van het plangebied en directe omgeving. Daarnaast worden de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt op een rij gezet. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het relevante beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarbij wordt bekeken of de voorgestane ontwikkeling in lijn is met dit beleid. In hoofdstuk 4 wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed

zijnde haalbaarheidsaspecten zoals externe veiligheid, luchtkwaliteit en water wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom de ontwikkeling die voorliggend bestemmingplan mogelijk maakt, uitgevoerd kan worden. In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet toegelicht. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd juridisch wordt geregeld. Hoofdstuk 6 geeft inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt verslag gedaan van het (voor)overleg en de zienswijzen.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Beschrijving huidige situatie

Het voormalig UWV gebouw staat leeg en heeft een vorm en hoogte die weinig aansluit op de laagbouw en omgeving van het tuindorp Wolfskuil. Door de leegstand verloedert niet alleen het gebouw maar ook de direct aangrenzende omgeving. Dit geeft een naargeestige uitstraling en sfeer als onderdeel van de stationsomgeving aan de westzijde.



Figuur 3. Plangebied vanuit zuid-oosthoek gezien, voorgrond braakliggend, achtergrond UWV-pand.



Figuur 4. Entree parkeerterrein voormalig UWV-kantoor aan de Fresiastraat.



Figuur 5. Entree voormalig UWV-kantoor op de hoek Koninginnelaan - Tunnelweg.



Figuur 6. Aanzicht voormalig UWV-kantoor vanaf Tunnelweg.

Het plangebied is aan de zijden van de Fresiastraat, Koninginnelaan en Tunnelweg omzoomd door een groenstrook, met enkele bomen, struiken en hagen. Het groen heeft een kwalitatief laagwaardige uitstraling. De Fresiastraat en de parkeervoorziening bij het voormalige UWV-kantoor wordt nog gebruikt voor het parkeren. De Fresiastraat begrenst het plangebied aan de zuidzijde en loopt in de huidige situatie dood ter hoogte van de voormalige basisschool nabij de groene helling richting het spoor.

Het plangebied grenst aan de oostzijde aan de met struiken begroeide helling, waarop het spoor en het station zijn gelegen. In de huidige situatie is er echter geen toegang tot het station vanaf deze zijde. Om het station te bereiken moet men eerst via de Tunnelweg onder het spoor en station door, om vervolgens via de Spoorstraat of de Burgemeester Hustinxstraat het hoogteverschil te overbruggen en het station via de oostkant te bereiken.

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

2.2.1 Aanleiding

De komende jaren gaan het station en de stationsomgeving van Nijmegen Centraal flink op de schop. Deze ingrijpende verandering biedt kansen. Onder meer voor de aan de westkant gelegen oude UWV-locatie. Hier willen de gemeente Nijmegen en eigenaar van de voormalige UWV-locatie samen bouwen aan hoogwaardige vastgoedontwikkeling.

De Nijmeegse stationsomgeving verandert in rap tempo. Aan de centrumkant van het Centraal Station komen extra fietsenstallingen en nieuwe looproutes naar de binnenstad. Ook werken we aan verbetering van het busvervoer. Aan de westkant van het station trekken we de perrontunnel door naar een extra perron en het talud, zodat ook hier een volwaardige

stationsentree ontstaat.

2.2.2 Functies

De hierboven beschreven herontwikkeling van de UWV-locatie wordt hoofdzakelijk voorzien in het plangebied. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op het planologisch-juridisch mogelijk maken van het gewenste gebruik. Het plan voorziet daarom in de volgende onderdelen/functies:

- Wonen, inclusief maximaal 10 atelierwoningen, tot een maximum aantal van 490 woningen;
- Hotel en/of studentenhotel (tot maximaal 7.000 m² bvo), incl. enige ondersteunende horeca, vergaderzalen;
- Horeca/restaurant (maximaal 700 m² vvo);
- Co-working spaces (maximaal 1.000 m² bvo);
- Overig commercieel programma, in plint (maximaal 300 m² bvo);
- Ondergrondse parkeergarage.

Wonen

Vanwege de tekorten aan betaalbare woningen wordt voor deze locatie gekozen voor een groot aandeel sociale en middeldure huurwoningen (65%). Hiermee wordt ruimte geboden voor onder andere studenten en een groeiende groep Nijmegenaren op de woningmarkt die niet in aanmerking komen voor een sociale woning of een koopwoning. Daarnaast wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van vrije sector woningen.

Middeldure huurwoningen in het Westerkwartier hebben een huurprijs passend bij het aantal punten uit het Woningwaarderingstelsel (WWS).

Met zijn stedelijke uitstraling en ligging vlakbij station en centrum sluit de UWV-locatie goed aan bij de woonwensen van juist deze, vaak wat jongere, doelgroepen.

Bedrijvigheid

Waar termen als 'druk' en 'hip' de centrumkant van het station typeren, laat de westelijk gelegen en minder op de binnenstad gerichte UWV-locatie zich als 'rustig en zakelijk, zonder saai te zijn' omschrijven. Die kenmerken vormen ook de uitgangspunten van het nieuwe programma.

De uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en de nabijheid van de aantrekkelijke Nijmeegse binnenstad maken de UWV-locatie geschikt voor de vestiging van een hotel. Het hotel is lopend vanaf het station snel bereikbaar, net als de historische binnenstad.

Wie 'zakelijk karakter' zegt, zegt al snel bedrijfsruimtes. Of in dit geval: 'co-working spaces'. Mensen kunnen hier werken, met elkaar overleggen of vergaderen. Zeker voor een stad als Nijmegen waar veel hoogopgeleiden wonen en treinreizigers doorheen komen, zijn co-working spaces een uitkomst. Ook zijn de ruimtes ideaal voor mensen die voor hun werk niet aan tijd of plaats zijn gebonden, zoals zzp-ers, freelancers en expats.

Ook (economisch) geschikt in het licht van vastgoedontwikkeling aan de westkant van het station is de komst van kleinschalige horeca, detailhandel en commerciële dienstverlening. Let wel: het gaat hier om een beperkt aantal vestigingen in de plint van de nieuwe bebouwing. Idee is dat deze kleinschalige bedrijfjes (dus niet grootschalig) voor meer 'reuring' en levendigheid in de omgeving zorgen. Ook dragen gebouwen waar overdag mensen aanwezig zijn, bij aan het

gevoel van sociale veiligheid.

Momenteel zijn er geen concrete plannen om kantoren of vrijetijds-vestigingen (leisure) een plekje te geven op de UWV-locatie. Nijmegen-West heeft genoeg supermarkten en winkels voor dagelijkse boodschappen. Deze functies staan dan ook niet in het herontwikkelingsprogramma.

2.2.3 Stedenbouwkundige uitwerking

Gebied met potentie

Lange tijd waren er voor de westkant van het station weinig herontwikkelingsmogelijkheden, mede gezien de ongewisse toekomst van deze strategische locatie. Met de komst van een 'echte' stationsingang, verdient het aandacht om de potentie van juist dit stukje Nijmegen opnieuw te beoordelen.

Al in 2012 is in de 'Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal' een beeld van de herontwikkeling van de stationsomgeving geschetst. Intussen zijn verschillende plannen gerealiseerd.

Beschrijving toekomstige situatie

De stationsomgeving als knooppunt van mobiliteit en leefbaarheid leent zich goed voor een intensief programma met een mix aan functies op het gebied van wonen en werken. Het 'UWV-locatie-programma' zorgt voor levendigheid en maakt de transformatie van het station (mede) financieel haalbaar. Daarnaast creëert 'massa' en 'hoogte' aan de westkant van het spoor een nieuwe ruimtelijke beleving en draagt bij aan een herkenbare en hoogwaardige entree van het nieuwe Westerkwartier.

In de gemeentelijke visie is het passender om bij nieuwbouw het hoogteaccent meer te koppelen aan de nieuwe westelijke stations entree en lager te bouwen richting de laagbouw aan de Koninginnelaan (Wolfskuil). Om dit voor elkaar te krijgen is gekozen voor een integrale benadering en oplossing waar de grondeigenaar van de UWV-locatie (van Herk groep), gemeente Nijmegen, Prorail en NS bij betrokken zijn geweest.

Concreet betekent dit voor het bouwplan een bouwhoogte tot 71 meter van het hoogte accent ten opzichte van het aangrenzend maaiveld om zo aan te haken bij de hoogte van de toekomstige Metterswanetoren aan de oostkant van het station als twee markeringen van de stationszijden. Verder laten we de bouwhoogte richting Koninginnelaan geleidelijk aflopen naar een hoogte van 4 en 5 bouwlagen zodat sprake is van een passende aansluiting op de hier aanwezige laagbouw. Verder is het van belang dat de 'plint' van het gebouw (begane grond zone) een bijdrage levert aan de beoogde levendigheid van de direct aangrenzende openbare ruimte. Dit komt de sociale veiligheid en leefbaarheid ten goede. Zo zijn er langs alle zijden van het gebouw entrees van woningen en andere voorzieningen (o.a. hotel en horeca) aangebracht.

De openbare ruimte rondom het gebouw en richting de aangrenzende nieuwe station entree is primair gericht op de voetganger. Om dit te kunnen realiseren dient het bewoners parkeren opgelost te worden in een parkeergarage op eigen terrein. Tevens dient het oplossen van het fiets parkeren integraal 'meegenomen' te worden (zie ook paragraaf mobiliteit).

Hoog bouwen met beleid

Gezien het beperkte aantal vierkante meters en het plan om deze meters optimaal te gebruiken, bouwen we zoveel mogelijk in de hoogte. Dat heeft gevolgen. Zo draagt de komst van (extra) hoogbouw in de stationsomgeving onder meer bij aan een intensiever OV-gebruik en vermindering van automobilititeit. Ook levert 'hoogte' een bijdrage aan de leesbaarheid van de

stad (zichtlijnen) en haar stedelijke structuur. Recente voorbeelden in de spoorzone zijn de hoogbouw aan de Graafseweg, Talia, Nimbus en de Handelskade. En daar komen straks de Hezelpoorttoren en de geplande hoogbouw op de UWV-locatie bij.

In ons groene, duurzame en sociale Nijmegen hebben we extra oog voor invulling van de buitenruimte bij intensieve nieuwbouwprojecten, zoals op de UWV-locatie. In dit geval denken we bijvoorbeeld aan de aanleg van groene daken, gevelgroen en geveltuinen. Groen brengt verkoeling, vangt overtollig regenwater beter op en absorbeert geluid in tegenstelling tot (stenen) binnenplaatsen en balkons. Verder trekt groen vogels, vlinders en insecten aan, waarmee het de biodiversiteit versterkt.

Op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten, volumestudies en gebruikmakend van de hoogteverschillen binnen het plangebied is aan de hand van een voorlopig ontwerp het toekomstig bouwprogramma uitgewerkt.



Figuur 7. Impressie van de aansluiting Tunnelweg en westelijke stationsentree.



Figuur 8. Impressie van de aansluiting Fresiastraat, westelijke stationsentree en speelzandwaaier waarop spoor is gelegen.

De voetafdruk van het nieuwe plan komt er op hoofdlijnen als volgt uit te zien, waarbij de vorm van het pand zich schikt naar de vorm van het perceel en voldoende ruimte laat voor openbare ruimte en ontsluitingen op de omliggende wegen. Vanaf de Koninginnelaan in het westen loopt het terrein af richting de zandwaaier, waarop het spoor is gelegen. Het plan speelt in op deze hoogteverschillen.



Figuur 9. Schetsontwerp beoogde situatie.

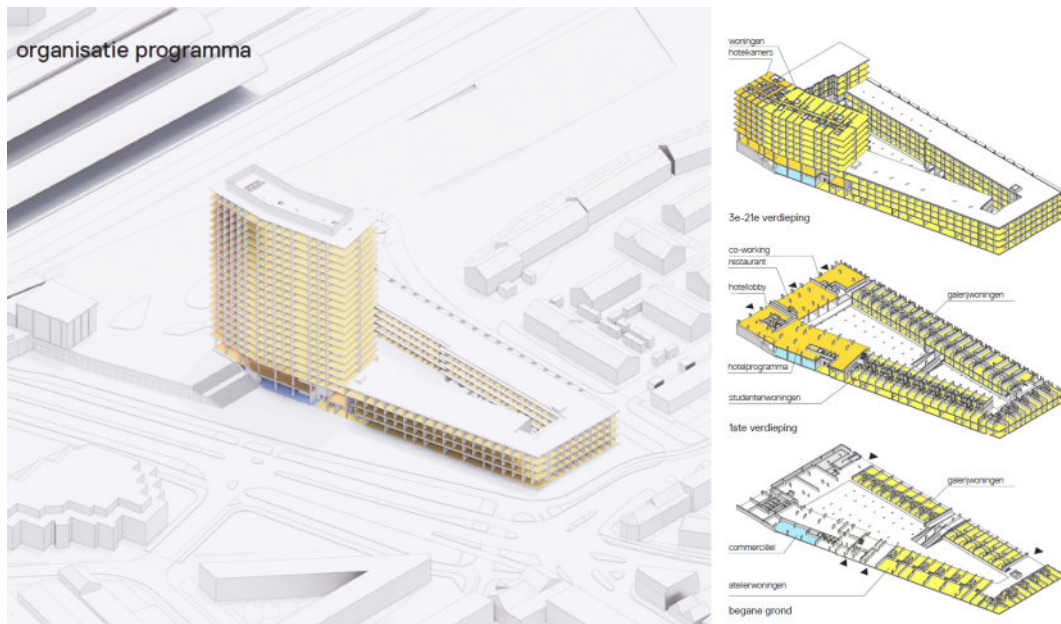
De onderstaande afbeelding geeft een impressie van het aanzicht van dit voorplein bij de stationsentree.



Figuur 10. impressie van het aanzicht van het stationsplein

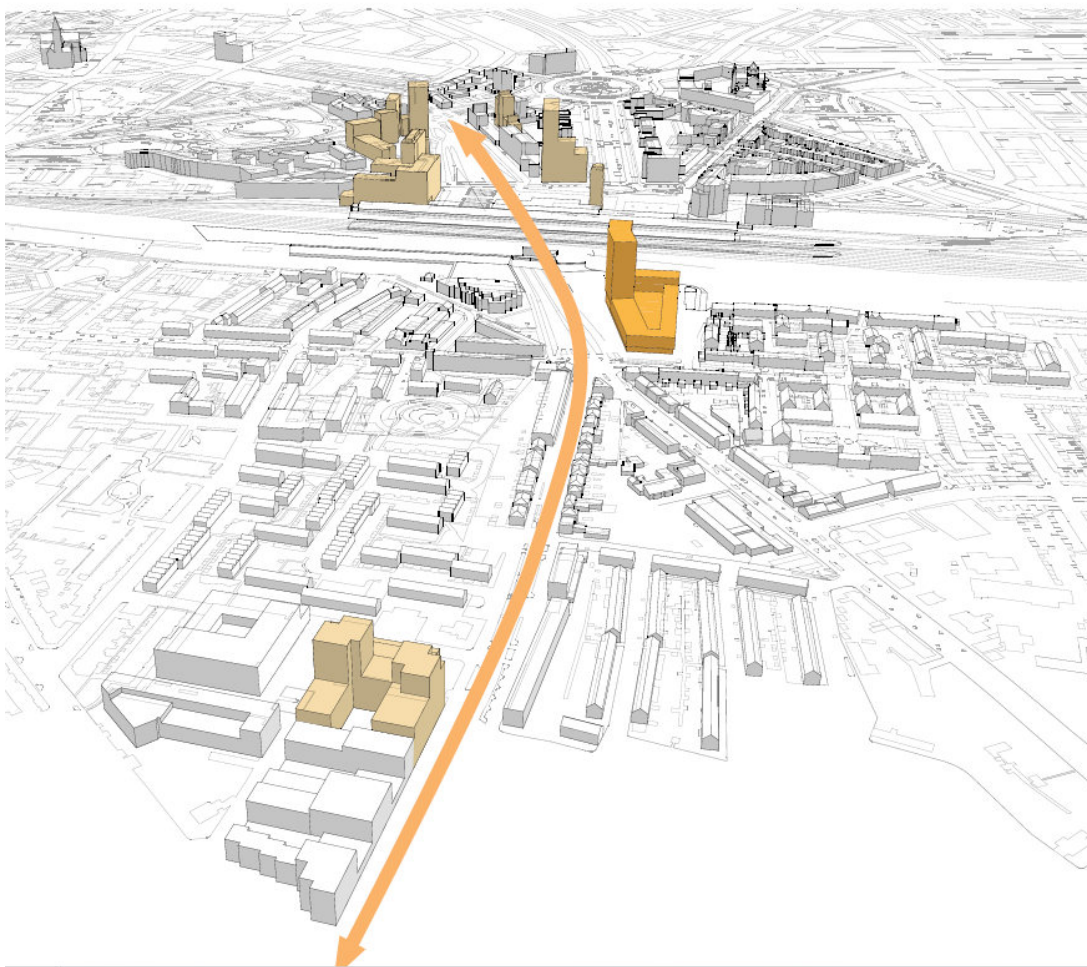
De UWV-locatie grenst aan een groen spoortalud (zandwaaier) dat deel uitmaakt van de gemeentelijke hoofdgroenstructuur en een ecologische verbindingszone. Deze zone loopt vanaf de Waal langs het spoor door tot aan Park Brakkenstein en vervolgens verder naar Groesbeek. Van het spoortalud wil de gemeente Nijmegen een groene, voor iedereen toegankelijke zoom maken. De rest van de buitenruimte zal qua inrichting aansluiten bij de nieuwe stationsentree.

Het bouwplan biedt plaats aan een verscheidenheid aan functies. Deze functies zullen geclusterd in het nieuwe gebouw worden ondergebracht en via verschillende entrees toegankelijk zijn om ruimtelijke en functionele scheiding in het plan aan te brengen. De onderstaande figuren tonen waar in het gebouw welke functies een plek zullen krijgen en via welke zijde deze functies toegankelijk zijn. Zo zijn de hoogbouw appartementen toegankelijk vanaf de Tunnelweg en zijn de laagbouwappartementen toegankelijk vanaf de Koninginnelaan. Het hotel krijgt een entree aan het nieuwe stationsplein en de toerit voor de parkeervoorziening wordt aan de zuidzijde aan de Fresiastraat voorzien. De commerciële functies in de plint rondom het gebouw zijn direct in de plint toegankelijk.

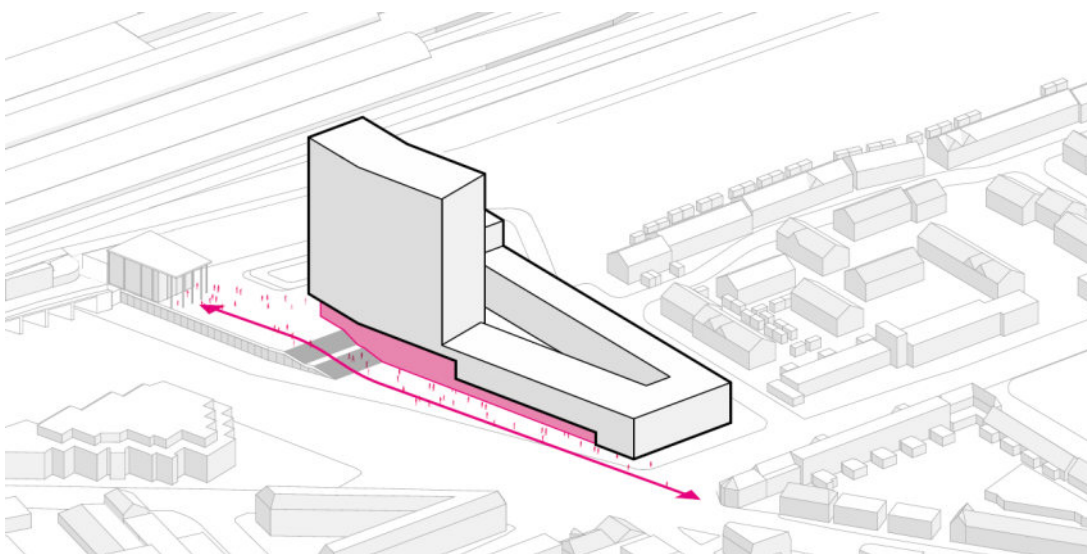


Figuur 11. Globale verdeling programma.

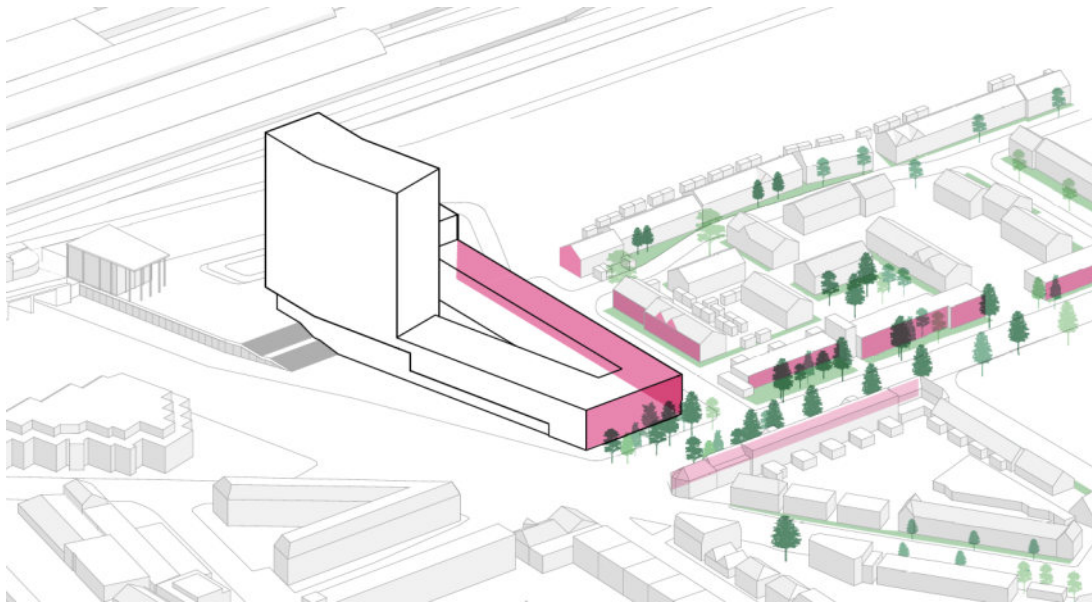
De vastgoedontwikkeling op de voormalige UWV-locatie staat niet op zichzelf en is met oog voor de locatie en ligging in de stedelijke structuur tot stand gekomen. De onderstaande afbeeldingen tonen het nieuwe gebouw en de aansluiting op de omliggende bebouwde omgeving.



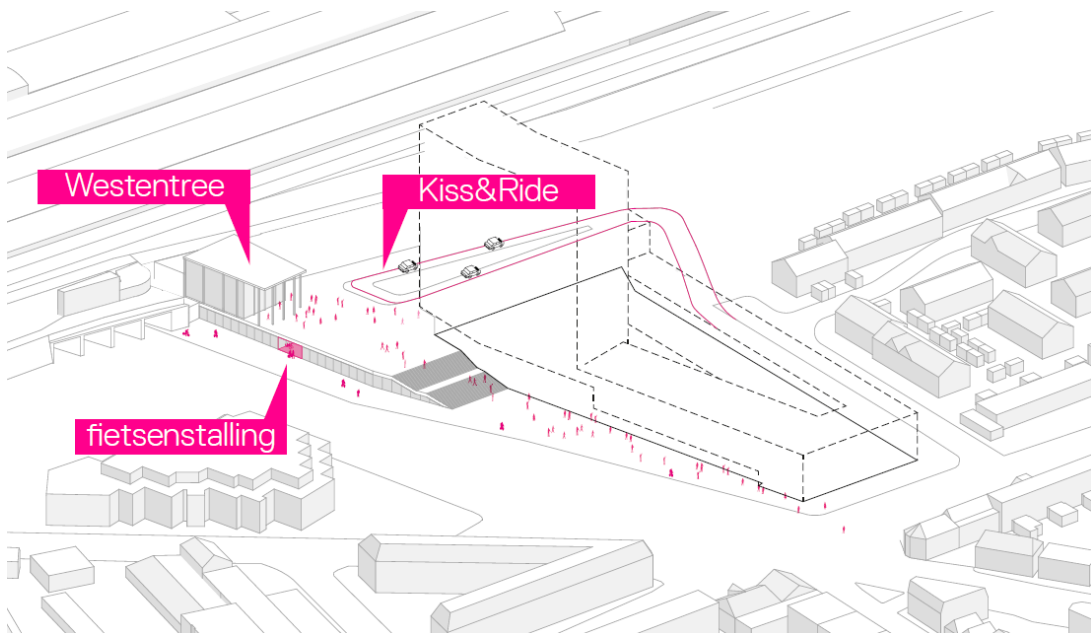
Figuur 12. Nieuwbouw aansluitend op de bestaande omgeving, ruimtelijke verbinding in bouwhoogtes.



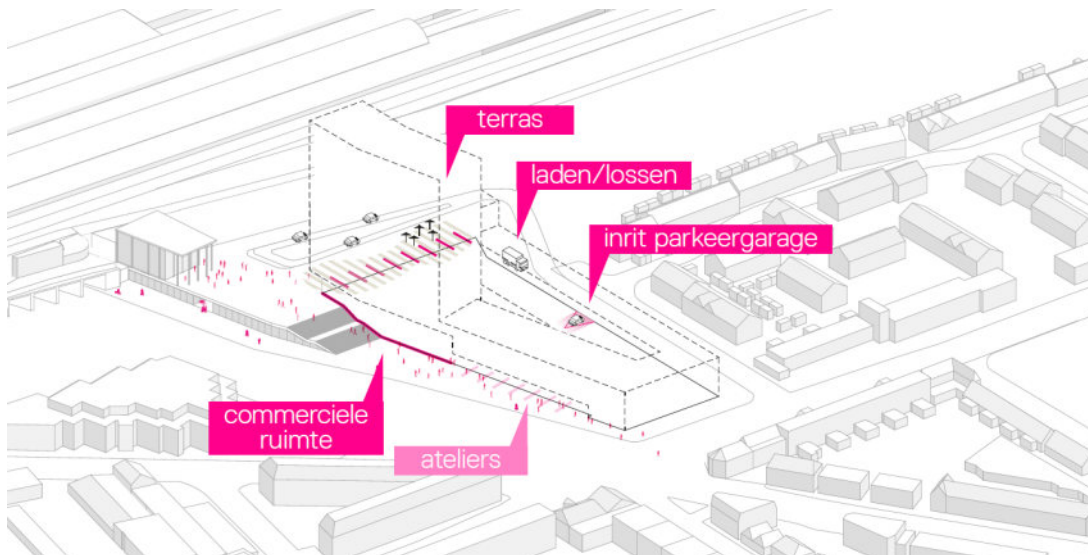
Figuur 13. Nieuwbouw aansluitend op de bestaande omgeving, begeleiding tunnelweg richting stationsentree.



Figuur 14. Nieuwbouw aansluitend op de bestaande omgeving, aansluiting op tuinstad Wolfskuil



Figuur 15. Nieuwbouw aansluitend op de bestaande omgeving, aansluiting op nieuwe stationsentree



Figuur 16. Nieuwbouw aansluitend op de bestaande omgeving, aansluiting op openbare ruimte

Samenvattend kan worden gesteld dat voor realisatie van het plan een flinke bouwmassa dichtbij het spoor nodig is. Waarbij de hoogbouw een 'visuele relatie' aangaat met die aan de oostkant van het spoor, te weten de Nimbus-toren en de Metterswane-nieuwbouw. Meer naar het westen neemt de bouwhoogte af om zo aan te sluiten op de woonwijk aan de Koninginnelaan. De hoge bouwdichtheid in juist de stationsomgeving past ook in de filosofie om mensen optimaal gebruik te laten maken van Nijmegens belangrijkste OV-knooppunt. Bovendien blijft de stad bereikbaar, ondanks een groeiend inwoneraantal.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Relevant rijksbeleid

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 11 september 2020 heeft het Rijk vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld.

De 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 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. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, 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 beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

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

De nationale overheid richt zijn in de NOVI zich op 21 verschillende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. Beperken van klimaatverandering;

11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Conclusie

Het plan ziet op de realisatie van woningen, en commerciële ruimten waaronder een hotel. Het draagt bij aan de nieuwe stationsomgeving en duurzaam ruimtegebruik. Het schept de randvoorwaarden voor een excellente ruimtelijk-economische structuur in Nijmegen. Het plan is vanwege deze redenen in lijn met de NOVI.

3.1.2 Ladder duurzame verstedelijking

Per 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

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

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

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

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

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

Zowel de ontwikkeling van de woningen als de ontwikkeling van de commerciële ruimtes (voor zover nog niet bij recht toegestaan in het huidige bestemmingsplan) classificeert als een stedelijke ontwikkeling. Voor het commercieel programma en de woningen heeft BRO een laddertoets uitgevoerd. De rapportage is opgenomen in Bijlage 1 Ladderonderbouwing bij de toelichting van dit bestemmingsplan. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies opgenomen. Voor de volledige afweging wordt op deze plaats verwezen naar het rapport in de bijlagen.

Resultaten laddertoets woningbouwprogramma

De realisatie van 490 appartementen voorziet in een kwalitatieve behoefte:

- Op regionaal niveau is behoefte aan betaalbare huurwoningen (vooral appartementen) terwijl de nadruk in de bestaande plancapaciteit op dure koopwoningen ligt. Middeldure huurwoningen zijn hard nodig voor mensen die niet in aanmerking komen voor sociale huur of een koopwoning, of die bewust een bepaalde flexibiliteit zoeken, die ze in de koopsector niet kunnen vinden. Dat kunnen oud- studenten, (andere) starters of expats zijn met een voor middeldure huur ideaal startinkomen, maar bijvoorbeeld ook huurders in de sociale huursector die willen doorstromen. Het initiatief realiseert betaalbare huurwoningen en voorziet daarmee in een regionale behoefte.
- Ook in de gemeente Nijmegen zelf is behoefte aan huurappartementen, zowel in het sociale als vrije sector segment. Met de realisatie van deze woningen werkt de gemeente actief aan het streven naar een 'ongedeeelde stad'. De plancapaciteit voor sociale huurappartementen blijft wat achter op de behoefte. Ook de plancapaciteit voor vrije sector huurappartementen blijft achter op de behoefte, wat toevoeging van woningen in dit segment gewenst maakt. Dit maakt dat de realisatie van 490 appartementen in verschillende segmenten (sociaal, middensegment, vrije sector) ook op lokaal niveau voorziet in een kwalitatieve behoefte.
- In de woonmilieus in Nijmegen met veel functiemenging (centrumstedelijk, stadsbuurt) richt de kwalitatieve woningbehoefte zich sterk op appartementen (met name sociale huur en vrije sector huur, en beperkte mate koop). Doelgroepen voor dit woonmilieu zijn in de eerste plaats studenten, starters, jonge tweeverdieners en (in mindere mate) ook senioren. Met zijn stedelijke uitstraling en ligging vlakbij station en centrum sluit de UWV-locatie goed aan bij de woonwensen van juist deze doelgroepen. Daarmee biedt de plek uitstekende kansen voor de ontwikkeling van verschillende typen huurwoningen. Voor de financiële haalbaarheid van het plan staat de gemeente Nijmegen in het programma ook duurdere huurwoningen toe (circa 30%). Aangezien dit niet de overhand neemt, hoeft dit niet te bijten met de kwalitatieve woningbehoefte en bestaande plannen in de gemeente.

Resultaten laddertoets commercieel programma

De herontwikkeling van de UWV-locatie te Nijmegen wordt vanuit de doelstellingen en kaders van de Ladder voor duurzame verstedelijking positief beoordeeld. De herontwikkeling leidt tot een kwalitatief sterk, samenhangend en marktgericht concept op een zeer strategische locatie in Nijmegen, namelijk als 'Poort' naar zowel het mobiliteitsknooppunt (NS- en busstation) als de binnenstad. Het heeft dan ook een belangrijke ruimtelijk-functionele meerwaarde voor Nijmegen en de regio. Er is voor de beoogde functies voldoende behoefte aanwezig en het functiepatroon is complementair aan het bestaande aanbod in Nijmegen en de regio.

De effecten op de regionale ruimtelijk-economische structuur en het woon-, leef- en werkklimaat zijn per saldo positief. Er wordt geen extra leegstand verwacht door de ontwikkeling. Integendeel: met het plan wordt het leegstaande UWV-pand vervangen door een nieuwe vastgoedontwikkeling met een toekomstgerichte invulling.

De ontwikkeling vindt plaats in bestaand stedelijk gebied, met een duidelijke ruimtelijk-functionele synergie met de Nijmeegse binnenstad.

3.1.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het rijksbeleid omdat de ontwikkeling overeenkomt met de ambities uit de NOVI, niet in strijd is met het Barro en wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Relevant provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Gelderland

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is vastgesteld door PS op 19 december 2018. Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben in hun vergadering van 26 februari 2019 namens Provinciale Staten van Gelderland besloten dat de Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland Gelderland' (met inachtneming van amendement 18A44) op 1 maart 2019 in werking treedt. De omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' bevat de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie Gaaf Gelderland beschrijft de strategische hoofdpogaven voor de lange termijn. Deze zijn onderverdeeld in zeven thema's, te weten energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, vestigingsklimaat en woon- en leefomgeving. Sinds 2014 is een vijftal wettelijk verplichte planfiguren voor ruimte, natuur, water, milieu en verkeer en vervoer opgenomen in de Omgevingsvisie. Daarbij zijn gebieden en functies aangewezen. Deze blijven voortbestaan onder deze omgevingsvisie. Het gaat om de aanwijzing van functies van regionale oppervlaktewateren, van gebieden waar milieukwaliteit bijzondere bescherming behoeft, van Natura-2000 gebieden en van bijzondere natuurgebieden. Andere kaarten en functiebeschrijvingen uit de oude Omgevingsvisie Gelderland hebben een uitvoerend of informerend karakter en worden daarom overgeheveld naar programma's of andere beleidsdocumenten. In hun vergadering van 26 februari 2019 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland daartoe het Regionaal Waterprogramma, de Handreiking Plussenbeleid en de Beleidslijn Windenergie vastgesteld.

Doorwerking plangebied

Binnen het plangebied worden diverse functies gerealiseerd. Een hiervan is wonen. Ten aanzien van de woon- en leefomgeving streeft de provincie naar een dynamisch, divers en duurzaam woonprogramma.

Een duurzaam en divers woon- en leefklimaat, dat steeds weet te anticiperen op ontwikkelingen; dat is wat wij willen. Zo versterken wij de economische kracht en kwaliteit van leven in Gelderland: nu en in de toekomst.

Gelderland heeft een aanbod aan woningtypen en woonmilieus passend bij de diversiteit aan woningvraag; voor ieder een passende, duurzame woning. Ze benutten de bestaande bebouwde omgeving optimaal met voldoende ruimte voor klimaatadaptatieve maatregelen. Alle nieuwbouw wordt aardgasloos aangelegd en zoveel mogelijk circulair gebouwd. In 2035 zijn alle (bestaande) wijken van het aardgas. Woningen in Gelderland zijn in 2050 klimaatneutraal.

De nieuwe woningen worden in lijn met de bovenstaande ambities gasloos gerealiseerd. Door veelal huurwoningen in het betaalbare segment te realiseren wordt aangesloten bij een concrete behoefte van een groeiende doelgroep op de woningmarkt, die nu nog onderbediend is. Het plan voor de woningbouw sluit op die manier aan bij de provinciale visie.

Overige ambities hebben betrekking op het scheppen van een krachtig en duurzaam vestigingsklimaat, door te zorgen voor een gevarieerd aanbod aan goed ontsloten, kwalitatief hoogwaardige werklocaties en het hergebruiken van leegstaande werklocaties. Het plan sluit

naadloos aan bij deze ambitie door aan het station een moderne accommodatie voor bedrijvigheid mogelijk te maken.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn juridisch vertaald in de Omgevingsverordening Gelderland (december 2015). De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de Provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De Omgevingsverordening heeft de status van een Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening.

Doorwerking plangebied

In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsverordening relevant. Er zijn geen passages die van invloed zijn op het plangebied en de voorgenomen planontwikkeling. De regels voor de locatie hebben alleen betrekking op glastuinbouw. Glastuinbouw is binnen dit bestemmingsplan niet toegestaan. Het plan is niet in strijd met de provinciale omgevingsverordening.

3.2.3 Conclusie

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

3.3 Relevant gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040 Stad in beweging

In de Omgevingsvisie 'Nijmegen Stad in Beweging' beschrijft de gemeente haar visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de stad tot 2040. De Omgevingsvisie gaat om meer dan alleen ruimtelijke aspecten, zo beschrijft de visie hoe de inrichting van de fysieke leefomgeving kan bijdragen aan sociale, maatschappelijke en economische doelen. De Omgevingsvisie vervangt sectorale beleidsvisies voor thema's die in de Omgevingsvisie zijn opgenomen. Hiermee biedt de Omgevingsvisie één integraal document met de kaders voor het ruimtelijk beleid van Nijmegen.

De Omgevingsvisie dient 4 doelen:

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

Uitgangspunt: Groei binnen de bestaande stad

De Omgevingsvisie constateert dat Nijmegen tot 2040 blijft groeien in aantal inwoners, werknemers en bezoekers. Het streven om die toekomstige groei te accommoderen binnen de

bestaande grenzen van de stad is een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingsvisie. Zo blijft het aantrekkelijke landschap rondom de stad intact en bovendien helpt verdichting om het draagvlak voor voorzieningen in stand te houden. Ruimte voor nieuwe woningen en werkgelegenheid wordt dus gezocht binnen de bestaande stadsgrenzen, waarbij de focus ligt op de volgende gebieden: Waalsprong, Waalfront, centrum/stationsomgeving, Kanaalzone/Winkelsteeg en campus Heyendaal.

Opgaven en ruimtelijke keuzes

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



4 opgaven

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

- **Economisch veerkrachtige stad**

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

- **Sociale en gezonde stad**

Nijmegen is en blijft een sociale stad. We werken aan gevarieerde, gemengde wijken en willen sociale tegenstellingen en maatschappelijke onvrede verkleinen.

- **Aantrekkelijke stad**

Nijmegen is een prachtige stad en dat blijven we. De kwaliteit van de stedelijke omgeving is voor ons een prioriteit. We willen onze sterke identiteit als stad met historie in een groene omgeving behouden en uitdragen. Nijmegen staat landelijk in de top drie van steden met het hoogste percentage woningtekort. We blijven groeien. Het aantal ouderen neemt toe, maar er vestigen zich ook meer jongeren. Deze voor Nederland bijzondere dubbele groei vraagt veel van onze stedelijke voorzieningen.

- **Duurzame stad**

Nijmegen loopt voorop in de uitvoering van de duurzaamheidsopgaven voor Nederland. We hebben de ambitie en de potentie om samen met de regio koploper op het gebied van duurzaamheid en circulariteit te blijven. De oplossingen die we samen met de stad en regio

uitwerken voor de energietransitie, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie zijn ook voor de rest van het land van belang.

Conclusie

Onderhavige ontwikkeling van een nieuwe westentree voldoet aan de opgaven genoemd in 3 en 4. Een nieuwe stationsentree aan deze zijde betekent een veel betere bereikbaarheid van station Nijmegen vanuit het westen van de stad. Tegelijkertijd wordt hiermee de oostkant van het station ontlast. De entreeontwikkeling draagt bij aan het verkleinen van de barrièrewerking van het spoor en benut in de toekomst de ligging aan het station.

8 richtinggevende keuzes

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

- Compacte, dynamische stad
- Toekomstbestendige wijken
- Groene, gezonde stad
- Duurzame mobiliteit
- Energieopgave
- Groter centrumgebied
- Sterke campussen
- We omarmen het kanaal

Conclusie

Richtinggevende keuzes 1, 3 en 4 zijn van toepassing op het plangebied. Het 'UWV-locatie-programma' zorgt voor levendigheid en maakt de transformatie van het station (mede) financieel haalbaar. Daarnaast creëert 'massa' en 'hoogte' aan de westkant van het spoor een nieuwe ruimtelijke beleving en draagt bij aan een herkenbare en hoogwaardige entree van het nieuwe Westerkwartier. Deze ontwikkeling betreft een stedelijke verdichting met hoogbouw plannen rond een openbaar vervoers-knoop.

3.3.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het gemeentelijke beleidskader.

Hoofdstuk 4 Sectorale aspecten

4.1 Stedenbouwkundige /landschapelijke aspecten

In de voorliggende paragraaf wordt ingegaan op de stedenbouwkundige effecten van het plan, zowel functioneel als qua bebouwing, en de wijze waarop wordt ingespeeld op de natuurlijke en gebouwde omgeving.

De komende jaren gaan het station en de stationsomgeving van Nijmegen Centraal flink op de schop. Deze ingrijpende verandering biedt kansen. Onder meer voor de aan de westkant gelegen oude UWV-locatie. Hier willen de gemeente Nijmegen en ontwikkelaar Van Herk Groep samen bouwen aan hoogwaardige vastgoedontwikkeling.

De Nijmeegse stationsomgeving verandert in rap tempo. Aan de centrumkant van het Centraal Station komen extra fietsenstallingen en nieuwe looproutes naar de binnenstad. Ook werken we aan verbetering van het busvervoer. Aan de westkant van het station trekken we de perrontunnel door naar een extra perron en het talud, zodat ook hier een volwaardige stationsentree ontstaat.

Gebied met potentie

Lange tijd waren er voor de westkant van het station weinig herontwikkelingsmogelijkheden, mede gezien de ongewisse toekomst van deze strategische locatie. Met het einde van de economische crisis en de komst van een 'echte' stationsingang, verdient het aandacht om de potentie van juist dit stukje Nijmegen opnieuw te beoordelen.

Rustig en zakelijk

Vlakbij de nieuwe westelijke ingang staat het voormalige UWV-gebouw. Pandeigenaar Van Herk Groep wil de 'UWV locatie' graag ontwikkelen. Net als de gemeente die een grondpositie heeft tussen het pand en het spoor. Beide partijen hebben vastgoedplannen met het gebied tussen de Fresiastraat en de Tunnelweg, als onderdeel van het 'Westerkwartier' dat een rustig en zakelijk karakter krijgt, zonder saai te zijn.

Oost en West

Door deze eigen uitstraling onderscheidt het gebied zich van de oostkant van het station dat zich het best laat omschrijven als 'jong, dynamisch, hip en cultureel'. Wat mede komt door de aanwezigheid van Doornroosje, het Talia-gebouw, de Nimbustoren, de geplande metamorfose van Metterswane en de horeca- en (centrum)voorzieningen in de omgeving. Tegelijkertijd vullen 'Oost' en 'West' elkaar mooi aan, juist door die verschillende karakters.

Bij inpassing van hoogbouw in een stedelijke omgeving dient grote zorgvuldigheid in acht te worden genomen (o.a. inpassing Nijmeegse skyline, aansluiting schaal en maat directe omgeving, parkeren, bezonning en windhinder, zie ook Bijlage 2 Notitie Hoogbouw)

Al in 2012 is in de 'Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal' een beeld van de herontwikkeling van de stationsomgeving geschetst. Intussen zijn verschillende plannen gerealiseerd. Andere onderdelen, zoals de ontwikkeling van het Westerkwartier, wachten op groen licht. De basis van de visie staat nog steeds, maar verdient op sommige punten een herijking.

De stationsomgeving als knooppunt van mobiliteit en leefbaarheid leent zich goed voor een intensief programma met een mix aan functies op het gebied van wonen en werken. Het 'UWV-locatie-programma' zorgt voor levendigheid en maakt de transformatie van het station

(mede) financieel haalbaar. Daarnaast creëert 'massa' en 'hoogte' aan de westkant van het spoor een nieuwe ruimtelijke beleving en draagt bij aan een herkenbare en hoogwaardige entree van het nieuwe Westerkwartier.

In de gemeentelijke visie is het passender om bij nieuwbouw het hoogteaccent meer te koppelen aan de nieuwe westelijke stations entree en lager te bouwen richting de laagbouw aan de Koninginnelaan (Wolfskuil). Om dit voor elkaar te krijgen is gekozen voor een integrale benadering en oplossing waar de grondeigenaar van de UWV-locatie (van Herk groep), gemeente Nijmegen, Prorail en NS bij betrokken zijn geweest.

Concreet betekent dit voor het bouwplan een bouwhoogte van circa 71 meter van het hoogte accent ten opzichte van het aangrenzend maaiveld om zo aan te haken bij de hoogte van de toekomstige Metterswanetoren aan de oostkant van het station als twee markeringen van de stationszijden. Verder laten we de bouwhoogte richting Koninginnelaan geleidelijk aflopen naar een hoogte die aansluit op de hier aanwezige laagbouw. Verder is het van belang dat de 'plint' van het gebouw (begane grond zone) een bijdrage levert aan de beoogde levendigheid van de direct aangrenzende openbare ruimte. Dit komt de sociale veiligheid en leefbaarheid ten goede. Zo zijn er langs alle zijden van het gebouw entrees van woningen en andere voorzieningen (o.a. hotel en horeca) aangebracht.

De openbare ruimte rondom het gebouw en richting de aangrenzende nieuwe station entree is primair gericht op de voetganger. Om dit te kunnen realiseren dient het bewoners parkeren opgelost te worden in een parkeergarage op eigen terrein. Tevens dient het oplossen van het fiets parkeren integraal 'meegenomen' te worden (zie ook paragraaf mobiliteit)

Hoog bouwen met beleid

Gezien het beperkte aantal vierkante meters en het plan om deze meters optimaal te gebruiken, bouwen we zoveel mogelijk in de hoogte. Dat heeft gevolgen. Zo draagt de komst van (extra) hoogbouw in de stationsomgeving onder meer bij aan een intensiever OV-gebruik en vermindering van automobilititeit. Ook levert 'hoogte' een bijdrage aan de leesbaarheid van de stad (zichtlijnen) en haar stedelijke structuur. Recente voorbeelden in de spoorzone zijn de hoogbouw aan de Graafseweg, Talia, Nimbus en de Handelskade. En daar komen straks de Hezelpoorttoren en de geplande hoogbouw op de UWV-locatie bij. In ons groene, duurzame en sociale Nijmegen hebben we extra oog voor invulling van de buitenruimte bij intensieve nieuwbouwprojecten, zoals op de UWV-locatie. In dit geval denken we bijvoorbeeld aan de aanleg van groene daken, gevelgroen en geveltuinen. Groen brengt verkoeling, vangt overtollig regenwater beter op en absorbeert geluid in tegenstelling tot (stenen) binnenplaatsen en balkons. Verder trekt groen vogels, vlinders en insecten aan, waarmee het de biodiversiteit versterkt.

In het kader van onderhavig planvoornemen is een bezonningsstudie uitgevoerd. De resultaten van deze bezonningstudie zijn toegevoegd aan onderhavig planvoornemen, zie Bijlage 3.

4.2 M.e.r.-beoordeling

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

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

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

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

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

De herontwikkeling van de UWV-locatie valt in het Besluit m.e.r. onder: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (onderdeel D 11.2).

Het plan voorziet in de volgende onderdelen/functies:

- Wonen, inclusief maximaal 10 atelierwoningen, tot een maximum aantal van 490 woningen;
- Hotel en/of studentenhotel (tot maximaal 7.000 m² bvo), incl. enige ondersteunende horeca, vergaderzalen;
- Horeca/restaurant (maximaal 700 m² vvo);
- Co-working spaces (maximaal 1.000 m² bvo);
- Overig commercieel programma, in plint (maximaal 300 m² bvo);
- Ondergrondse parkeergarage.

De drempelwaarden van 100 ha oppervlakte, 2000 woningen en 200.000 m³ bedrijfsoppervlakte worden niet overschreden. Omdat de drempelwaarden indicatief zijn, is er echter wel een vormvrije m.e.r. beoordeling nodig voor het bestemmingsplan.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld in de vorm van een aanmeldingsnotitie (Bijlage 4 Aanmeldingsnotitie m.e.r.). Op basis van de aanmeldingsnotitie zal het bevoegd gezag, i.c. het college van burgemeester en wethouders, een beslissing nemen inzake de mer-plicht. Dit besluit wordt genomen, voorafgaand aan de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Doel milieuzonering

Het leidende beginsel van alle ruimtelijke plannen in Nederland is dat van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro). Dit betekent dat in deze plannen tevens een aanvaardbaar 'woon- en leefklimaat' moet worden gewaarborgd.

Om de verschillende actieve 'leef-functies' (zoals werken en recreëren) op een goede wijze met de meer passieve 'woon-functies' (zoals consumeren en slapen) te kunnen combineren, is in de ruimtelijke ordening het instrument 'milieuzonering' ontwikkeld.

Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten en 'gevoelige functies', is het mogelijk om enerzijds gevoelige objecten als woningen te beschermen tegen diverse vormen van 'milieubelasting'. Anderzijds biedt milieuzonering duidelijkheid ten aanzien van de milieubelasting veroorzakende activiteiten, door de hiervoor beschikbare ruimte te kwantificeren.

De VNG-publicatie

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (verder: "de VNG-publicatie") is een belangrijk hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming-praktijk.

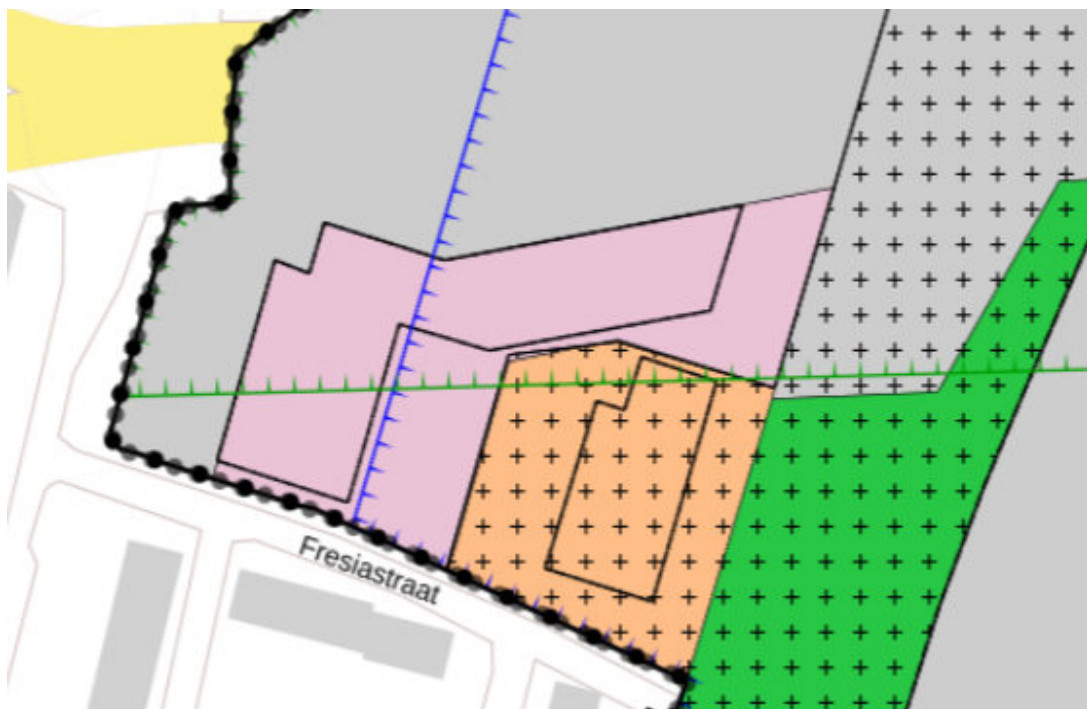
Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie een aantal bouwstenen. De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Voor een scala aan milieubelastende activiteiten, gerangschikt naar SBI-code, zijn richtafstanden aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied).

In deze bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Ook zijn indices opgenomen voor de aspecten verkeer, visueel, bodem en lucht, waarmee dus per activiteit een indicatie wordt gegeven voor de potentiële belasting ten aanzien van deze aspecten.

In de publicatie wordt gesteld dat deze richtafstanden (met uitzondering van de richtafstand voor gevaar), zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandstap kunnen worden verlaagd indien er sprake is van het omgevingstype gemengd gebied. In de onderstaande beoordeling wordt de wijze waarop de VNG-brochure wordt toegepast (welke afstanden gelden voor welke bedrijven) nader toegelicht.

Beoordeling

Het huidige bestemmingsplan bood in het thans ter beoordeling liggende plan de volgende mogelijkheden:



Figuur 17. Uitsnede bestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving.

In het huidige bestemmingsplan is het plangebied bestemd voor kantoorvoorzieningen (het paarse vlak) met ondergeschikte nevenfuncties en gebouwen. Het bruine vlak betreft de bestemming Gemengd-1, waarbinnen een veelheid aan functies is toegestaan, zoals cultuur en ontspanning, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen, met bijbehorende gebouwen en ondersteunende voorzieningen.

Het voorliggende plan kent aan het gehele plangebied de bestemming Gemengd toe. Nieuw binnen deze bestemming is de functie wonen. Kantoren en (commerciële) dienstverlening

blijven toegestaan. Ook zal het bestemmingsplan plaats bieden aan een hotel en lichte horeca. Het scala aan toegestane activiteiten wordt dus iets uitgebreid en toegespitst op het specifieke, te realiseren programma. Voor wat betreft milieuzonering is van belang dat er nu naast milieubelastende activiteiten (hotel, lichte horeca, commerciële dienstverlening en kantoren) ook milieugevoelige activiteiten worden gerealiseerd in hetzelfde gebouw. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten van belang:

Het omliggende gebied betreft een gemengd gebied, met een ontsluitingsweg en een veelheid aan verschillende functies in de directe omgeving aan de rand van het centrum. De richtafstanden in bijlage I van de VNG-brochure zijn van toepassing, maar mogen met één afstandstrap worden verlaagd.

De functies die worden mogelijk gemaakt, zijn commerciële dienstverlening, horeca (cafés en bars), hotel en kantoren. Al deze activiteiten vallen op grond van de VNG-brochure in milieucategorie 1, met een grootste richtafstand van 10 meter voor de aspecten geur en geluid. Deze afstanden kunnen vanwege het gemengde omgevingstype met een afstandstrap worden verlaagd naar 0 meter.

Echter, binnen een gemengd gebied zoals in voorliggend plan is sprake van een mix van milieubelastende en milieugevoelige functies. De richtafstanden vertellen in zulke gebieden niet het volledige verhaal. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg

Commerciële dienstverlening en horeca (cafés en bars), hotel en kantoren vallen alle in categorie A en mogen dus aanpandig aan woningen worden gerealiseerd.

Naast de milieubelastende functies die in het plangebied mogen worden gerealiseerd zijn er ook milieubelastende functies rondom het plangebied gelegen, die van invloed kunnen zijn op de realisatie van milieugevoelige functies, zoals woningen. Meest relevant is het station. Het station classificeert als milieucategorie 3.2, met richtafstanden van 50 meter voor gevaar (mag niet met een trap worden verlaagd) en 100 meter voor geluid, voorzien van de aanduiding 'continu' (voor het voortdurende karakter van het geluid bij een station) en 'divers' (voor de veelheid aan geluid bij stationsactiviteiten) en een verkeersindex van 3, duidend op een grote verkeersaantrekkende werking. Aangezien het een gemengd omgevingstype betreft kan de afstand voor geluid met een trap worden verlaagd tot 50 meter.

De woningen worden gerealiseerd buiten de 50 meter zone. Het aspect gevaar is verder uitgelicht in paragraaf 4.5 en vanuit milieuzonering behoeft dit op deze plaats geen nadere onderbouwing. Het aspect geluid is nader onderbouwd met akoestisch onderzoek naar weg- en spoorverkeerslawaai en naar de geluidbelasting van het emplacement. Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 4.3 en daaruit blijkt dat op een deel van de noord- en de oostzijde van het hoogbouwblok er sprake is van cumulatie van weg- en railverkeer. De oostgevel wordt bovendien belast door geluid van het emplacement. De geluidsbelastingen van het wegverkeer en het spoor blijven ruim onder de maximale waarden waardoor de geluidssituatie bij de woningen, waarbij cumulatie optreedt, niet onaanvaardbaar is.

Ook is er een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van trillingen van het spoor, zie Bijlage 5 Trillingsonderzoek. De resultaten zijn hieronder beknopt weergegeven.

De afstand van de nieuwbouw binnen het plangebied tot aan het spoor is nog relatief groot. Het

dichtstbijzijnde spoor dat toegang geeft tot het emplacement ligt op 95 meter en de afstand tot het eerste doorgaande spoor 5 bedraagt 115 meter. Op deze afstanden zijn in de bodem al geen voelbare trillingen meer te verwachten.

In de te realiseren bebouwing zou lichte trillingsversterking kunnen ontstaan in vloeren. In het qua trillingen meest kritische plintdeel aan spoorzijde zou dit in het ongunstigste geval kunnen leiden tot trillingssterkten net boven de voelbaarheidsgrens. Worst case is een maximum trillingssterkte $V_{\max}$ van 0,16 berekend, wat echter nog ruim onder de streefwaarde uit de SRB-B is, geldend voor woonfuncties in de nachtperiode. Deze waarde wordt alleen onder ongunstige omstandigheden bereikt door goederentreinen op de dichtstbijzijnde sporen 5, 6 en 107 (richting emplacement) en dan alleen als deze snelheden van meer dan 40km/u aanhouden. In de regel wekken ook goederentreinen geen voelbare trillingen op in betonbouw op deze afstand. De verwachte gemiddelde trillingssterkte V_{per} is dan ook verwaarloosbaar. Het project kan dan ook probleemloos voldoen aan de in de SBR-B gestelde streefwaarden.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de planontwikkeling

4.4 Geluid

Toetsingskader wegverkeerslawaaai

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, de ligging binnen/buiten stedelijk gebied en de maximumsnelheid. De Wet geluidhinder kijkt niet naar wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.

Aantal rijstroken	Breedte geluidszone in meters	
	Binnenstedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

Onderhavig plangebied ligt binnen de geluidszone van meerdere wegen. Per weg wordt binnen de geluidszone van die weg de geluidsbelasting in een prognosejaar op de geluidsgevoelige objecten berekend. Deze waarden worden verminderd conform artikel 110g van de Wgh. Dit is een anticipatie op de ontwikkeling van stillere voertuigen.

Wegtype	Aftrek
Doelsnelheid <70km/u	5dB
Doelsnelheid 70km/u of meer	
Als de geluidsbelasting zonder aftrek 57 dB bedraagt	4dB

Als de geluidsbelasting zonder aftrek 56 dB bedraagt	3dB
Als de geluidsbelasting een andere waarde heeft	2dB

Tabel: Aftrek artikel 110g

In de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel is 48 dB en mag in principe niet worden overschreden.

Onder bepaalde voorwaarden, als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landschappelijke, stedenbouwkundige of financiële aard, mag de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximaal toelaatbare waarde. Hiervoor kan middels een ontheffing een hogere waarde te worden vastgesteld. De voorwaarden staan in het Hogere Waardebeleid. De maximaal toelaatbare waarde voor een nieuwe woonfunctie in stedelijk gebied bedraagt 63dB.

Deze locatie vervangt bestaande bebouwing en ligt binnen 500 meter van een ov-knooppunt. Er mag dus een Hogere Waarde Besluit worden afgegeven.

Toetsingskader spoorweglawaai

De bescherming die in hoofdstuk 4 Spoorwegen van het Besluit geluidhinder wordt geboden (art. 106 Wgh) is van toepassing bij:

- realisatie van een geluidsgevoelige bestemming (via een ruimtelijk besluit) in de zone langs een spoorweg aangegeven op de geluidplafondkaart of op de zonekaart
- aanleg/wijziging van een spoorweg die is aangegeven op de zonekaart
- saneringswoningen langs een spoorweg die is aangegeven op de zonekaart

Voor spoorwegen aangegeven op geluidsplafondkaart deze kaart wordt in artikel 1.4a uit het Besluit geluidhinder (Bg) de omvang van deze zone geregeld. Deze is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond (GPP). Nijmegen kent geen spoorwegen die niet op de geluidsplafondkaart staan.

Hoogte GPP	Breedte van de geluidszone in meters
Kleiner dan 56 dB	100
56 tot 61 dB	200
61 tot 66 dB	300
66 tot 71 dB	600
71 tot 74 dB	900
74 dB of meer	1200

Op basis van het Geluidregister blijkt de geluidszone van het spoor hier een breedte te hebben van 100 meter. Er is zodoende een kleine overlap met dit plan. Binnen deze zone wordt er getoetst op de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare waarde. De voorkeursgrenswaarde voor wonen bedraagt 55 dB. De maximaal toelaatbare waarde is 68 dB.

Toetsingskader industrielawaai

De grens van de geluidszone voor industrieterreinen wordt in het bestemmingsplan vastgelegd.

Dit gebied ligt niet binnen de geluidszone van een gezoneerd industrieterrein.

Resultaten akoestisch onderzoek

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de Tunnelweg, De Marialaan, Tweede Oude Heselaan en de spoorlijn Arnhem-Nijmegen-Den Bosch/Venlo.

Het bestemmingsplan maakt nieuwe woningen mogelijk en daarom zijn de geluidbelastingen door de verschillende bronnen berekend. De geluidbelastingen door het wegverkeer zijn gebaseerd op de verkeersprognoses voor 2033. De geluidbelasting veroorzaakt door het spoor is gebaseerd op het geluidsmodel van ProRail dat is opgesteld voor het onderzoek naar het Ontwerp Tracébesluit voor het Programma Hoofdstructuur Spoor (PHS).

Resultaten akoestisch onderzoek, zie Bijlage 6 Akoestisch onderzoek

Wegverkeer	Voorkeursgrenswaarde	Maximale toelaatbare waarde (woon-bestedingen)	Hoogste berekende geluidsbelasting 2033 incl. aftrek art. 110 Wgh
Tunnelweg – tweede Oude Heeselaan	48	63	59
Spoorverkeer	Voorkeurswaarde	Maximale waarde	Hoogste berekende geluidsbelasting.
Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-/Venlo	55	68	<55

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbij geen bijzondere eisen worden gesteld aan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Voor spoorweglawaai is de voorkeursgrenswaarde 55 dB. Hogere geluidsbelastingen kunnen worden toegestaan als hiervoor een apart hogere waardenbesluit wordt genomen. In het bijbehorende akoestisch onderzoek staat ook welke maatregelen de geluidsbelasting kunnen verlagen. In het hogere waardenbesluit staat welke maatregelen worden getroffen en welke afwegingen zijn gemaakt om de hogere geluidsbelastingen toe te staan. Aan het hogere waardenbesluit zijn de volgende indelingseisen verbonden:

- Voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld geldt dat:
- de woning ten minste één geluidsluwe zijde heeft;
- ten minste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde van de woning ligt, als de geluidsbelasting van de woning groter is dan 53 dB ten gevolge van wegverkeer;

Geluid van inrichtingen

Bij hantering van de richtafstanden van de VNG is een goed leefklimaat aannemelijk. Omdat voor enkele inrichtingen de richtafstand voor geluid niet gehaald wordt, is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat:

- De geluidsbelasting op de bestaande bebouwing ten gevolge van de inrichtingen in dit plan,

exclusief laad en losactiviteiten niet hoger is dan de streefwaardes voor gemengd gebied. De overschrijdingen als gevolg van laad en los activiteiten op de bestaande bebouwing is door de beperkte omvang aanvaardbaar.

- De gemiddelde geluidbelasting op de oostgevel van de nieuwbouw ten gevolge van het spooreplacement is 5dB hoger dan de maximaal toelaatbare waarde voor gemengd gebied.
- De gemiddelde geluidbelasting op de noordgevel van de nieuwbouw ten gevolge van het spooreplacement is 2dB hoger dan de maximaal toelaatbare waarde voor gemengd gebied. Vanuit de Wgh en dus het Hogere Waardebesluit worden hier reeds maatregelen voorgeschreven. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.
- De gemiddelde geluidsbelasting op de oostgevel van de nieuwbouw ten gevolge van de horeca in dit plan is 7 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare waarde voor gemengd gebied. Maatregelen zijn noodzakelijk. Beperken van de bron of de overdracht is niet wenselijk.
- De overschrijdingen van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van dit plan zijn ten gevolge van laad en losactiviteiten. De overschrijdingen als gevolg van laad en los activiteiten op de nieuwbouw is door de beperkte omvang aanvaardbaar.

Vanwege de berekende geluidsniveaus moeten, door de initiatiefnemer voor de woningen waarvoor een overschrijding van de grenswaarde is berekend, voldoende gevelmaatregelen worden genomen zodat een goed woon - en leefklimaat wordt gecreëerd. Hierom dient voor de woningen die een te grote geluidbelasting ondervinden van het spooreplacement en de horeca, te allen tijde te worden voldaan aan de maximaal toelaatbare binnenwaarde van:

1. 30 db(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau *
 - a. Te verminderen met 5dB tussen 19:00 en 23:00
 - b. Te verminderen met 10 dB tussen 23:00 en 7:00
 - c. Het geluid als gevolg van laad en losactiviteiten tussen 7:00 en 19:00 wordt hier buiten beschouwing gelaten
2. 50 dB(A) voor het maximale geluidniveau*
 - a. Te verminderen met 5dB tussen 19:00 en 23:00
 - b. Te verminderen met 10 dB tussen 23:00 en 7:00
 - c. Het geluid als gevolg van laad en losactiviteiten tussen 7:00 en 19:00 wordt hier buiten beschouwing gelaten

In de regels van het bestemmingsplan zijn deze maximaal toelaatbare binnenwaarden door middel van een voorwaardelijke verplichting zekergestellt.

*Deze normen garanderen een kwaliteitsniveau gelijk aan datgeen wat ervaren wordt bij een geluidbelasting conform het activiteitenbesluit minus de minimale geluidwering voor industrielawaai van 20dB

Cumulatie van geluid

Op een deel van de noord- en de oostzijde van het hoogbouwblok is er sprake van cumulatie van weg- en railverkeer. De oostgevel wordt bovendien belast door geluid van het emplacement. De geluidsbelastingen van het wegverkeer en het spoor blijven ruim onder de maximale waarden waardoor de geluidssituatie bij de woningen, waarbij cumulatie optreedt, niet onaanvaardbaar is.

De optredende cumulatie is wel aanleiding om bij de geplande aanpassingen van de sporen rond het station (vanwege het Programma Hoog Frequent Spoor - PHS) te streven naar zo stil mogelijk spoorconstructies. Dit is niet alleen prettig voor de toekomstige bewoners van de

nieuwbouw maar ook voor de bewoners in de bestaande woningen.

Aanvullende notitie geluid, zie Bijlage 7

Op 3 oktober 2023 is door DGMR een aanvullende notitie opgesteld. Uit deze notitie volgt dat de gemiddelde waarden voor geluid voldoen aan stap 2 van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. De piekgeluiden kunnen als aanvaardbaar worden beschouwd en er blijft sprake van een goed woon- en leefklimaat van omwonenden.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde akoestische onderzoeken kan worden gesteld dat er vanuit de Wet geluidhinder geen belemmeringen bestaan voor het bestemmingsplan.

4.5 Luchtkwaliteit

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

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

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

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

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

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

- de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft (Wm artikel 5.16.1.b.1°), of;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor

overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO₂ en/of PM₁₀, of;

- de ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in, past binnen, of is in elk geval niet strijdig met een vastgesteld programma zoals het NSL (Wm artikel 5.16.1.d), of;
- er geen grenswaarden worden overschreden door de ruimtelijke ontwikkeling.

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

In het onderhavige plan bestaat het voornemen om op de locatie een hotel, woningen, co-working spaces, commerciële dienstverlening en lichte horeca te realiseren. Voorheen was er een kantoorgebouw aanwezig. De netto verkeersaantrekkende werking van deze ontwikkeling veroorzaakt geen verslechtering van de luchtkwaliteit van 3% of meer (vergelijkbaar met verkeersaantrekkende werking van 1500 woningen). Daarmee valt de wijziging binnen de grenzen van het Besluit Niet In Betekende Mate Bijdragen en hoeft geen nader onderzoek plaats te vinden.

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

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

In de landelijke "GGD-Richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid" adviseert de GGD ten aanzien van het bouwen van gevoelige bestemmingen langs drukke gemeentelijke wegen (meer dan 10.000 mvt/etm):

- geen afstandscriterium;
- niet bouwen direct langs een drukke weg (dus niet in 1^e lijnsbebouwing);
- GGD heeft het advies “niet in 1^e lijnsbebouwing” aangevuld met dat dit minimaal moet gelden binnen 50 meter van de rand van de drukke gemeentelijke weg.

De Tunnelweg is een drukke gemeentelijke weg met meer dan 10.000 mvt/etmaal. Geadviseerd wordt voor een eventuele buitenschoolse opvang of kinderdagverblijf een afstand van minimaal 50 meter aan te houden en het liefst zo ver mogelijk van de weg af te situeren. Gezien kavelgrootte en de volumeopgaaf zou dit mogelijk moeten zijn.

Daarnaast wordt geadviseerd sowieso rekening te houden met de gezondheid van de bewoners en is het aan te raden dat luchtbehandelingssystemen van luchtkwaliteitsfilters worden voorzien zodat de inname van fijn stof en roetdeeltjes binnen gebouwen voor een groot deel gereduceerd kunnen worden.

Uit de onderstaande figuur blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ ter plaatse onder de 25 µg/m³ bedraagt. Ter plaatse van het plan worden de grenswaarden niet overschreden. Luchtkwaliteit is daarom geen beperking voor het plan.



Figuur 18. Concentratiekaart stikstofdepositie.

Op basis van de bovenstaande gegevens kan worden geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

4.6 Ruimtelijke veiligheid

4.6.1 Inleiding

In het kader van het Instrument Ruimtelijke Veiligheid is gekeken naar de volgende aspecten.

- Gezondheid
- Ontploffbare oorlogsresten (OOO)
- Externe veiligheid
- Hoogwater
- Evenementen
- Bereikbaarheid en opkomsttijden
- Natuurbrand
- Sociale Veiligheid

Hieronder zal per aspect een korte beschouwing gegeven worden van de situatie. Vervolgens wordt een en ander kort samengevat.

4.6.2 Constateringen

Gezondheid

Drukkere verkeerswegen liggen op dusdanig beperkte afstand van het plangebied dat de luchtkwaliteit op die grond wellicht van mindere kwaliteit is. Een en ander is nader toegelicht in paragraaf 4.4.

Ontploffbare oorlogsresten (OOO)

Het plangebied is verdacht op de volgende categorieën:

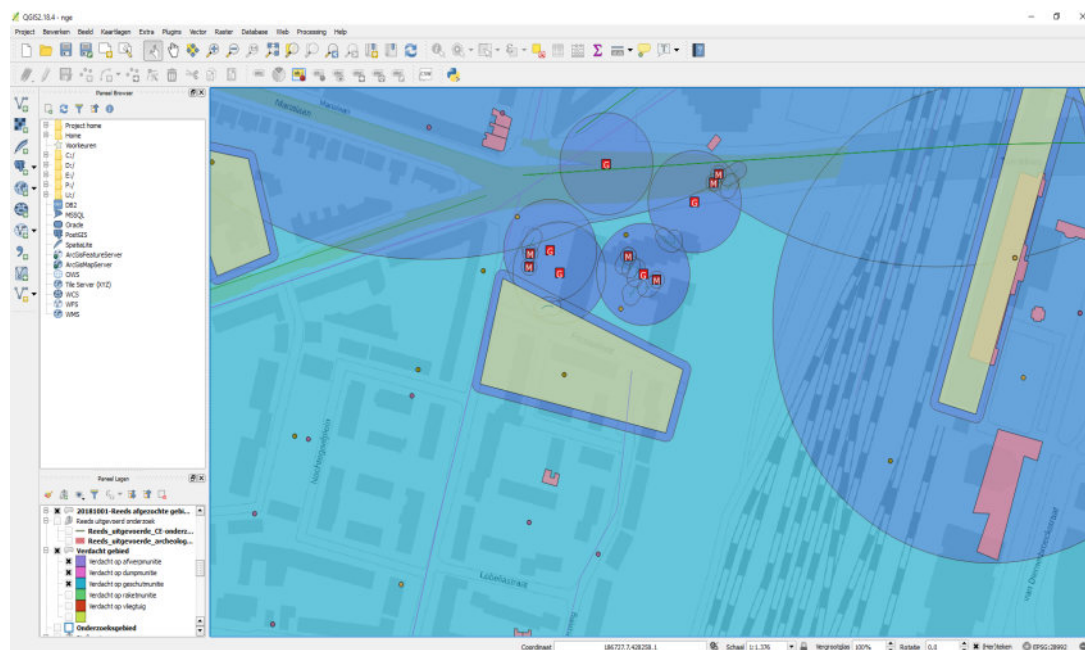
Afwerpmunitie (in de noordwest-hoek van het plangebied, dit in verband met voltreffer tijdens bombardement op 22 februari 1944 op de bakkerij schuin tegenover op de Marialaan)

Geschutsmunition (gehele plangebied)

Dumpmunition (in verband met geschutsopstellingen en munitiedepots in het plangebied).

De verticale afbakening voor afwerpmunitie is op basis van sonderingsgegevens in de nabijheid van het plangebied vastgesteld op 9 +NAP. De exacte vaststelling van het verdachte gebied voor de afwerpmunitie volgt begin november 2021. Tevens wordt nog onderzocht in hoeverre daarbij de verdenking op vliegtuigbommen met chemische vertragingsonstekers een belemmerende factor wordt in relatie tot de uit te voeren (civieltechnische) werkzaamheden.

Voor geschutsmunition als dumpmunition hanteren we een diepte van respectievelijk 2,5 en 2 meter beneden maaiveld.



Figuur 19: verdacht gebied Ontploffbare oorlogsresten ter plaatse van plangebied en nabije omgeving.

Mate van verdachtheid is gebaseerd op de beschikbare historische bronnen.

Los van het bombardement op 22 februari 1944 wordt er nog melding gemaakt van de vondst in 1944 van niet-ontploffte projectielen aan de Koninginnelaan, plus twee ruimingen door de EOD na de oorlog waarbij diverse explosieven en 1200 stuks kleinkaliber munitie zijn verwijderd.

Op een luchtfoto van 15 maart 1945 (hieronder) zijn de diverse stellingen in het plangebied goed te zien.



Figuur 20: luchtfoto 15 maart 1945

Op basis van deze gegevens is het advies om de werkzaamheden in het plangebied voorafgaand te laten onderzoeken op OO. Daar waar dat niet mogelijk is omdat er nog bebouwing staat dienen de ondergrondse sloopwerkzaamheden begeleid te worden door een opsporingsbedrijf. Onder de funderingen dient dit plaats te vinden vanaf waar geroerde grond eindigt tot op maximaal 9 meter +NAP.

Daar waar alleen in na de oorlog geroerde grond wordt gewerkt kunnen werkzaamheden uitgevoerd worden zonder OOO-begeleiding. Daarbij geldt echter wel dat tijdens een toolbox meeting voorafgaand aan de werkzaamheden ter plekke het protocol toevalsvondsten besproken dient te worden. In het kort: wordt er tijdens werkzaamheden een verdacht object aangetroffen, leg dan de werkzaamheden stil, evacueer de aanwezigen en bel dan de politie. Zij bepalen vervolgens (eventueel in overleg met de EODD) eventuele vervolgstappen.

Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer/opdrachtgever (in het kader van Arbowetgeving) om hieraan gevolg te geven.

Externe veiligheid

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en risicovolle transportroutes, zoals wegen, vaarwegen en spoorwegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en buisleidingen. Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden/-afstanden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden.

De volgende risicobronnen hebben invloed op het bestemmingsplan gebied.

Transportrisico's

- Het Spoor Nijmegen-Arnhem
- De Waal

Toetsing aan Plaatsgebonden risico (PR)

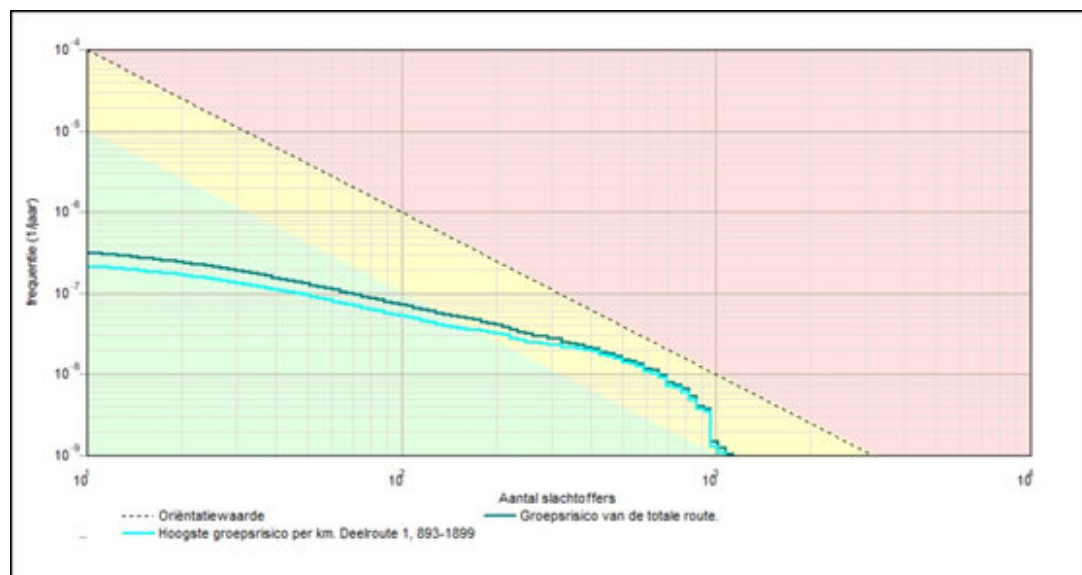
Onder het PR wordt verstaan de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een gevaarbron bevindt, overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen van die bron. Voor het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden ($PR \cdot 10^{-6}$)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

De verantwoording van het groepsrisico

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

De risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen op het plangebied zijn berekend door de ODRN (zie Bijlage 8 Risico spoor op plangebied, 21 juli 2022), het plangebied ligt binnen de 200 meter vanaf het spoor waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De bestaande dichtheid langs het spoor in de stationsomgeving is al hoog en neemt door de ontwikkeling van het plan nog iets toe. Met name in de nachtperiode, waar de meerderheid van de goederentreinen rijden, zullen er meer personen verblijven op de nieuwe locatie. Een kantoorlocatie wordt immers vervangen voor een ontwikkeling met appartementen, een hotel, winkels en horeca. In de berekening van het groepsrisico is een toename van in totaal 1200 personen in de nachtperiode gemodelleerd en 650 in de dagperiode.

Zoals blijkt uit de berekening is de toename van het groepsrisico echter gering, van 0,45 (blauwe lijn in figuur) naar 0,46 (rode lijn) maal de oriëntatiewaarde. De toename ligt dus onder de 10% waardoor een beperkte verantwoording op grond van het Bevt (Bevt, art 8 lid 2a) mogelijk is.



Figuur 21. Groepsrisico met voorziene ontwikkelingen op het voormalige UWV terrein.

De appartementen die worden gerealiseerd in het plangebied zijn kwetsbare objecten volgens de definitie van het Bevt/Bevi. Volgens de beleidsvisie externe veiligheid van Nijmegen (feb 2014) dient de groepsrisicoverantwoording zwaar te worden uitgevoerd indien kwetsbare objecten worden gerealiseerd binnen de 200 meter contour van het spoor. De visie is opgesteld

voordat het 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' in werking is getreden. Met dit basisnet zijn de risico's langs het spoor aanzienlijk gereduceerd. Hierdoor staan aanvullende maatregelen zoals bouwkundige maatregelen niet meer in verhouding tot een eventueel verder reduceren van het risico. Alleen de zeer kwetsbare objecten worden uitgesloten binnen een veiligheidszone van 200 meter vanaf het spoor en dus ook in dit nieuwe plangebied.

Over de Waal worden ook grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. De afstand tot het plangebied is echter dusdanig groot (950 meter) dat alleen een zeer onwaarschijnlijk toxisch scenario het plangebied kan bereiken. In de beleidsvisie uit 2014 is hiervoor een standaard verantwoording opgesteld op pagina 33.

De veiligheidsregio Gelderland Zuid (zie Bijlage 9 VRGZ advies) heeft in haar advies aangegeven dat de bereikbaarheid van het plangebied voldoende is. Ook is in de directe omgeving van het spoor voldoende bluswater voorhanden. Er is dus geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen.

Hoogwater

Het plangebied ligt niet in een overstroombaar gebied. Dit aspect is daarmee niet relevant voor dit gebied.

Evenementen

In het plangebied zijn geen evenemententerreinen voorzien.

Bereikbaarheid en opkomsttijden

Het plangebied is vanuit de brandweerposten Nijmegen Centrum en Nijmegen Noord binnen 8 minuten bereikbaar. Bij ontsluiting van het gebied is het belangrijk dat de diverse functies in het gebouw bereikbaar zijn voor hulpverleningsdiensten langs twee niet samenvallende routes. In beginsel moeten de (brandweer)ingangen van een pand tot op 10 meter benaderbaar zijn door brandweervoertuigen conform Bouwbesluit 2012. Uitwerking hiervan kan conform de "Handreiking bluswater en bereikbaarheid" van Brandweer Nederland.

Bluswatervoorziening

In de omgeving van het gebouw is in principe voldoende bluswater aanwezig om een beginnende brand in het gebouw te kunnen blussen. Mogelijk dienen er, afhankelijk van de locatie van brandweeringangen, brandkranen of putten bijgeplaatst te worden. Voor een woning voldoet in beginsel 30 mS/u aan bluswater, voor de overige functies is 60 mS/u het uitgangspunt. Bij hoogbouw boven 20 m en panden met een grote inzetdiepte worden conform Bouwbesluit droge blusleidingen aangelegd. Bij de vulpunten van deze leidingen dient tevens een bluswatervoorziening aanwezig te zijn.

In dit gebouw is tevens een parkeergarage voorzien. Nederland kent een toenemend gebruik van elektrische auto's. Een belangrijk aandachtspunt in de komende jaren zal echter zijn dat een accubrand in deze auto's niet of nauwelijks te blussen is. Bij verbranding van de accu komen

zeer toxische stoffen vrij. Parkeren van deze auto's in (ondergrondse) parkeergarages levert de brandweer dus mogelijk bij brand zeer grote dilemma's op. Daarbij is het laden van de accu een kansverhogende factor. Het is niet uitgesloten dat een dergelijke onblusbare brand leidt tot verlies van het pand.

Natuurbrand

Het plangebied wordt niet bedreigd door natuurbranden.

Conclusie:

Op grond van bovenstaande analyse zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6.3 Advies

Uit voorgaande constatering kunnen de volgende adviezen worden gedestilleerd.

Externe veiligheid

- Bluswatervoorzieningen voor en bereikbaarheid van het spoor mag niet door deze ontwikkeling belemmerd worden.
- Uitgangspunt is dat een modern pand voldoende geïsoleerd wordt om in een overleefbaar klimaat voor toxische water- en spoorincidenten te voorzien. Daarvoor moeten wel ramen, deuren en ventilatieopeningen gesloten worden. Belangrijk is dat mechanische ventilatie op een centrale plaats/centrale plaatsen af te schakelen is.
- Het toekomstige Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) kent voor zeer kwetsbare objecten maatregelen om de overleefbaarheid van een incident met brandbaar gas te vergroten. Toepassing op dit (kwetsbare) object, is niet wettelijk verplicht, maar kan de overlevingsmogelijkheden wel vergroten.
- Vluchtroutes (inpandig en uitpandig) dienen van het spoor weg te leiden, met die verstande dat het gehele capaciteit van ontvluchting van het gebouw van de bron af gerealiseerd moet kunnen worden.
- Per definitie helpt het als personen in een plangebied bekend zijn met de omgevingsrisico's: risicocommunicatie naar gebruikers van het plangebied is dus belang.
- Gezien de nabijheid van het spoor raden wij af om in dit gebouw functies gericht op verminderd zelfredzame personen te realiseren (zeer kwetsbare objecten).

Deze maatregelen kunnen in geval van ongevallen met gevaarlijke stoffen het aantal slachtoffers reduceren. Er zal, gezien de geringe afstand tot de risicobron, echter altijd een restrisico blijven.

Bereikbaarheid

- Conform het Bouwbesluit dient de toegang van een pand waar mensen verblijven tot 10 meter benaderbaar te zijn voor hulpverleningsvoertuigen. Brandweervoertuigen zijn daarbij maatgevend. Tevens dient er een opstelplaats te zijn van waaruit doeltreffend een verbinding met gelegd kan worden met de bluswatervoorziening.

Bluswatervoorziening

- Gezien de hoogte van het gebouw en de verwachte inzetdiepte zullen hierin één of meer droge blusleidingen aangelegd moeten worden conform Bouwbesluit.
- Binnen 40 meter van de brandweeringangen dient een bluswatervoorziening aanwezig te zijn (norm is 30 m³/u voor woningen; 60m³/u voor overige functies). Belangrijk is dat er rekening gehouden wordt met de positionering van opstelplaatsen en bluswatervoorziening t.o.v. vulpunten voor droge blusleidingen.
- In het pand wordt een parkeergarage gerealiseerd. Verwachting is dat hier in toenemende mate elektrische auto's in geparkeerd worden. De accu's leveren een brandrisico op waarbij de auto vrijwel niet meer te blussen is. Dit zou kunnen escaleren tot een grote, onbeheersbare brand, die de draagconstructie van het pand bedreigt. Hoewel er nog geen duidelijkheid is op passende maatregelen om zo'n brand te voorkomen of te beperken, vragen wij aandacht hiervoor. Aangezien het laden een verhoogd risico lijkt te geven, is het raadzaam in de parkeergarage geen laadpunten aan te leggen.

4.6.4 Conclusie

Met inachtneming van de bovenstaande adviezen bestaan er vanuit veiligheidsoogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Bodem

Het bestaande bestemmingsplan wordt gewijzigd van bestemmingen Kantoor, Gemengd, Groen en Verkeer naar Gemengd. Het bevoegd gezag moet bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaren over relevante feiten en af te wegen belangen (artikel 3.2 Awb). Het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, waaronder de bodem. Ook moet inzicht bestaan over de uitvoerbaarheid van het plan (artikel 3.1.6 Bro). Bodemverontreiniging kan hierop van invloed zijn. Daarom wordt de bodemkwaliteit in relatie tot het bestemmingsplan beoordeeld.

Bodemkwaliteit

Er zijn binnen de grenzen van het plangebied al meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. De bodemkwaliteit is beoordeeld op basis van de volgende rapporten (in chronologische volgorde):

1. Verslag van onderzoek naar bodemverontreiniging in de gemeente Nijmegen. Van Swaay fase I nader onderzoek. Gemeente Nijmegen, april 1987,
2. Uitloogonderzoek kwikhoudende grond, Tauw bv, 51618.87, oktober 1987,
3. Onderzoek naar de speciatie van kwik, Van Swaay terrein. Nijmegen, Tauw bv, R3124894.AO1/JJS, augustus 1990,
4. Verslag van onderzoek naar bodemverontreiniging in de gemeente Nijmegen. Voormalig bedrijf Van Swaay. Nader onderzoek fase 2, Gemeente Nijmegen, april 1991,
5. Nader onderzoek fase 2, Nader bodemonderzoek Van Sway te Nijmegen, Tauw bv, R3194310.003/GNO; augustus 1994,
6. Notitie mogelijke uitgangspunten voor risicobenadering saneringsvarianten voor de locatie Van Swaay te Nijmegen, Tauw bv, R3378063.T03/RGL, maart 1995,
7. Aanvullend bodemonderzoek Van Swaay terrein te Nijmegen, Tauw bv, R3378063.T02/RGL, april 1995,
8. Risicovariant in het kader van het saneringsonderzoek voor het Van Swaay terrein Tunnelweg te Nijmegen, Tauw bv, R3378063.T05/RGL, juli 1995,
9. Saneringsonderzoek fase 2 Van Swaay terrein Tunnelweg te Nijmegen, Tauw bv, R3378063.T06/RGL, november 1995,
10. Deelsaneringsplan fase I Van Swaay-terrein Eerste Oude Heselaan te Nijmegen, Tauw bv, R002/3760278/RGL/D01/D, 1-10-1999,
11. Archief- en bodemonderzoek noordelijk terreindeel voormalig Van Swaay-terrein te

- Nijmegen, Tauw bv, R001-3891313TPB-D02-D, 25-9-2001,
12. Actualiserend grondonderzoek noordelijk en zuidelijk Van Swaay-terreindeel te Nijmegen, Tauw bv, R001-3969703IKO-D01-D, 28-2-2002,
 13. Historisch onderzoek en luchtfoto interpretatie zuidelijk terreindeel Van Swaay te Nijmegen, Tauw bv, R001-4208226IKO-D01-D, 25-4-2002,
 14. Aanvullend onderzoek diepe grondwaterverontreinigingen zuidelijk terreindeel Van Swaay te Nijmegen, Tauw bv, R001-3979962IKO-D01-D, 10-1-2003,
 15. Evaluatierapport aanleg in situ systeem zuidelijk terreindeel Van Swaay-terrein te Nijmegen, Tauw bv, R005-3891313KLU-D01-D, 11-2-2003,
 16. Digitaliseren beschikbare onderzoeksgegevens van Swaay te Nijmegen, Tauw bv, R001-4251040EMH-D01-D, 28-3-2003,
 17. Actualisatie grondwaterkwaliteit en vervolgstappen t.a.v. diepe grondwaterverontreiniging zuidelijk deel 'Van Swaay-terrein' te Nijmegen, Tauw bv, R001-4290946EMH-D01-D, 22-8-2003,
 18. Tussenevaluatie in situ sanering 2003 zuidelijk terrein Van Swaay te Nijmegen, Tauw bv, R003-3981525EMH-D01-D, 21-11-2003,
 19. Overzicht monitoringsresultaten tot en met januari 2004 MKB van Swaay te Nijmegen, Tauw bv, B001-4309779EMH-D01-D, 16-2-2004,
 20. Variantenafweging voormalig Van Swaay terrein te Nijmegen, Tauw bv, R001-4329722ECL-V01-NL, 9-12-2004,
 21. Resultaten grondbemonstering oktober 2006 en interpretatie van de bestaande verontreinigingsgegevens van het Van Swaaij terrein, Bioclear, 2006.2760, 22-11-2006,
 22. Notitie met resultaten bemonstering grondwater en oliekarakterisatie op de locatie Eerste Oude Heselaan 11 (voormalig van Swaaij terrein) te Nijmegen, Bioclear, 2006.2670, 78-8-2007,
 23. Tussentijdse rapportage nul-monitoring van Swaaij terrein, Bioclear, 2006.2760/5885, 10-12-2008,
 24. Tussentijdse rapportage nul-monitoring van Swaaij terrein, Bioclear, 2006.2760/6423, 31-10-2009,
 25. Aanvullende werkzaamheden locatie van Swaaij te Nijmegen, Bioclear, 2006.2760/6701, 1-4-2010,
 26. Beheerplan van Swaaij terrein te Nijmegen, Bioclear, 2006.2760/7143, 3-12-2010,
 27. Verkennend en asbest onderzoek Fresiastraat 3 te Nijmegen, Tauw bv, R001-1271808MCR-V01-baw-NL, 17-9-2019,
 28. Actualiserend bodemonderzoek UWV van Swaaij-terrein Nijmegen, Bioclear, 201195608/12357 versie 2, 10-6-2020'
 29. Nader en aanvullend bodemonderzoek Koninginnelaan te Nijmegen, ABO Milieuconsult, ANL22-6588 versie 2, 27-1-2023.

Uit deze bodemonderzoeken blijkt het volgende:

Verontreinigingssituatie vaste bodem

- De onderstaande beschrijving van de verontreiniging heeft betrekking op het plangebied.
- Het plangebied beslaat voor een klein stuk een deel van het voormalige Van Swaay-terrein. Het grootste deel van het plangebied grenst direct ten westen aan het voormalige van Swaay terrein. Gedeputeerde staten van de provincie Gelderland heeft in een besluit vastgelegd dat het van Swaay-terrein een geval van ernstige bodemverontreiniging betreft. De verontreiniging is ontstaan door de voormalige activiteiten van van Swaay. Bijna het hele plangebied is verontreinigd geraakt door de activiteiten op het voormalige van Swaay-terrein. De verontreiniging wordt behalve op het van Swaay-terrein zelf ook aangetroffen op het aangrenzende terrein aan de westkant. De exacte grens van de verontreiniging is op het westelijk deel van het plangebied ter plaatse van de huidige Fresiastraat richting de Koninginnelaan globaal in beeld.

- In de bovengrond (tot 1,5 m-mv) van het hele plangebied worden puin-, baksteen- en kooldeeltjes en slakken aangetroffen. Op het voormalige van Swaay-terrein plaatselijk ook tot op grotere diepte.
- De vaste bodem op het van Swaay-terrein is verontreinigd met kwik en PAK in matig tot sterk verhoogde concentraties (overschrijding van tussen- en interventiewaarde).
- In het algemeen blijkt uit de onderzoeken dat op het voormalige van Swaay-terrein in de bovenste meter de hogere kwik concentraties worden aangetroffen (meer dan 10 keer de Interventiewaarde). Naar de diepte toe nemen de concentraties met kwik af. Op 2,5 -3,0 m-mv worden lagere kwik concentraties aangetroffen tussen de achtergrondwaarde en de interventiewaarde. Plaatselijk wordt de kwik verontreiniging aangetroffen tot op 6-8 m-mv in de bodem. De Pak verontreiniging wordt plaatselijk tot 6 m-mv aangetroffen;
- Op het deel van het plangebied dat zich ten westen van het van Swaay-terrein bevindt, worden in de bovenste meter tot anderhalve meter ook verhoogde concentraties kwik aangetroffen. Deze overschrijden de interventiewaarde niet maar zijn wel hoger dan de Lokale Maximale Waarde. Op dit deel wordt in de laag van 0,5-0,7 minus maaiveld over een klein oppervlak ook een laag aangetroffen waar voor PAK de interventiewaarde wordt overschreden.
- Daarnaast worden op beide terreindelen andere metalen (koper, zink en lood) PFAS en pcb's licht verhoogd aangetroffen.

Verontreinigingssituatie grondwater

- Het grondwater op de locatie is licht verontreinigd met barium, molybdeen, naftaleen, anthraceen, tetrachlooretheen, 1,1,2-trichloorethaan en chloorfenolen. Plaatselijk is het grondwater matig verontreinigd met arseen; op beperkte schaal is het grondwater sterk verontreinigd met kwik.
- Op het zuidoostelijke deel van het plangebied bevindt zich een kern waar het grondwater sterk verontreinigd is met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie. Deze kern is in zowel horizontale als verticale richting afgeperkt. De verontreiniging wordt niet beneden de kleilaag, die zich op 17-20 m-mv. bevindt, aangetoond.

In 2020 is een bodemonderzoek uitgevoerd dat het hele plangebied beslaat. De overige uitgevoerde bodemonderzoeken zijn gedateerd en ouder dan 5 jaar.

Samengevat komt uit de bodemonderzoeken een vrij compleet beeld van de te verwachten bodemkwaliteit naar voren. De bodemonderzoeken zijn voor zover het de verontreiniging op het voormalige van Swaay-terrein betreft wel voor een groot deel gedateerd, dat wil zeggen ouder dan vijf jaar. Onlangs heeft er een actualisatie onderzoek plaatsgevonden (rapportnummer 28 in het hierboven opgesomde overzicht van onderzoeken) dat het gehele plangebied omvat.

Besluiten Wbb binnen het plangebied

Er zijn een aantal beschikkingen genomen met betrekking tot de aangetroffen verontreiniging op een deel van het plangebied. Het gaat om de verontreiniging afkomstig van het voormalige van Swaay-terrein. In 1997 is door gedeputeerde staten een beschikking genomen op ernst en urgentie: Voormalig van Swaay-terrein Nijmegen, kenmerk MW94.57264-6022005, d.d. 18 juni 1997. Hierin staat dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging waarvan de sanering urgent is. De risico's voor de volksgezondheid worden niet overschreden. Ook zijn er geen actuele ecologische risico's. Wel raakt een bodemvolume van meer dan 1000 m³ per jaar verontreinigd maar minder dan 5000 m³. In het besluit is aangegeven dat een sanering binnen 4 jaar moet starten, uiterlijk in 2001. In het besluit is aangegeven dat maatschappelijke argumenten een reden kunnen vormen om de aanvang van de sanering op een later tijdstip te bepalen. Als gebruiksbeperkingen is in het besluit opgenomen dat het afsluitend hekwerk in stand moet worden gehouden en dat bij bronbemaling binnen de grenzen van de

verontreiniging of in de directe omgeving rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat het opgepompte water moet worden gezuiverd voordat het geloosd kan worden en dat voorkomen moet worden dat door bronbemaling de bodem ter plaatse opnieuw of verder verontreinigd raakt.

Tegelijkertijd is een keuze gemaakt voor een saneringsvariant op basis van een ingediend saneringsonderzoek (Saneringsonderzoek fase 2 Van Swaay terrein Tunnelweg te Nijmegen, Tauw bv, november 1995). De gekozen variant heeft als doel voor het totale Van Swaay-terrein een IBC-eindsituatie (isoleren, controleren en beheersen) te bereiken. De aanpak bestaat uit een in-situ deelverwijdering van de mobiele PAK verontreiniging in de onverzadigde en verzadigde zone. Gestreefd wordt naar een eindige grondwater maatregel. Ter voorkoming van contact met verontreinigde grond wordt een leeflaag aangebracht. Een nazorgplan wordt opgesteld voor het in stand houden van de leeflaag en om blijvend de ligging van de (niet-mobiele) grondwaterverontreiniging te controleren.

De gekozen variant is uitgewerkt in een saneringsplan (Deelsaneringsplan fase I Van Swaay-terrein Eerste Oude Heselaan te Nijmegen, Tauw bv, 1-10-1999). Op 15 december 1999 heeft gedeputeerde staten in een beschikking ingestemd met de uitwerking van de saneringsaanpak. De sanering zou in twee fasen worden uitgevoerd. In de eerste fase worden maatregelen getroffen om blootstelling te voorkomen en worden maatregelen getroffen om verder verspreiding te voorkomen van de verontreiniging. In fase 2 worden de overige maatregelen uitgewerkt. De tweede fase zou starten in 2002.

De maatregelen in de eerste fase bestonden uit het plaatsen (aanvullend) hekwerk om terreindelen af te sluiten; en de verwijdering van de mobiele PAK-verontreinigingen door middel van in-situ-maatregelen.

Deze in situ maatregel is voortijdig gestopt omdat deze te weinig rendement had en er op grotere diepten buiten de invloedssfeer van het in situ saneringssysteem hoge gehalten verontreiniging werden aangetroffen.

Na aanvullend onderzoek in de periode van 2004 tot en met 2009 is er in 2010 een beheerplan opgesteld voor de grondwaterverontreiniging. Verwacht wordt dat de verontreinigingssituatie in het grondwater binnen 30 jaar tot een stabiele eindsituatie zal leiden. Dit plan is nu in uitvoering. Het betreft monitoring van de verontreinigingssituatie in het grondwater teneinde op termijn een stabiele eindsituatie te kunnen vaststellen.

De uitwerking van fase 2, de aanleg van een leeflaag, heeft nog niet plaatsgevonden maar wordt afgestemd op de toekomstige ontwikkeling van het terrein.

Op basis van het recente bodemonderzoek en het sluiten van de drinkwaterwinning Nieuwe markt kan een nieuw besluit worden genomen waarmee de grenzen van het geval worden aangepast en in plaats van urgentie, geen spoed wordt vastgesteld voor het geval van verontreiniging.

Bodemkwaliteit in relatie tot de beoogde bestemming

Er staat vast dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. Hierop is door gedeputeerde staten in 1997 een beschikking genomen op ernst en urgentie (kenmerk MW94.57264-6022005.). Een belangrijk gegeven is dat op basis van de bestaande bodemonderzoeken een deel van het plangebied sterk verontreinigd is.

In 1999 is door gedeputeerde staten ingestemd met een saneringsplan. Dit wordt gefaseerd uitgevoerd. De sanering van de eerste fase loopt. Fase 2, de aanleg van een leeflaag moet voor het plangebied uitgewerkt worden in samenhang met de voorgenomen ontwikkelingen in het

plangebied.

Het besluit op ernst en urgentie van 1997 staat toe dat verontreinigde grond overal binnen de grenzen van het geval herschikt mag worden. In dit kader moet een actueel en compleet overzicht van de bodemkwaliteit voorhanden zijn. Hiermee wordt voorkomen dat sterk verontreinigde grond wordt herschikt op plaatsen waar de bodem minder verontreinigd is. Dat is in strijd met het stand-still principe. Mogelijk moet voorafgaand aan de ontwikkeling een nieuw besluit worden genomen. Dit lijkt vooralsnog niet noodzakelijk, mits de bodemkwaliteit voldoende gedetailleerd in beeld wordt gebracht.

De bodem moet worden gesaneerd om deze geschikt te maken voor de woonbestemming. De initiatiefnemer moet daarom een saneringsplan indienen waarin de kwaliteit van de grond en de sanerende maatregelen (onder andere saneringswijze verontreinigde grond en herstel/leeflaag) worden beschreven.

Er zijn verschillende saneringsmogelijkheden om de functies die in het plangebied worden mogelijk gemaakt te realiseren (de verontreiniging geheel ontgraven, aanbrengen van een leeflaag, het gehele gebied voorzien van een verharding/bebouwing, of combinaties hiervan). De saneringsaanpak heeft wellicht gevolgen voor andere aspecten. Daarom moet duidelijk zijn voor welke saneringsaanpak wordt gekozen en wat dat betekent voor de andere aspecten waarop wordt getoetst. (Wat zijn de gevolgen van een saneringsaanpak waarbij wordt gekozen voor verharding en bebouwing voor bijvoorbeeld opvang van hemelwater op eigen perceel, de mogelijkheden voor groen, klimaatadaptatie, etc.).

Risico's, belemmeringen en maatregelen

De aangetoonde lichte tot sterke verontreinigingen vormen geen risico bij de huidige gebruiksvorm (braakliggend/kantoorgebouw). Omdat voor de realisering van de toekomstige bestemming graafwerkzaamheden nodig zijn moet een saneringsplan worden opgesteld. In het saneringsplan wordt beschreven welke werkzaamheden worden uitgevoerd om de bestemming te kunnen realiseren.

In geval van een bodemsanering hoeft niet het hele geval van bodemverontreiniging gesaneerd te worden, maar volstaat een deelsanering (het geval van ernstige bodemverontreiniging is groter dan het plangebied).

Op de plaatsen waar de vaste bodem gesaneerd moet worden, volstaat een duurzame afdeklaag (in de vorm van bebouwing en/of verharding), of het aanbrengen van een leeflaag met een dikte van minimaal 1 meter. Het grondwater is ook verontreinigd, met name met PAK, aromaten en minerale olie. Voor de grondwaterverontreiniging is al een beheerplan opgesteld en in uitvoering. De verwachting is dat er binnen 30 jaar een stabiele eindsituatie zal ontstaan. In het beheerplan is beschreven hoe dit wordt gecontroleerd door de verspreiding van de grondwaterverontreiniging te monitoren.

Wanneer een bemaling nodig is binnen de grondwater verontreiniging of in de directe omgeving daarvan om de plannen te kunnen realiseren, moet voorkomen worden dat de grondwaterverontreiniging zich verspreid. Ook wanneer een KWO installatie wordt aangebracht moet rekening worden gehouden met de grondwaterverontreiniging.

Eventuele overtollige (verontreinigde) grond hoeft niet altijd hoeft te worden afgevoerd, maar kan binnen de contouren van soortgelijke bodemkwaliteit worden herschikt. Dit maakt de saneringskosten bij ontwikkeling beheersbaar en vrij goed voorspelbaar.

Op grond van de reeds uitgevoerde onderzoeken wordt niet verwacht dat er nog onvoorziene grootschalige verontreiniging, anders dan de bekende verontreiniging, aanwezig is.

Conclusie

Op basis van het voornoemde wordt bij het realiseren van de gewijzigde bestemming geen onoverkomelijke maatschappelijke en financiële belemmeringen verwacht ten gevolge van een bodemverontreiniging. Hoewel de bodemkwaliteit nog niet volledig in beeld is, zijn de bestaande bodemonderzoeken toereikend voor de beoogde bestemmingsplanwijziging.

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, activiteit bouwen, is aanvullend of actualiserend bodemonderzoek wel noodzakelijk, indien noodzakelijk gevolgd door plaatselijke bodemsanering. In opdracht van de gemeente Nijmegen wordt inmiddels een actualiserend onderzoek uitgevoerd.

4.8 Water

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

Algemeen

Het plangebied ligt in de wijk Wolfskuil en maakt deel uit van de waterhuishoudkundige inrichting van het hoofdbemalingsgebied De Biezen. Voor dit gebied zijn het Gemeentelijk Rioleringsplan Nijmegen 2017 tot en met 2023 en de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' (2013) relevant. Er vinden wijzigingen plaats als gevolg van de voorgenomen bestemming.

Het beleid van het waterschap Rivierenland is beschreven in het waterbeheerprogramma 2016-2021 'Koers houden, kansen benutten'. Daarnaast beschikt het waterschap over een verordening, de Keur voor waterkeringen en wateren. Daarin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op waterkeringen en watergangen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij waterkeringen of watergangen kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden worden getoetst aan de beleidsregels.

Oppervlaktewater

In of in de directe omgeving van het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

Het uitgangspunt bij stedelijke uitbreidingen is grondwaterneutraal bouwen. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en stromen in de omgeving niet wijzigen. Dit kan bijvoorbeeld bereikt worden door maatregelen tijdens bouwrijp maken en bouw of een waterbestendig bouwkundig ontwerp van woningen en gebouwen.

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

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

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

Riolering/hemelwater

De riooltechnische ontsluiting van het plangebied bevindt zich in de straten aan drie zijdes van het plangebied, namelijk de Fresiastraat, de Koninginnelaan en de Tunnelweg (zuidelijk fietspad). De riolering in deze drie straten is uitgevoerd als gemengd stelsel. In de Koninginnelaan ligt infiltratieriolering. Het hemelwater dat afstroomt van de straat wordt er in de bodem geïnfiltreerd. De vuilwaterriolen in de straat voeren het afvalwater uit die straat af en voeren het gemengde water door dat uit andere gebieden afstroomt.



Figuur 22. Overzicht riolering.

Vanuit het bouwbesluit 2012 geldt de verplichting om afvalwater en hemelwater op verantwoorde wijze te verwerken. Afvalwater moet verplicht op de openbare riolering aangesloten worden. Hemelwater moet op eigen terrein verwerkt worden. De gemeente Nijmegen hanteert bij de duurzame omgang met hemelwater de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer'. Hemelwater mag dus ook niet naar percelen van andere eigenaren afstromen en daar overlast veroorzaken. In de nota is geschreven dat de gemeente maatwerk kan toepassen. Voor de ontwikkelingen in het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving stelt de gemeente uit die grond aanvullende eisen. Voor de omgang met hemelwater geldt voor dit plan een bergingsopgave van 60 mm ten opzichte van het afwaterende oppervlak. Het verdient aanbeveling deze opgave integraal voor tenminste de

UWV-locatie en beter nog voor de hele stationsomgeving te benaderen.

Bij de infiltratie van hemelwater dient waar mogelijk conform het convenant 'Duurzaam bouwen in het KAN' (2000) gebruik te worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen. Het niet toepassen van uitlogende materialen is een voorbeeld. Het convenant is in 2013 geactualiseerd als Het groene akkoord.

Voor plannen waarbij hemelwater in de bodem geïnfiltreerd wordt, moet een waterhuishoudkundig plan bij de gemeente worden ingediend. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet een goedgekeurd waterhuishoudkundig plan gevoegd zijn. De nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' geeft de inhoud van een dergelijk plan weer. Hiertoe is onderzoek naar bodemgesteldheid en grondwaterstanden nodig. Geen bijgevoegd goedgekeurd plan betekent een niet-ontvankelijke bouwaanvraag.

Voor plannen met meer dan 500 m² verhard oppervlak en directe lozing op het oppervlaktewater moet een waterhuishoudkundig plan bij het waterschap worden ingediend. Omdat geen sprake is van directe lozing op het oppervlaktewater hoeft geen waterhuishoudkundig plan bij het waterschap worden ingediend.

Voor plannen met extra verharding in het natte gedeelte van het stedelijk gebied is compenserende waterberging nodig. Het verharde oppervlak neemt niet toe. Daarnaast ligt het plangebied in het droge gedeelte van Nijmegen. Omdat het verharde oppervlak niet toeneemt en omdat het plan niet in het natte gedeelte van het stedelijk gebied ligt, is geen compenserende waterberging nodig. Omdat het hemelwater op eigen terrein in de bodem geïnfiltreerd moet worden, is de conclusie dat het plan geen negatieve effecten op het rioleringstelsel of (indirect) oppervlaktewatersysteem heeft. Voor de werkzaamheden is geen watervergunning nodig.

Het afvalwater van de gebouwen in het plangebied moet worden aangesloten op de openbare riolering. Voor het maken van nieuwe aansluitingen op de riolering in de openbare ruimte vanaf de perceelgrens tot aan de riolering moet een aanvraag worden ingediend bij Kwaliteitsbeheer Riolering.

Aansluitleidingen op de openbare riolering zijn standaard 125. Maximaal zijn aansluitleidingen 160. Vanwege de verwachte hoeveelheden afvalwater worden alleen aansluitingen op bestaande of inspectieputten gemaakt. De locaties van de aansluitingen dienen in overleg met Kwaliteitsbeheer Riolering bepaald te worden en haar toestemming te hebben. Goedgekeurde aansluitingen op de riolering zijn onderdeel van het bij de aanvraag van de omgevingsvergunning in te dienen goedgekeurde waterhuishoudkundige plan.

Op grond van de 'Verordening éénmalig rioolaansluitrecht' worden de kosten voor het maken van deze aansluiting op de aanvrager verhaald. Indien voor de afvoer van bestaande aansluitingen gebruik gemaakt kan worden, zijn geen kosten verschuldigd.

Bouwen boven gemeentelijke riolering is niet toegestaan en kan betekenen dat riolering verlegd of dat de inrichting gewijzigd moet worden. Bij hoofdtransportleidingen dient rekening gehouden te worden met niet te bebouwen stroken aan weerszijden van de leiding van 6 meter. Deze eis is vastgelegd in artikel 2.5.19 van de Nijmeegse bouwverordening.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden gesteld dat er op een juiste wijze invulling is gegeven aan het vereiste van duurzaam waterbeheer.

4.9 Flora en Fauna

4.9.1 Wet natuurbescherming

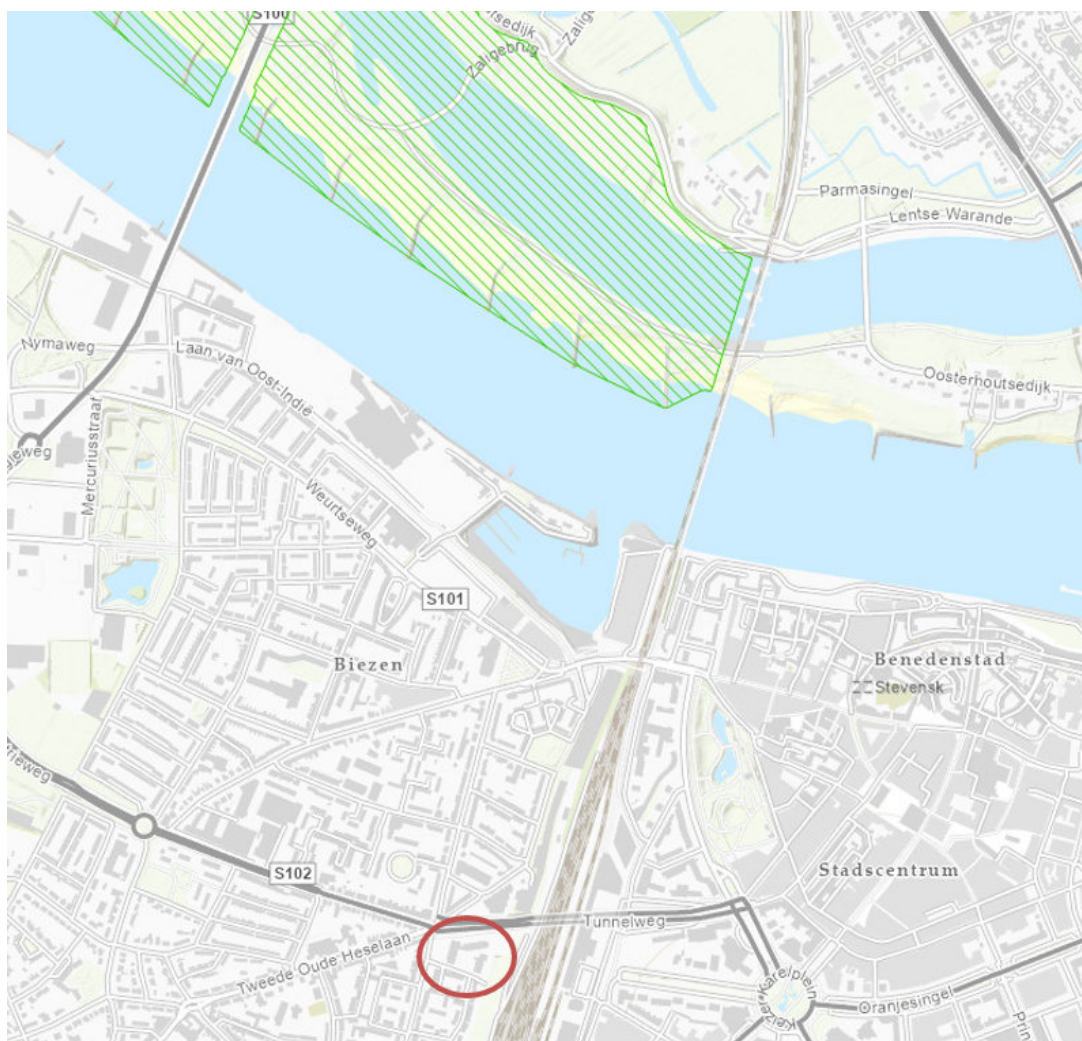
De Wet natuurbescherming is 1 januari 2017 inwerking getreden. Deze wet staat in het teken van de verbinding tussen ecologie en economie en bescherming van natuur. Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan.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

4.9.1.1 Beschermde gebieden (Natura 2000 gebieden)

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

Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld. Iedereen die handelingen uitvoert met eventuele nadelige gevolgen voor een Natura 2000-gebied is verplicht deze handelingen achterwege te laten of te beperken. Het bevoegd gezag kan schadelijke activiteiten beperken en eisen dat een vergunning Natuurbeschermingswet wordt aangevraagd. Deze vergunning moet bij de provincie aangevraagd worden. Regulier beheer en bestaand gebruik zijn (of worden) opgenomen in Natura 2000-beheerplannen. Na vaststelling van deze beheerplannen hoeft daarvoor geen vergunning aangevraagd te worden.

Voor de Natura 2000 gebieden geldt tevens de externe werking. Ontwikkelingen in de nabijheid van deze gebieden mogen geen significante gevolgen hebben voor de aanwezige natuurwaarden in deze gebieden. Houd ook rekening met de stikstofdepositie.



Figuur 23. Situering plangebied (rood omcirkeld) t.o.v. dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied (groen gearceerd)

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

Volgens de stikstofstukken (zie Bijlage 10 Notitie stikstofdepositie, 16 februari 2023) is de stikstofdepositietoename van deze ontwikkeling in zowel de gebruiksfase als de aanlegfase niet groter dan 0,00 mol/ha/jr. De berekening heeft plaatsgevonden met de meest recente versie van Aerius (release januari 2023). Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) zijn op voorhand uit te sluiten. De Wnb staat dus niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

4.9.1.2 Beschermde soorten

De soortenbescherming regelt de bescherming van dier- en plantensoorten. De Wet natuurbescherming kent drie aparte beschermingsregimes: Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (Europees); Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (Europees); en Beschermingsregime andere soorten (Nationaal). Elk van deze beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden.

De wet hanteert daarbij het "nee, tenzij principe". Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden. Dit betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen waar negatieve effecten niet zijn uit te sluiten, een oriënterend onderzoek moet worden uitgevoerd: een quick scan 'flora en fauna' en zo nodig een vervolgonderzoek. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe moet een Wet natuurbescherming ontheffing voor soorten bij de Provincie aangevraagd worden.

Daarnaast is in de wet een zogenaamde 'algemene zorgplicht' opgenomen. De zorgplicht houdt in dat een ieder voldoende zorg in acht moet nemen voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Bij uitvoering van activiteiten moeten negatieve gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt of ongedaan gemaakt worden.

Op 25 maart 2019 heeft Bureau Waardenburg een quick scan beschermde soorten uitgevoerd op UWV terrein (zie Bijlage 11 Quickscan Flora en Fauna, 25 maart 2019).

Uit de quick scan blijkt dat de te kappen platanen en te slopen bebouwing hebben mogelijk betekenis als verblijfplaats voor vleermuizen (Beschermingsregime Habitatrichtlijn). Het spoortalud kan betekenis hebben als vliegroete voor vleermuizen en als verblijfplaats voor steenmarter. Geadviseerd wordt om de betekenis van het UWV gebouw en spoortalud voor vleermuizen en de steenmarter te onderzoeken door het uitvoeren van nader veldonderzoek.

Het plangebied heeft mogelijk betekenis voor enkele beschermde soorten grondgebonden zoogdieren (muizen, egel). Voor handelingen in het kader van ruimtelijke ontwikkeling die kunnen leiden tot overtreding van verbodsbepalingen geldt voor deze soorten een provinciale vrijstelling. Voor de huismus heeft het groen in het plangebied betekenis als leefgebied. Geadviseerd wordt om leefgebied voor huismus te behouden of terug te brengen na de ingreep om overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen. De beplanting rond het schoolterrein heeft betekenis als broedbiotoop van algemeen voorkomende vogelsoorten. Bij uitvoering van de werkzaamheden moet hiermee rekening worden gehouden worden.

Voor andere beschermde soorten heeft het plangebied geen betekenis of zijn negatieve effecten van de voorgenomen ingreep uitgesloten.

Een aanvullend onderzoek is noodzakelijk. Uit dit vervolgonderzoek 4 november 2019 (zie Bijlage 12 Aanvullend onderzoek vleermuizen en steenmarters, 4 november 2019) komen de volgende conclusies:

Enkel het gebouw heeft functie voor vleermuizen, daarmee heeft de het te ontwikkelen gebied voor de west entree geen effect. Ook voor de steenmarter geldt dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn. Er zijn namelijk geen waarnemingen of sporen gevonden van de steenmarter binnen het plangebied.

Gezien de toekomstige ontwikkelingen in het totale gebied is in het voorjaar van 2021 een

tijdelijk mitigatiegebied gemaakt voor de aanwezige huismussen. Daarmee wordt gebied dat tijdelijk niet beschikbaar is voor de huismussen tijdens de bouwfase gecompenseerd. Na de bouwfase wordt het gebied o.a. voor de huismus aantrekkelijk gemaakt. Het tijdelijke fourageergebied voor de huismus wordt echter pas opgeheven als het totale gebied voldoende mogelijkheden biedt.

Actualisatie onderzoeken

Bovenstaande rapporten zijn recent geactualiseerd. Op 6 oktober 2022 is een Quicksan Wet natuurbescherming uitgevoerd, zie Bijlage 13 Quicksan Wnb, 6 oktober 2022.

Uit de Quicksan blijkt dat:

- Het plangebied biedt geschikte groeiplaatsen voor de beschermde soort wilde averuit. Geadviseerd wordt om de aanwezigheid van exemplaren binnen het plangebied te onderzoeken.
- Het plangebied heeft mogelijk een functie voor vleermuizen en steenmarter als verblijfplaats. Geadviseerd wordt om nader onderzoek naar deze soorten uit te voeren.
- Het plangebied vormt essentieel foerageergebied voor de huismus. Noodzakelijk is om het totaaloppervlakte essentieel foerageergebied te bepalen en om te beoordelen of er nabij het plangebied kwalitatief/kwantitatief voldoende alternatief leefgebied voor huismus beschikbaar is. Naar aanleiding van de resultaten dient in consult met de provincie te worden bepaald of er een ontheffing nodig is.
- De bebouwing heeft mogelijk functie als nestplaats voor gierwaluw. Geadviseerd wordt om de aanwezigheid van gierwaluwnesten in het gebouw te onderzoeken.
- De beplanting binnen het plangebied heeft betekenis als broedbiotoop van algemeen voorkomende vogelsoorten. Bij uitvoering van de werkzaamheden moet hiermee rekening worden gehouden worden (zie randvoorwaarden).

Uit het vervolgonderzoek, zie Bijlage 14 Nader onderzoek Wnb, 29 september 2023, blijkt dat drie beschermde soorten aanwezig zijn binnen het plangebied. Het betreft de gewone dwergvleermuis, steenmarter en huismus.

4.9.2 Provinciale Omgevingsverordening Gelderland

In de Omgevingsvisie Gelderland staan de hoofdlijnen van het provinciale beleid over onderwerpen als ruimte, water, mobiliteit, economie, natuur en landbouw. In de omgevingsvisie zijn de waardevolle natuurgebieden opgenomen: het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO).

4.9.2.1 Gelders Natuurnetwerk

In de Omgevingsverordening zijn de bijbehorende regels vastgelegd.

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Dit is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Voor bestaande functies zijn er beperkte ontwikkelingsmogelijkheden, namelijk voor gevallen waarbij er geen reële alternatieven zijn voor verplaatsing van de functie naar een plek buiten het Gelders Natuurnetwerk. De provincie stelt bij een aantasting van de kernkwaliteiten steeds de voorwaarde dat er een compensatieplan gemaakt wordt waarbij de bestaande

natuurwaarden worden versterkt.

4.9.2.2 Groene ontwikkelingszone

De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een substantiële versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN). De oude ecologische verbindingzones (evz's) maken deel uit van de GO, evenals weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden.

4.9.2.3 Conclusie

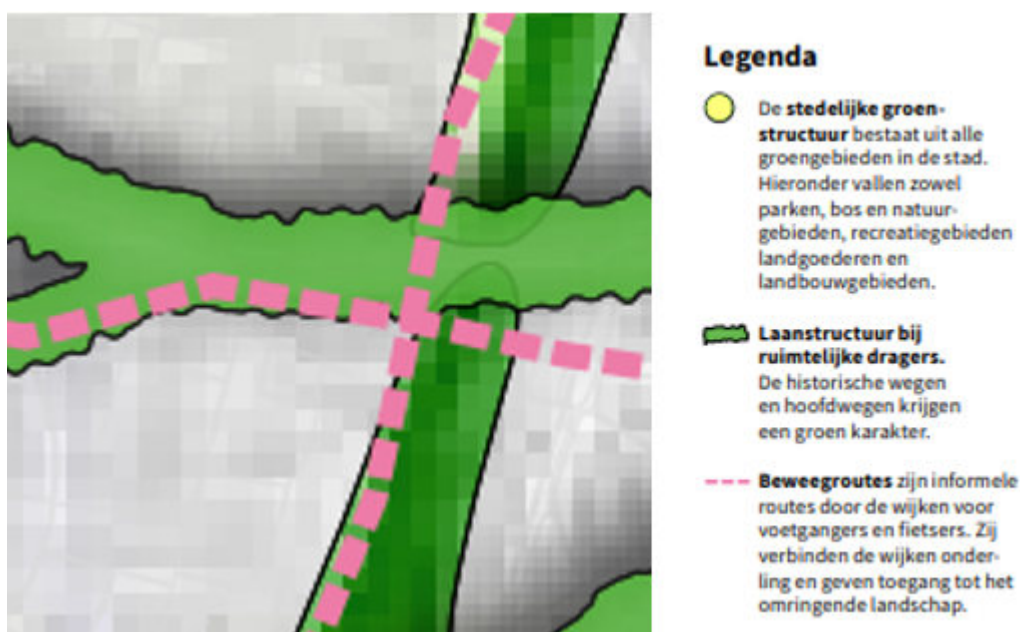
Het plangebied ligt niet in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) of de Groene Ontwikkelingszone (GO), de waardevolle natuurgebieden die in de Omgevingsvisie Gelderland opgenomen zijn. De Omgevingsvisie is wat dat betreft niet van toepassing.

4.9.3 Gemeentelijk beleid

4.9.3.1 Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040

Uitgangspunten Omgevingsvisie

- We nemen de natuur mee in onze plannen en kiezen voor 'natuurinclusief bouwen'. Dat betekent dat we bewust ruimte creëren voor de natuur in de groenstructuur. (bijvoorbeeld door planten te gebruiken die als voedselbron voor dieren dienen) en in gebouwen (bijvoorbeeld door schuil- en nestelgelegenheden in het gebouw te integreren).
- We realiseren een aantrekkelijke en groene buitenruimte in de stad en in de wijken, die uitnodigt om te ontmoeten en te spelen. Bijvoorbeeld door met woningen in een hofje en gezamenlijke ontmoet- en speelplekken in de buurt.
- Gezamenlijk versterken we de groenqualiteiten. Groen draagt bij aan onze gezondheid en ons welzijn, het zorgt voor vermindering van hitte stress en voor een betere luchtkwaliteit. Stadslandbouw initiatieven zorgen voor gezond voedsel en sociale cohesie. Groen maakt de huizen meer waard en zorgt voor een betere werkomgeving.
- We willen de biodiversiteit in de stad behouden en versterken door natuurparels (groene gebieden met een hoge biodiversiteit) onderling en met de natuurgebieden buiten de stad te verbinden.
- We willen een groene stad met ruimte voor diverse soorten groen, zowel in de wijken als in en om de stad. Zo is groen nooit ver weg voor inwoners en creëren we ook voldoende ruimte voor dieren. We willen de negatieve effecten van klimaatverandering en hittestress zoveel mogelijk minimaliseren.



Figuur 24: uitsnede kaart Groen, gezonde stad

Op de bovenstaande kaart is zichtbaar dat het plangebied behoort tot de stedelijke groenstructuur. Zowel de Tunnelweg als de route langs het spoortalud zijn weergegeven als beweegroutes. Het plangebied moet dusdanig ingericht worden dat de functie als groenstructuur in stand blijft. Bij de inrichting van het plangebied moet het belang van de groene en blauwe netwerken geborgd zijn.

4.9.3.2 Topindicator groen (2010)

In 2010 heeft de raad voor groen de topindicator "binnen 300 meter van iedere woning 0,5 hectare aaneengesloten vlakgroen" vastgesteld. De topindicator refereert aan onderzoeken van Alterra waarin 300 meter als realistische loopafstand naar groen voor kinderen en ouderen wordt geadviseerd. De 0,5 hectare komt daarbij voort uit ervaringscijfers. Na nuancering en verfijning van de topindicator is in 2013 een overzicht gemaakt van gebieden waar de toevoeging van groen gewenst is. We passen de topindicator toe bij veel plannen en beleidsstukken. Bijvoorbeeld in de nota 'Samen gezond verder. Lokaal gezondheidsbeleid Nijmegen 2013-2016' wordt het belang van groen genoemd en is de topindicator onderdeel van het beleid. De indicator is nuttig om gebieden te identificeren waar een groentekort is. Het is zaak om nieuwe woongebieden dusdanig in te richten dat aan de topindicator groen wordt voldaan en dat er voldoende groen op loopafstand beschikbaar is. Het plangebied dient voldoende openbaar toegankelijk groen te bevatten met een diversiteit aan structuur en hoogtes (gras/struiklaag/boomlaag) wat zowel de biodiversiteit als de belevings- en gebruikswaarde bevordert.

Er wordt voldaan aan de topindicator, daarnaast wordt er een grote hoeveelheid groen toegevoegd aan het gebied.

4.9.3.3 Groenplan De groene draad (2007)

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

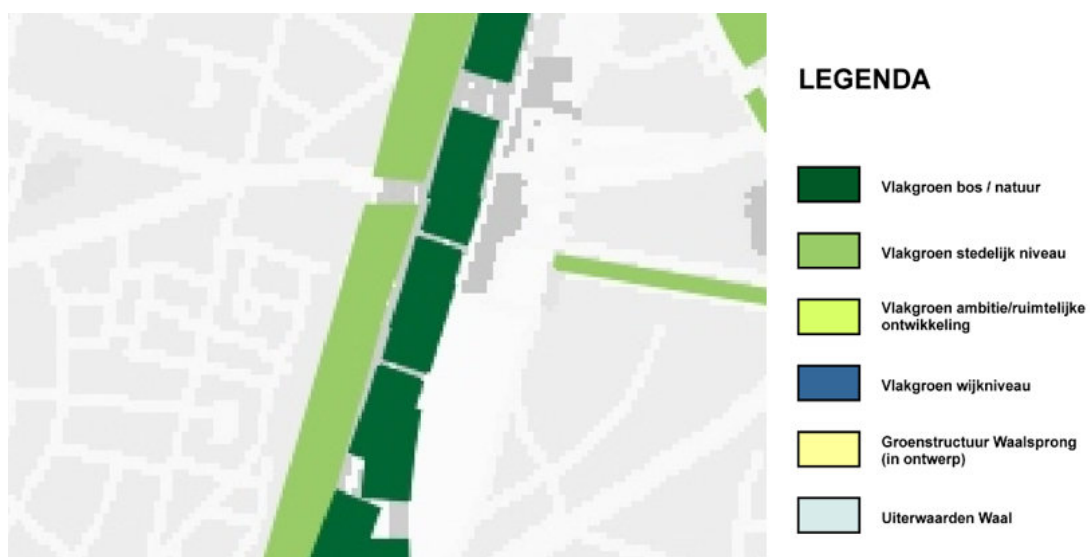
- inzicht te geven in het totaal van groene ontwikkelingen in en om de stad en hun onderlinge

samenhang;

- een sturingsinstrument voor het bestuur te zijn voor groene ontwikkelingen in de stad;
- vanuit een groen toekomstperspectief een gids of leidraad te zijn voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de groene ambities te benoemen voor de komende jaren die vertaald worden in een uitvoeringsprogramma.

De hoofdgroenstructuur is de basis van het groen in Nijmegen en opgebouwd uit groene vlakken (parken en groengebieden) en de hoofdboomstructuur. De hoofdboomstructuur bestaat uit lijnen (bomen langs wegen en cultuurhistorische lijnen) en punten (bijzondere en monumentale bomen en boomgroepen). We streven er naar om de hoofdgroenstructuur in stand te houden en de ambities te verwezenlijken.

In bestemmingsplannen gaat het dan om de bestemmingen Groen, Natuur en Bos. Daarnaast kennen ook andere plekken een groene bestemming bijvoorbeeld kleinere groenplekken op wijkniveau.



Figuur 25: uitsnede groenplan De groene draad.

Het gebied valt binnen de groenvlakken bos/natuur en stedelijk niveau. Beide zijn van de zwaarste categorie en essentiële dragers van de groene hoofdstructuur. Met name het lijnvormige element dat de stad doorsnijdt er belangrijk. Het is dan ook belangrijk om deze lijn te behouden en versterken. Het plan voorziet hierin doordat de ingang van het station in een groen setting wordt geplaatst. Daarnaast wordt de kwaliteit verbeterd en zal naast de westelijke entree het gebied vergroend gaan worden.

4.9.3.4 Bomenplan Nijmegen (2021)

Het bomenplan vervangt het Handboek Stadsbomen: het Groene Kapitaal van Nijmegen uit 2009. Sindsdien is er veel veranderd. De stad is hard gegroeid en zal dat de komende decennia blijven doen. Door deze en andere ontwikkelingen in en rond de stad neemt de druk op het openbare groen en de bestaande bomen toe en wordt ruimte voor nieuwe bomen meer beperkt.

Thema's als biodiversiteit, klimaatadaptatie, waterberging en een gezonde buitenruimte worden voor de stad en onze inwoners steeds belangrijker. We merken dit aan de feedback van bewoners, bedrijven en belangenverenigingen. We zien ook hoe het klimaat verandert en wat voor effect het heeft op de stad. Daarom zien we ook de noodzaak om bij te dragen aan het

nationaal klimaatakkoord en aan klimaatadaptatie in de stad. Bomen zijn namelijk onmisbaar in het verbeteren van de leef- en omgevingskwaliteit van onze buitenruimte.

De praktijk loopt tegen deze veranderingen en reeds veranderende inzichten aan. Het kappen van bomen is steeds minder vanzelfsprekend. Dat vraagt om een betere bescherming van bomen. Daarnaast is gebleken dat de regels rondom de kapvergunning complex waren en ze niet meer aan sloten bij de huidige vraagstukken en aandachtsgebieden.

Het groen en de bomen in onze stad vragen daarom om nieuwe handvatten. Om nog zorgvuldiger te kunnen handelen en gebaseerd op de juiste waarden. De gemeenteraad heeft met het aannemen van het initiatiefvoorstel Niet bomen, maar planten opdracht gegeven om het handboek Stadsbomen te actualiseren met oog voor de huidige inzichten en omstandigheden.

Hoofdbomenstructuur

We willen dat de belangrijkste bomen in de stad samen een groene beschermde verbindende structuur vormen die de stad dooraderd. We gaan daarom de eerdere hoofdboomstructuur uit het Handboek Stadsbomen 2009 updaten en versterken. Uitgangspunt voor deze nieuwe 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.

Het gebied wordt aan de tunnelweg en Koninginnelaan omsloten door een hoofdbomenstructuur. Deze structuren worden met het plan niet aangetast.

4.10 Cultuurhistorie en archeologie

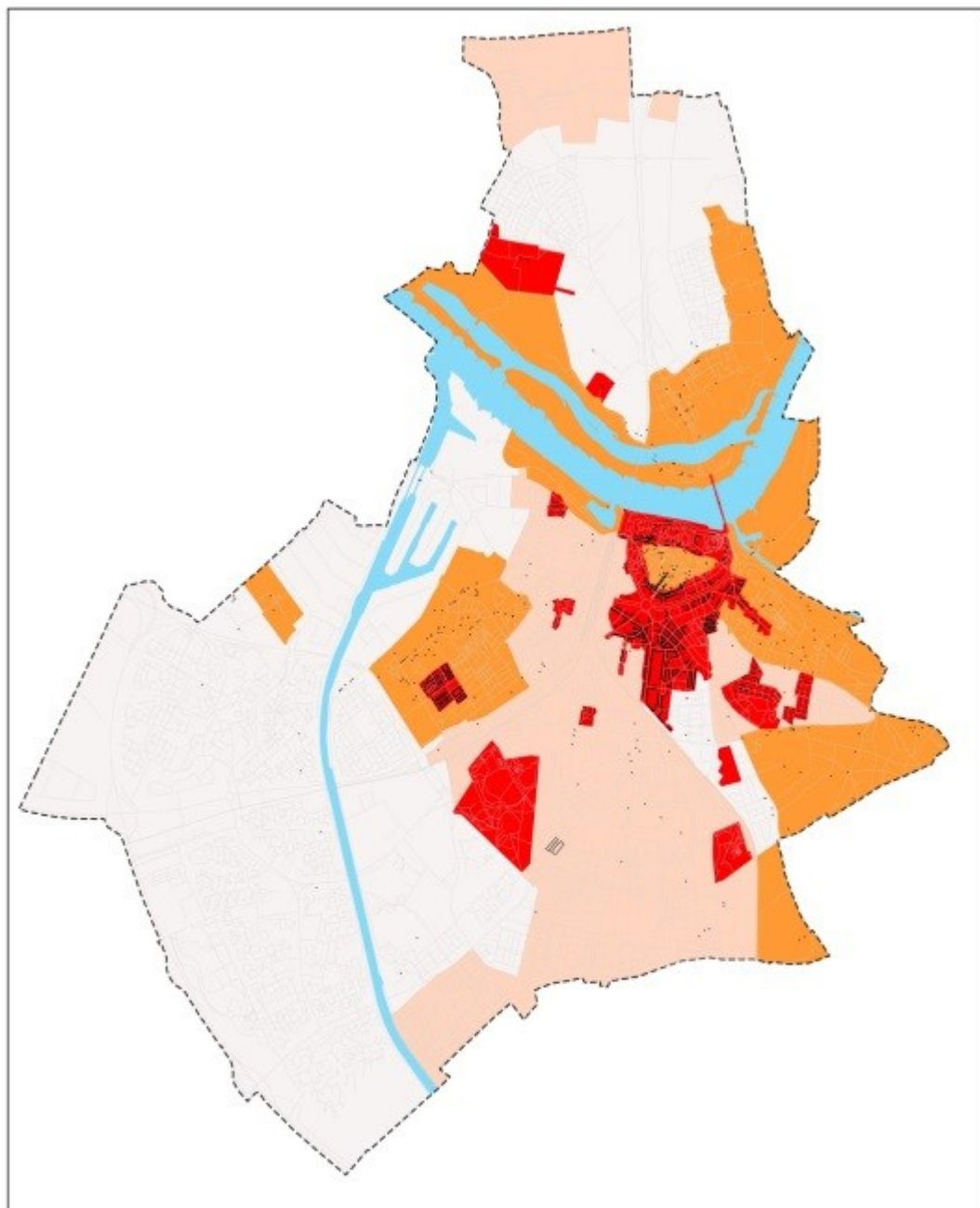
4.10.1 Cultuurhistorie

Rijksbeleid

Cultuurhistorie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van ons land. De uiterlijke verschijningsvorm van de stad weerspiegelt haar ontwikkelingsgeschiedenis en bepaalt mede de identiteit van een gebied. Archeologische vondsten en historische bebouwing vormen het fysieke archief van de stad. De grond, waarop we staan is laag voor laag opgebouwd, waarbij iedere laag iets vertelt over een bepaalde periode uit de geschiedenis van de stad. Om deze redenen heeft het Rijk de beleidslijn ingezet om cultuurhistorie onderdeel te laten zijn van het

afwegingskader bij het opstellen van bestemmingsplannen. Deze beleidslijn is verwoord in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009 en heeft geleid tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) sinds 1 januari 2012. Met het gewijzigde Bro zijn gemeenten wettelijk verplicht cultuurhistorie deel uit te laten maken van het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het Rijk vraagt hiermee aan gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectafwijkingsbesluiten en beheersverordeningen gebouwen, objecten en structuren met cultuurhistorische waarde te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en in het bestemmingsplan te verankeren.

De Monumentenwet 1988 vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermd stadsgezichten. Rijksmonumenten komen in het plangebied niet voor en ook niet in de nabije omgeving. Er lopen geen procedures om te komen tot aanwijzing van rijksmonumenten. Voor het plangebied is geen procedure voor aanwijzing als rijksbeschermd stadsgezicht in voorbereiding.



Gemeente Nijmegen - Cultuurhistorische Beleidskaart

versie 1.0.1 (12 december 2012)



Figuur 26: Cultuurhistorische beleidskaart

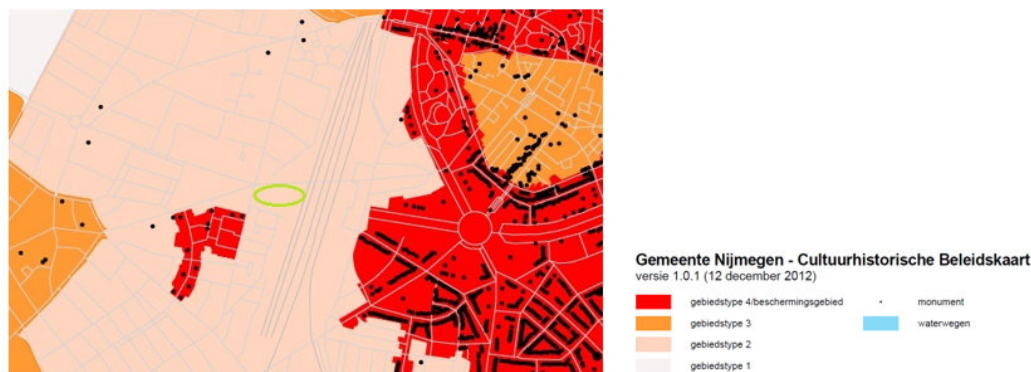
Gemeentelijk beleid

Het gedachtengoed uit de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg en het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening zijn aanleiding geweest om ook het gemeentelijk erfgoedbeleid te actualiseren. Dit heeft geresulteerd in de Nota Cultureel Erfgoed, die op 15 mei 2013 door de raad is vastgesteld. Deze nota beschrijft op welke manier erfgoed kan bijdragen aan de ambitie van de gemeente Nijmegen om de identiteit van de stad te behouden en te versterken. Hiervoor worden drie strategieën ingezet: duurzame ruimtelijke ontwikkeling, kennis &

inspiratie en bescherming & instandhouding. De strategie duurzame ruimtelijke ontwikkeling heeft betrekking op een toekomstbestendige stad, waar erfgoed wordt ingezet om bij gebiedsontwikkelingen de eigen identiteit van de locatie te behouden of te versterken. De verplichtingen vanuit het Besluit ruimtelijke ordening en de daaruit voortvloeiende beleidsvrijheid die we als gemeente hebben, zetten we in om deze ambitie te kunnen realiseren. Erfgoed is een belangrijke factor die kwaliteit geeft aan de ruimte en daarmee ruimtelijke ontwikkelingen kan verrijken. De cultuurhistorische elementen die onderdeel zijn van de identiteit van de stad kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we onze stad beleven, inrichten en gebruiken. De cultuurhistorische beleidskaart is de basis voor de cultuurhistorische inbreng bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het plangebied

Het plangebied is gelegen op de hoek van de Tunnelweg en de Koninginnelaan en grenst aan de spoordijk (spoorlijn Nijmegen-Arnhem). Het plangebied valt binnen gebiedstype 2 van de cultuurhistorische beleidskaart. In gebiedstype 2 gaat het om de samenhang tussen structuren en historische bebouwing en zijn de huidige stedenbouwkundige kwaliteiten uitgangspunt bij ruimtelijke plannen. Het plangebied is niet beschermd en er liggen ook geen beschermde monumenten.



Figuur 27: Uitsnede Cultuurhistorische beleidskaart met in groen de ligging van het plangebied.

Cultuurhistorische analyse

Het plangebied is lang onbebouwd gebleven en grenst aan een vijfsprong van wegen: de Koninginnelaan (1881), Tweede Oude Heselaan (1892), Marialaan (1904), Krayenhofflaan (1881), Eerste Oude Heselaan (1892) en aan de Tunnelweg (1965). De Eerste en de Tweede Oude Heselaan hebben een oudere oorsprong als Heselaan, de weg van de stad naar Hees, maar zijn iets verlegd en later hernoemd na de aanleg van de spoordijk.

Het plangebied ligt pal achter de spoordijk, aangelegd in 1878 om het spoor op hoogte te brengen voor de oversteek van de Waal via de Spoorbrug. Het treinstation aan de andere zijde van de spoordijk was oorspronkelijk gesitueerd aan de rand van de stad en van oudsher gericht op de binnenstad, het singelgebied en de oostelijke uitbreidingswijken. Vanaf het begin van de twintigste eeuw groeide de bebouwing in het landelijk gebied ten westen van het station. De hoge spoordijk sloot dit gebied echter van de rest van de stad af. Er waren enkel oversteekmogelijkheden bij de Hezelpoort en de Graafseweg. In de jaren dertig werd al de mogelijkheid van een ondertunneling overwogen. Nadat het station en omgeving bij het bombardement van 1944 zwaar waren getroffen, werd in het wederopbouwplan van 1949 een tunnel onder het station geprojecteerd. De tunnel had tot doel om Nijmegen-West uit zijn isolement te halen en het centrum rechtstreeks te verbinden met de industriegebieden in het

westen. Na de wederopbouw van het station in 1952-1954 door architect Sybold van Ravesteyn volgde in 1965 de bouw van tunnel naar ontwerp van dezelfde architect. De Tunnelweg doorsneed het tot dan toe onbebouwde perceel achter de Spoordijk. De eenzijdige oriëntatie van het station veranderde hiermee niet. De historische wegenstructuur achter de spoordijk is van belang.

In 1947 werd op de locatie in opdracht van de Stichting Don Bosco een schooltje gebouwd met twee lokalen voor godsdienstonderwijs. Na de sloop van het schooltje werd in 1971 werd het Districtskantoor van het gemeentelijk administratiekantoor (GAK), later UWV, gebouwd naar ontwerp van het Nijmeegse architectenbureau Reuser-Van Groningen, later Reuser-Baas. Uitbreidingen volgden in 1979 en 1990.



Figuur 28. De locatie met het UWV gebouw vanaf het station gezien (foto Ber van Haren 1989).

Beoordeling planvoornemen vanuit cultuurhistorisch oogpunt

Het UWV gebouw, dat wordt gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw, heeft geen bijzondere architectuurhistorische of stedenbouwkundige waarden. Vanwege de voormalige functie kan het gebouw enige cultuurhistorische waarde niet worden onzegd. Daarentegen kan nieuwbouw een enorme verbetering betekenen voor het plangebied. Het gebouw zou richting spoordijk in hoogte kunnen oplopen, zodat de lagere delen beter aansluiten bij de bebouwing aan de Koninginnelaan en de rest van de vijfspiong, terwijl het hoge deel een front maakt naar de spoordijk en de nieuwe uitgang van het treinstation. De inrichting van de openbare ruimte is van groot belang. Deze zou in de planvorming moeten worden meegenomen zoals men dat ook deed aan de oostzijde van de spoordijk in 1894 met de aanleg van het huidige

station en de wederopbouw ervan in 1952-1954.

4.10.2 Archeologie

Rijksbeleid

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

Met het in werking treden van de Erfgoedwet op 1-7-2016 is de Monumentenwet 1988 grotendeels vervallen. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn de hoofdstukken II, paragrafen 2 en 3, IV, V, paragrafen 1 en 9, en VI van de Monumentenwet 1988, zoals die luiden voor inwerkingtreding van deze wet, nog van toepassing. Hoofdstuk V regelt de Archeologische Monumentenzorg.

Het Besluit ruimtelijke ordening Artikel 3.1.6, lid 5 regelt de omgang van het bestemmingsplan met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten. Dit wordt straks onderdeel van de Omgevingswet.

Gemeentelijke beleid

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

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

Het streven van de gemeente Nijmegen is in eerste instantie gericht op behoud in situ. Planaanpassingen kunnen de kosten voor archeologisch onderzoek overbodig maken of sterk beperken. Initiatiefnemers wordt dan ook aangeraden in een vroeg stadium met de gemeente in overleg te gaan inzake de mogelijkheden om te kijken naar de best mogelijke opties. Het kan

daarbij gaan om adviezen voor de soort van archeologisch onderzoek die het beste gekozen kan worden of om de mogelijkheden van archeologie sparend bouwen te bekijken.

Bestaande archeologische waarden in het plangebied

Het plangebied Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 3 (hoek Tunnelweg-Koninginnelaan) ligt momenteel in een gebied met meerdere archeologische waarden. Het gaat daarbij om de waarde 1 en de waarde 2. Deze laatste is als dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen.

Waarde 1 gebieden betreffen gebieden waarbij de verwachting op het aantreffen van archeologische waarden laag of middelhoog is, of waar door het ontbreken van (voldoende) onderzoek geen uitspraak gedaan kon worden over een verwachting. Waarde 2 gebieden hebben een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische waarden, die door middel van al uitgevoerd historisch en archeologisch onderzoek in de omgeving gemotiveerd is. Ook de landschappelijk ligging kan hier een rol spelen.

Aan de waarden is zijn ondergrenzen gekoppeld voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Bij een waarde 1 gebied gaat het daarbij om bodemverstorende ingrepen die dieper gaan dan 30 cm onder maaiveld, bij een plangebied dat groter is dan 2.500 m². Bij waarde 2 gebieden zijn de ondergrenzen bodemverstorende ingrepen dieper dan 30 cm en een totaal oppervlak van de ingrepen groter dan 100 m².

Onderzoeken en nieuwe waarde dubbelbestemming in het plangebied

Er zijn recentelijk enkele onderzoeken uitgevoerd voor het plangebied of terreinen die daar direct aan gerelateerd zijn. Dit zijn:

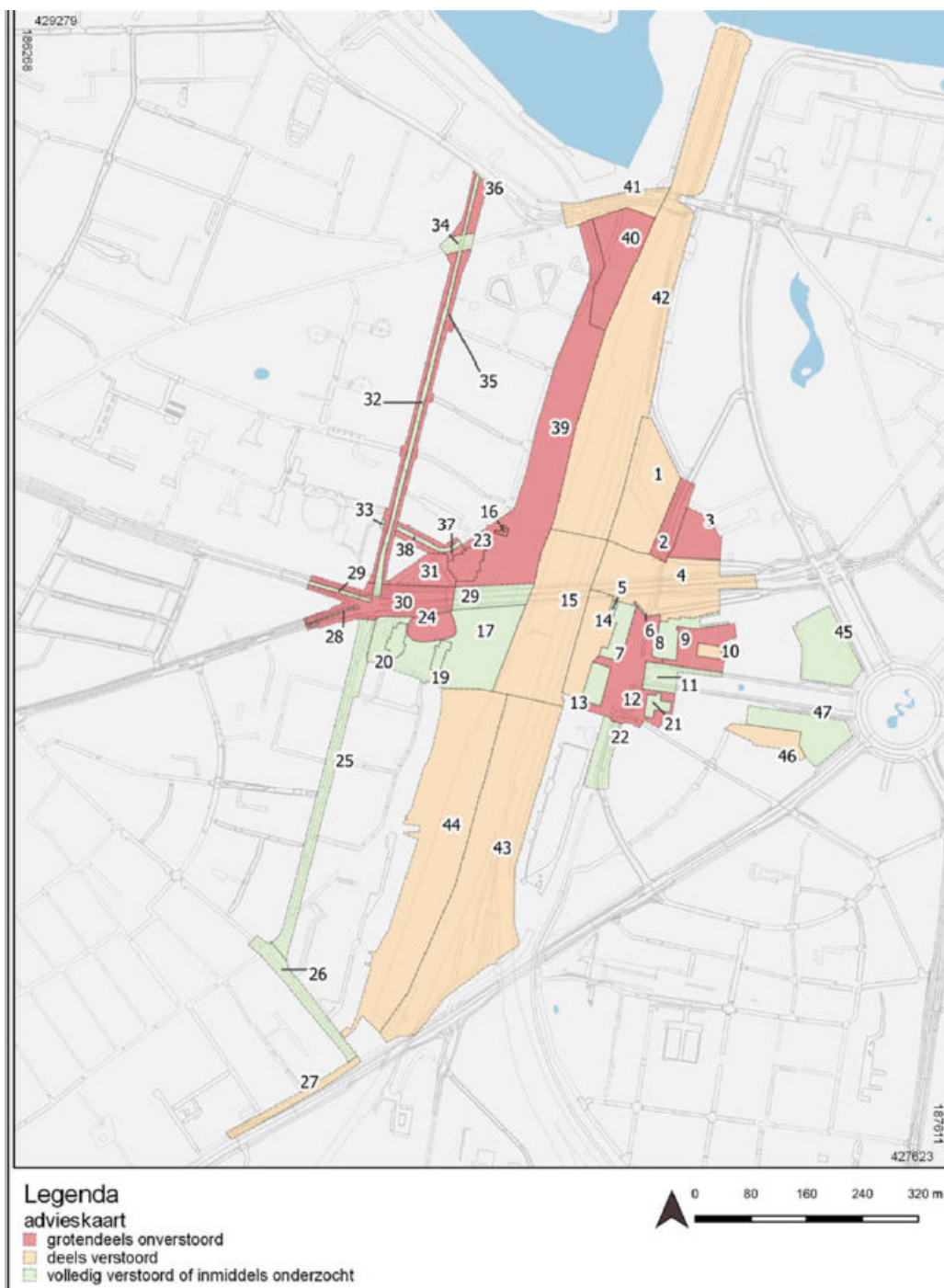
- L.M. Flokstra en M. Smit, Project Metterswane te Nijmegen. Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek, AE-rapport 1, 2019;
- E. Goossens, Bureauonderzoek PHS Nijmegen, Arcadis archeologische rapporten 182, 2019;
- M. van Kooten, Bureauonderzoek Herinrichting stationsgebied, gemeente Nijmegen, Archeologische Berichten Nijmegen – Briefrapport 279, 2019;
- M. van Kooten, Bureauonderzoek herinrichting stationsgebied – vijfknop, snelfietsroute west en Van Schaek Mathonsingel oost Gemeente Nijmegen, Archeologische Berichten Nijmegen – Briefrapport 357, 2022
- A. Daniël en M. van Kooten, Archeologische resten uit de late bronstijd tot en met de nieuwe tijd in het Stationsgebied West, gemeente Nijmegen. Proefsleuvenonderzoek op het UWV terrein en fietsenstalling, Archeologische Berichten Nijmegen – Briefrapport 339, 2022

Verder is de sloop begeleid van het perceel Fresiastraat 3. De voornaamste conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat de verwachting op ongestoorde bodems buiten de contouren van de bestaande bebouwing inderdaad klopt.

- M. van Kooten, Beknopt selectieverslag, Sloopbegeleiding stationsgebied: Fresiastraat 3, Gemeente Nijmegen, Opgraving, variant Archeologische Begeleiding (AB), 2019

Het proefsleuvenonderzoek uit 2022 heeft aangetoond dat binnen een deel van het plangebied een behoudenswaardige archeologische vindplaats aanwezig is. Het betreft een vindplaats met archeologische resten uit de late bronstijd tot en met de late nieuwe tijd. De meeste proefsleuven bevatten één of meerdere sporen, maar deze concentreren zich hoofdzakelijk in de noordelijk gelegen deel, alwaar een sporencluster uit de late bronstijd en de midden-Romeinse tijd is aangetroffen.

In het overige deel van het onderzochte gebied zijn geen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aangetroffen en kan dus worden vrijgegeven voor de beoogde ontwikkeling.



Advieskaart uit het bureauonderzoek uit 2022. Nummer 24 (rood) betreft de behoudenswaardige archeologische vindplaats. Nummers 17, 19 en 20 (groen) zijn vrijgegeven. Nummer 44 is nog niet onderzocht. Hier dienen bodemingrepen dieper dan 30 cm voorafgegaan te worden door archeologisch vooronderzoek.

Daarnaast zijn er in de directe omgeving, met name aan de westelijke, zuidwestelijke en zuidelijke kant van het plangebied diverse archeologische onderzoeken en waarnemingen bekend. Deze zijn helaas slecht ontsloten en niet gepubliceerd. Het gaat daarbij om de projecten Toh1, Kg1, Mr1 en Be1. Uit deze onderzoeken blijkt dat op diverse locaties sporen en vondsten uit de ijzertijd, Romeinse tijd en (late) middeleeuwen tot nieuwe tijd voorkomen.

Belangrijk, en ook verwerkt in het bureauonderzoek van Van Kooten 2019, is een kaart uit 1888 opgesteld door de H.B.S. leraar Van Abeleven. Daaruit wordt duidelijk dat ook ten zuiden van de Marialaan nog Romeinse graven voorkomen, wat in lijn ligt met de mededeling dat in het oostelijk deel van het project Mr1 (in 2002) meerdere intacte Romeinse graven geregistreerd werden. Tot nu toe werd vaak aangenomen dat de Marialaan, en in het oostelijk verlengde deel de Tunnelweg, als het einde van het grote Romeinse grafveld van de noordwestelijk gelegen stad Ulpia Noviomagus functioneerde. Dit is dus niet meer houdbaar. Daarmee neemt de kans toe dat Romeinse graven ook in het plangebied kunnen voorkomen.

De sporen en vondsten van de perioden voor en na de Romeinse tijd die in de omgeving voorkomen, kunnen van zowel nederzettingen, graven of grafvelden alsmede andere complextypen stammen. Ondanks lokale verstoringen lijkt de kwaliteit van het bodemarchief redelijk intact. De analyse van de genoemde projecten laat ook zien dat de archeologie relatief dicht aan het huidige maaiveld kan voorkomen.

Dit alles leidt tot de conclusie dat een deel van het plangebied kan worden vrijgegeven. De aangetroffen vindplaats dient in situ behouden te blijven. Hier zijn geen bodemingrepen mogelijk zonder nader archeologisch onderzoek in de vorm van een opgraving. Voor de overige delen van het plangebied geldt het advies zoals geformuleerd in het selectiebesluit op basis van het proefsleuvenonderzoek en het advies in het bureauonderzoek archeologie uit 2022.

Bestemmingsplanregels

Voor het deel van het plangebied waar een behoudenswaardige archeologische vindplaats aanwezig is gaat de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' gelden. Aan de oostzijde van het plangebied zijn de gronden vrijgegeven tot een diepte van respectievelijk 9,30+ Nap en 9,80+ NAP. Deze gronden krijgen de bestemming 'Waarde - Archeologie maatwerk 2' met de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologie nap 9,30' of specifieke vorm van waarde - archeologie nap 9,80'.

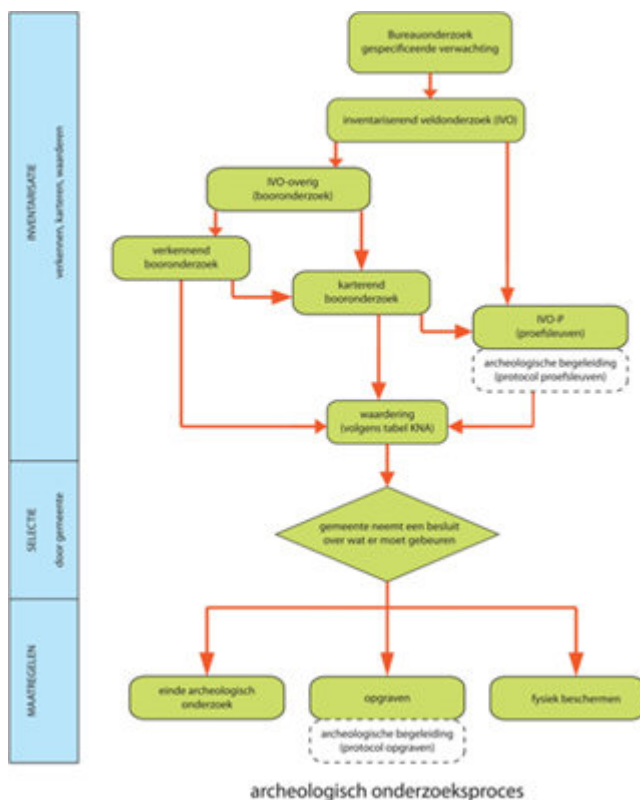
Benodigd onderzoek

Indien een plan op basis van het bestemmingsplan vergunningplichtig is, kunnen voorwaarden ten aanzien van archeologie aan de vergunning worden verbonden. Uitgangspunt hierbij is de verplichting van de initiatiefnemer om het bevoegd gezag te voorzien van gegevens die aantonen hoe het met de archeologische waarden in het plangebied is gesteld, zodat een besluit genomen kan worden hoe hiermee om te gaan bij de planrealisatie. De exacte eisen zullen daarom pas geformuleerd kunnen worden als de concrete, bodemversturende ingrepen bekend zijn en kan worden beoordeeld welke impact de voorgenomen ingrepen op die waarden hebben. Ten laatste bij de vergunningaanvraag zullen die als concrete plannen bekend moeten zijn.

Belangrijk zijn de uitgangspunten van het gemeentelijk archeologiebeleid: streven naar behoud in situ en enkel daar waar nodig en noodzakelijk onderzoek ter behoud ex situ. Daar waar geopteerd wordt voor behoud in situ zijn parameters als behoud van huidige waterhuishouding, grondsamenstelling en gronddruk van belang.

In samenspraak met het bevoegd gezag wordt, zodra het planvoornemen uitgewerkt is en de beleidsuitgangspunten indachtig, bepaald worden welke ingrepen wel of niet raadzaam zijn, en indien uitgevoerd, welke gevolgen daar vanwege de archeologie voor de initiatiefnemer aan verbonden zullen worden. Deze maatregelen, en de archeologische onderzoeken die vooraf kunnen gaan aan een dergelijk besluit, worden bij voorkeur als maatwerk toegepast. Ze worden dus zoveel mogelijk per geval bekeken.

Er zijn verschillende opties voor het te verrichten archeologisch onderzoek, die hieronder kort worden weergegeven.



Figuur 29: Uitgebreid archeologisch onderzoekschema, naar de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA)

Het ritje in het midden van de bovenstaande afbeelding staat voor het rapport dat moet aantonen hoe het met de archeologie binnen het plangebied is gesteld. De daarboven staande onderzoekstappen kunnen elkaar opvolgen, maar er kan ook gekozen worden om maar één bepaald soort onderzoek uit te voeren. In het algemeen geldt dat hoe lager men in de boom komt, hoe hoger de kosten worden, maar ook dat de data die gegenereerd worden steeds beter worden.

Op basis van het advies kan de gemeente maatregelen opleggen. Deze variëren van het vrijgeven van het terrein tot het nemen van langdurige fysieke beschermingsmaatregelen. Een andere vorm kan het behoud van de archeologische waarden zijn door middel van een opgraving. Dit wordt ook wel behoud ex situ genoemd.

Specifiek voor de ontwikkeling van het Stationsgebied -3 geldt dat bij de benodigde onderzoeken wordt teruggegrepen op de genoemde bestaande rapporten, met name afb. 6.2 in het bureauonderzoek van Van Kooten 2019. Daarnaast zal voortschrijdend inzicht blijvend een rol spelen, als gaandeweg meer onderzoeksresultaten bekend zullen worden.

Meldingsplicht art. 5.10 en 5.11 Erfgoedwet

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

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

Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan

wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze minister (artikel 5.10).

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

4.11 Verkeer en parkeren

4.11.1 Verkeer en vervoer

Het Nijmeegse mobiliteitsbeleid is vastgesteld in het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg. In het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg is verkeersveiligheid de randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen in Nijmegen. Nieuw aan te leggen infrastructuur wordt aangelegd conform de richtlijnen van Duurzaam Veilige Wegenrichting.

De stedelijke hoofdstructuur in Nijmegen is vastgelegd in het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg. De locatie is gelegen aan een knooppunt van verschillende lokale en regionale snelfietsroutes. De route Tweede Oude Heselaan - Tunnelweg maakt deel uit van de snelle fietsroute die Nijmegen West en Lindenholt verbindt met het stadscentrum. Daarnaast is de Koninginnelaan voorzien als nieuwe aansluiting op de snelle fietsroute tussen Wijchen en Nijmegen. De Krayenhofflaan kan een zelfde functie gaan vervullen voor de snelle fietsroute tussen Beuningen en Nijmegen. Voor voetgangers is de looproute langs de Tunnelweg van belang voor de bereikbaarheid van de westentree van het station, vooral vanuit de wijken Wolfskuil en de Biezen. Daarnaast heeft ook de route langs het spoortaalud potentie als nieuwe (groene) voetgangersverbinding.

De ligging direct naast de nieuwe westelijke entree van station Nijmegen maakt deze locatie bij uitstek bereikbaar met het openbaar vervoer. Naast de uitstekende bereikbaarheid per trein, is het gebied ook per bus goed ontsloten. Momenteel bevindt de dichtstbijzijnde bushalte zich aan de andere zijde van de tunnel aan de Tunnelweg. Na realisatie van de westelijke stationsentree zal deze bushalte verplaatst worden naar direct naast de planlocatie. Hiermee zal de bereikbaarheid van de planlocatie per openbaar vervoer nog verder worden verbeterd. Uiteraard is de aanwezigheid van het busstation aan de oostelijke zijde van het station ook onderdeel van de uitstekende OV-bereikbaarheid van de planlocatie.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer in Nijmegen dient zoveel mogelijk via de S100 te rijden. Voor de bereikbaarheid van locaties binnen deze gedeeltelijke ringweg dienen de overige S-wegen als uitvalswegen. Daarbij geldt dat in dit gebied de prioriteit wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De S102 (Marialaan-Tunnelweg) ligt direct aan het plangebied. Deze gebiedsontsluitingsweg zal als hoofdontsluiting van het plangebied fungeren. De aansluiting op deze ontsluitingsweg verdient bijzondere aandacht door de samenkomst van verschillende verkeersstromen gecombineerd met een knooppunt van snelfietsroutes.



Figuur 30. Snelle fietsroutes regio Nijmegen.



Figuur 31. Uit te werken HOV-verbindingen regio Nijmegen.

Voor het gemotoriseerde bestemmingsverkeer naar de planlocatie geldt dat de aanrijroute loopt via de Koninginnelaan en de Fresiastraat. De 5-takskruising Koninginnelaan/Tweede Oude Heselaan/Mariaalaan/Krayenhofflaan/Tunnelweg zal hiervoor geschikt gemaakt worden voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Daarbij kan worden aangetekend dat op basis van modelstudie blijkt dat de bestaande kruising de toegenomen intensiteiten door toevoeging van het programma van de planlocatie nog kan verwerken. Toch is het wenselijk om voor het goed ontsluiten van de planlocatie en de directe omgeving voor alle modaliteiten de 5-takskruising aan te pakken. Direct naast de planlocatie is tevens voorzien in een Kiss&Ride bij de nieuwe westentree van het station. Deze Kiss&Ride route kan eventueel eveneens dienen als voorrijroute voor de planlocatie waar het gaat om verkeer ten behoeve van het halen en brengen. Deze Kiss&Ride zal eveneens via de Fresiastraat worden ontsloten. Hierbij verdient naast bovengenoemde 5-tak ook de aansluiting van de Kiss&Ride route de aandacht. Voor het realiseren van een verkeersveilige aansluiting van de Kiss&Ride route op de Fresiastraat dient rekening gehouden te worden met de aanwezige hoogteverschillen in en rond het plangebied.

4.11.2 Parkeren

Het parkeerbeleid is opgenomen in de nota "Parkeren in Nijmegen Auto en Fiets 2020-2030" (Parkeernota). De oplossingen die nu gekozen worden zijn van grote invloed op het leefklimaat, op het toekomstig autogebruik, de toekomstbestendigheid en op de verkoopbaarheid of verhuurbaarheid van woningen en voorzieningen. Omdat parkeren ruimte intensief is maakt het deel uit van de duurzame stedelijke ontwikkeling. Vooraf moet goed in beeld gebracht worden wat de effecten zijn van parkeeroplossingen. Zowel voor de bewoners als hun bezoekers. De invloed van geparkeerde auto's op verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte moeten ook meegewogen worden.

Nijmegen kent een Facetbestemmingsplan parkeren (vastgesteld op 13 september 2017). Op basis van dit bestemmingsplan moet voldaan worden aan de beleidsregels parkeren. Zo ook in dit bestemmingsplan. In de beleidsregels parkeren wordt helderheid gegeven over het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij diverse functies en de werkwijze bij het bepalen van de parkeernormen. Het is verboden te bouwen dan wel het gebruik van gronden en/of bouwwerken te wijzigen indien er niet wordt voldaan aan deze regels ten aanzien van parkeren en stallen van voertuigen. De omgevingsvergunning wordt getoetst aan de op dat moment geldende parkeernormen conform de dan geldende beleidsregels. Bij het beoordelen van een ontwikkeling kijkt de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. Op deze manier wordt overlast in de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Indien gedurende de planperiode de beleidsregels wijzigen, gelden de gewijzigde regels.

De parkeernormering wordt in eerste instantie bepaald aan de van de binnenstad. Dit betekent dat op deze locatie het bezoekersparkeren niet op eigen terrein hoeft te worden opgelost. Bezoekers zullen worden verwezen naar nabijgelegen publieke parkeervoorzieningen zoals de Keizer Karel Parkeergarage en de toekomstige parkeergarage bij de Hezelpoort. In de omgeving van het gebied geldt vanaf februari 2022 een gereguleerd parkeerregime. De vraag naar parkeergelegenheid van toekomstige bewoners en werknemers op deze planlocatie dient op eigen terrein te worden gerealiseerd. Bewoners en werknemers van de planlocatie zullen daarmee geen recht hebben op een bewoners- of ondernemersvergunning voor parkeren in de openbare ruimte.

Fietsparkeren

Bij nieuwe planontwikkelingen moet rekening worden gehouden met normen voor fietsparkeren. Deze zijn opgenomen in de nota "Parkeren in Nijmegen Auto en Fiets 2020-2030" (Parkeernota). Ten behoeve van de nieuwe westelijke stationsentree wordt een nieuwe fietsenstalling gerealiseerd voor een totaal van 3000 fietsen, ontsloten vanaf het zuidelijke fietspad op de Tunnelweg. Deze fietsenstalling kan niet worden ingezet voor het invullen van de fietsparkeerbehoefte van de overige functies in het gebied. Overige functies zullen in hun eigen behoefte aan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. Een deel van deze fietsparkeervoorzieningen kan ook inpandig worden gerealiseerd. Waar het de fietsparkeerbehoefte voor bezoekers betreft geldt echter dat deze openbaar toegankelijk dienen te zijn.

4.11.3 Expeditie / bevoorrading

Expeditie en bevoorrading van de planlocatie dient te geschieden langs de Fresiastraat op de aan te brengen laad/losplek. Deze is bereikbaar vanaf de Fresiastraat, waarbij het verkeer eerst de Anjelierenweg in kan steken om vervolgens achteruitrijdend de laad/losplek op te rijden. Vanaf deze locatie dient de verdere logistieke afhandeling binnen het gebouw plaats te vinden.

4.12 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die een evidente belemmering vormen voor het planvoornemen of moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan.

4.13 Trillingen

De UWV-locatie in Nijmegen, gelegen tussen de Koninginnelaan, Tunnelweg, Fresialaan en het spoor, wordt herontwikkeld tot een complex met meerdere gebouwfuncties. Omdat het complex gerealiseerd wordt op korte afstand van het spoor, is onderzoek naar trillingshinder vereist.

DGMR heeft in het kader van onderhavig planvoornemen een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan, zie Bijlage 5 Trillingsonderzoek. Onderstaand worden beknopt de conclusies weergegeven.

Uit dit onderzoek blijkt dat trillingen zelfs in het “worst case” scenario ruim beneden de grenswaarden uit de SBR-richtlijn blijven.

4.14 Windhinder

Er is een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie rondom de herontwikkeling aan de Koninginnelaan 164 te Nijmegen. Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het toekomstige windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. Hiervoor is de geplande bebouwingssituatie inclusief geplande begroeiing onderzocht. Tevens is een berekening gedaan waarbij een luifel is toegevoegd aan het plan. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan, zie Bijlage 15 Windhinder. Onderstaand worden de resultaten uit dit onderzoek weergegeven.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de geplande situatie met de geplande begroeiing is het windklimaat bij de planlocatie naar verwachting nagenoeg overal goed voor lopen. De geplande begroeiing draagt hier in grote mate aan bij. Geadviseerd wordt om dit groenplan aan te houden en zoveel mogelijk bladhoudende, meerstammige begroeiing te kiezen. Hierbij dient op te worden opgemerkt dat nieuwe geplante begroeiing doorgaans nog niet volgroeid is en dus nog niet maximaal effectief is zoals wordt verondersteld in de berekening.
- Het toevoegen van een luifel zorgt voor een kleine verbetering van het windklimaat in de onderzochte situatie.
- In het gebied rond het plan wordt in geen overschrijding van het gevaarcriterium geprognosticeerd.

Naar aanleiding van een ingediende zienswijze is een nieuw onderzoek, Bijlage 16 Windhinder, aanvullende notitie uitgevoerd waarbij de windklimaatssituatie is doorgerekend zonder de aanwezigheid van de toekomstige begroeiing.

Uit de notitie blijkt dat er ook zonder begroeiing geen overschrijding van het windgevaar optreedt. Een slecht windklimaat voor de activiteit doorlopen is nergens vastgesteld. Voor de gevels en in de directe omgeving van het plan is overwegend een goed windklimaat voor doorlopen vastgesteld. Ook komt de kwalificatie windgevaar of een beperkt risico op windgevaar niet voor.

4.15 Klimaat en Duurzaamheid

4.15.1 Duurzaamheidsagenda

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

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

4.15.2 Klimaatadaptatie

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

<https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=141dc8934ba849cfb1dac8e8da5a94e3>

Op 26 maart 2019 heeft het college de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) vastgesteld. In deze strategie staat beschreven wat de ambities en doelstellingen zijn voor de korte en langere termijn en hoe we binnen (en buiten) de regio met klimaatadaptatie aan de slag willen gaan. Thema's voor Nijmegen in deze strategie zijn 'een groenblauwe stad' en 'klaar voor de hitte'. Deze RAS is een interactief proces met overheden – gemeenten, waterschap Rivierenland en de provincie Gelderland – in de regio Rijk van Nijmegen en Land van Maas & Waal, en met regionale stakeholders. De gemeente Nijmegen gaat de RAS vertalen naar een Lokale Adaptatie Strategie met lokale ambities en opgaven.

In het GRP 2017-2023 ligt accent op klimaatadaptatie en op de visie om als stad klimaatbestendig te zijn in 2050. Daarom zal extra aandacht aan duurzame stedelijke ontwikkeling worden gegeven, die rekening houdt met meer groen in de stad om hittestress tegen te gaan en minder verharding om beter met hevige regenval om te kunnen gaan. Het beperkt willen houden van gezondheidsrisico is een ambitie die ook van toepassing is op de risico's van “nieuwe stoffen” in afvalwater, zoals bijvoorbeeld medicijnresten. Zie paragraaf water voor nadere uitwerking.

Natuurinclusief bouwen

Natuurinclusief bouwen zet Nijmegen in om natuur te integreren bij zowel de bouw van woningen, kantoren en andere gebouwen als de directe omgeving. Dit zijn maatregelen die helpen om de negatieve effecten van de klimaatverandering te verminderen zoals hittestress,

wateroverlast en droogte en om de biodiversiteit te vergroten.

Klimaatadaptieve maatregelen

Naast natuurinclusief bouwen kunnen nog meer maatregelen genomen worden om ons aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden door de klimaatverandering. Denk bijvoorbeeld aan:

- Een zoveel mogelijk groen ingerichte omgeving met niet meer dan noodzakelijke verharding van wegen, fiets-/voetpaden en terrassen. Met het vele groen ontstaat een natuurlijke piekberging voor neerslag en het zorgt voor minder hittestress en droogte.
- Inpassen van bestaande bomen vanwege de hoeveelheid schaduw die ze direct geven in vergelijking met nieuwe bomen. En ook vanwege de biodiversiteit die al in de bestaande bomen aanwezig is.
- Het verwerken van hemelwater op de plek waar het valt omdat dan verderop in het afvoertraject geen overlast kan veroorzaken. Groen en water dragen bij aan het ter plekke vasthouden en verwerken van regenwater zowel in de openbare ruimte als op particulier grondgebied. Zie de paragraaf Water en Groen voor nadere uitwerking.
- Vermijd grote gesloten verharde parkeervlakken of voorzie ze van voorzieningen zoals pergola's om lokale oververhitting te beperken. Half open parkeerterreinen / waterdoorlatende tegels zijn ook goede opties.
- Gevelgroen en groendaken dragen bij aan een betere waterberging en terugdringen van hittestress.
- Overstekken en geïntegreerde zonneweringen in gebouwen.
- Windhinderonderzoek bij gestapelde bouw.

Hittestress

De locatie ligt in een aandachtsgebied voor hittestress en is gevoelig voor hitteoverlast. De ambitie is om de hittestress op deze locatie te verlagen. De toepassing van veel groen en natuurlijke materialen heeft hierop een positief effect. Vanaf 1 januari 2021 gelden nieuwe normen voor het voorkomen van hittestress in nieuwbouwwoningen (BENG norm, inclusief TOjuni berekening).

HIOR

Nijmegen heeft de basisrichtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte ondergebracht in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Deze is te vinden onder <https://nijmegen.hior.nl/> Een voorbeeld van een richtlijn is: Pas alleen verharding toe waar nodig (Operatie Steenbreek).

4.15.3 Energie

Nijmegen heeft het doel om in 2045 energieneutraal te zijn. Dit is uitgewerkt in de nota Duurzaamheid in Uitvoering. De gebouwde omgeving is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het energieverbruik van Nijmegen en kan daarmee een grote bijdrage leveren aan de doelstelling. De kansen zitten in het beperken van de energiebehoefte, het opwekken van hernieuwbare energie en in aardgasvrij bouwen. Het instrument GPR kan de energieprestaties van een gebouw in beeld brengen. Gemeente Nijmegen stelt dit instrument kosteloos ter beschikking aan planontwikkelaars binnen de gemeentegrenzen.

Energiebehoefte beperken

De energiebehoefte van een gebouw bestaat uit de warmte- en koudevraag en kan in kaart worden gebracht met een energiescan. De energiebehoefte wordt bepaald door een samenspel van factoren, zoals de verhouding glas ten opzichte van dichte gevel, de mate van isolatie, de

mate van kierdichting, de aanwezigheid van koudebruggen, de vorm (geometrie), de ligging en de bezonning van een gebouw. Hierbij kan ook onderzocht worden of oververhitting in een gebouw een probleem kan zijn en hoe de ventilatie geoptimaliseerd kan worden.

De huidige regelgeving stelt eisen aan de energiezuinigheid van nieuwe woningen. Vanaf 1 januari 2021 wordt bijna energie neutrale bouw (BENG) de norm. Wij adviseren het gebouw nu al op deze ambitie te opwerpen en vervolgens te toetsen in hoeverre dit in de geraamde bouwsommen past. Dit geeft de mogelijkheid om indien het budget te krap is voor volledig energieneutrale woningen, die elementen achterwege te laten (zoals zonnepanelen) die bij een verdere verduurzamingslag alsnog toegevoegd kunnen worden, terwijl er wel een optimale gebouwschil en daarop afgestemde installatie ontworpen worden.

Hernieuwbare energie opwekken

De resterende energiebehoefte kan (deels) worden opgewekt met zonne-energie. Nijmegen heeft de ambitie dat alle geschikte daken vol liggen met zonnepanelen. Naast de standaard zonnepanelen komen er ook steeds meer andere opties op de markt, denk aan geïntegreerde zonnedaken en -gevels en zonnedakpannen.

Aardgasvrij

Per 1 juli 2018 moeten nieuwbouwwoningen aardgasvrij zijn. Het gaat om alle nieuwbouwwoningen die op of na 1 juli 2018 worden ingediend voor een omgevingsvergunning. Alternatieven voor verwarmen met aardgas zijn aansluiten op het warmtenet (indien mogelijk) of verwarmen met een warmtepomp. In dit gebied zijn plannen voor het aanleggen van een warmtenet. Het gebied is onder voorwaarden geschikt voor een Warmte-Koude opslagsysteem. Een bijkomend voordeel hiervan is dat het gebouw hiermee in de zomer kan worden gekoeld. Voor het bepalen van de voorwaarden zal afstemming gezocht moeten worden met eventuele nabijgelegen andere gebruikers van bodemwarmte en zal de milieuhygiënische situatie van de bodem in ogenschouw genomen moeten worden.

4.15.4 Circulair en biobased bouwen

Het gebruik van grondstoffen zorgt voor uitputting van de aarde en de uitstoot van CO₂. Het is daarom van belang om het gebruik van grondstoffen zoveel mogelijk te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door hergebruikte materialen te gebruiken en door het gebouw zodanig te ontwerpen dat hergebruik van materialen mogelijk is. Ook het bestaande gebouw kan circulair worden gesloopt, zodat zoveel mogelijk materialen hoogwaardig kunnen worden hergebruikt. Naast circulaire materialen zijn biobased materialen, zoals hout, stro en vlas, een goed alternatief. Voordelen ten opzichte van steen en beton zijn comfort en gezondheid (vanwege positieve effecten geluiddemping, luchtvochtigheid en binnenluchtkwaliteit), een betere binnenluchtkwaliteit, opslag van CO₂ en natuurlijke afbreekbaarheid.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

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

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

5.2 Systematiek van de planregels

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

De planregels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsplanregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

5.3 Beschrijving per bestemming

Gemengd

Het gehele plangebied krijgt de enkelbestemming Gemengd. Binnen deze bestemming worden de activiteiten toegestaan die binnen het programma zijn ondergebracht, waaronder wonen, hotel, co-working spaces, commerciële dienstverlening en lichte horeca. Ook kantoren en leisurefuncties zijn binnen deze bestemming toegestaan, hoewel daar op moment van schrijven geen concrete initiatieven voor kenbaar zijn gemaakt. Deze functies zijn echter wel passend op de locatie. De functies die zijn toegestaan, zijn ondergebracht in de bestemmingsomschrijving.

Na de bestemmingsomschrijving volgt in de regels de uitwerking van de bouwmogelijkheden. Hierin staat beschreven dat hoofdgebouwen enkel binnen het bouwvlak mogen worden opgericht en dat de maatvoering zoals is opgenomen op de verbeelding in acht moet worden genomen.

Waarde - Archeologie 2

Ter bescherming van de mogelijk voorkomende archeologische waarden in het plangebied is een dubbelbestemming opgenomen, waarmee de bouwmogelijkheden en grondwerkzaamheden vanaf een bepaalde omvang worden gekoppeld aan een

omgevingsvergunningplicht, te onderbouwen met een archeologisch onderzoek.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

De herontwikkeling van de UWV-locatie bestaat uit nieuwbouw van een complex waarbinnen woningen, een hotel, commerciële dienstverlening, horeca en co working spaces (kantoor) worden gerealiseerd en aanpassing van de openbare ruimte. De herontwikkeling en realisatie vindt voor eigen rekening en risico van een ontwikkelaar plaats.

Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst en planschade overeenkomst gesloten ter verzekering van het kostenverhaal voor de gemeente.

Derhalve kan gesteld worden dat de bestemmingsplanwijziging financieel-economisch uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Voor dit bestemmingsplan is op 15 maart 2023 een vooraankondiging gepubliceerd. De zienswijzenprocedure wordt tevens als inspraak gezien. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 30 maart tot en met woensdag 10 mei 2023 voor eenieder ter visie gelegen. Er zijn in totaal 3 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn in de zienswijzennota samengevat en voorzien van een beoordeling door het college van burgemeester en wethouders, zie Bijlage 17 Zienswijzennota. Voor zover een onderdeel van een zienswijze niet specifiek aan bod zou komen, wil dat niet zeggen dat de zienswijze niet in de beoordeling betrokken is. De reactie op het betreffende onderdeel ligt dan besloten in de weerlegging van de overige onderdelen van de zienswijze. De ontvankelijke zienswijzen zijn dus volledig in de beoordeling betrokken. Ook is aangegeven of de zienswijzen al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan hebben geleid.

7.2 Overleg

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

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

- Waterschap Rivierenland
- Provincie Gelderland

Waterschap Rivierenland

Het waterschap Rivierenland heeft in haar mail van 2 november 2022 een reactie gegeven. Het plan is conform de uitgangspunten en wensen van het waterschap.

Provincie Gelderland

Op 31 oktober 2022 heeft de Provincie Gelderland aangegeven dat zij zich kunnen vinden in onderhavig bestemmingsplan.

