Nijmegen



bestemmingsplan

Nijmegen Bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o.

Toelichting

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Nijmegen Bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o.

IDN: NL.IMRO.0268.BP33000-VG01

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting		**3**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Vigerend juridisch kader	9
1.4	Gebiedsvisie De Grift	11
1.5	Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	**Beschrijving plangebied**	**13**
2.1	Ruimtelijke structuur	13
2.2	Archeologie	19
2.3	Cultuurhistorie	25
2.4	Beeldkwaliteit	30
Hoofdstuk 3	**Ruimtelijk beleidskader**	**33**
3.1	Relevant rijksbeleid	33
3.2	Relevant provinciaal beleid	35
3.3	Relevant regionaal beleid	37
3.4	Relevant gemeentelijk beleid	37
Hoofdstuk 4	**Functioneel beleidskader**	**43**
4.1	Wonen	43
4.2	Economie	43
4.3	Verkeer en vervoer	46
4.4	Groen, natuur en landschap	52
4.5	Water	56
4.6	Kabels, leidingen en explosieven	60
Hoofdstuk 5	**Milieu**	**63**
5.1	Bedrijven	63
5.2	Bodem	66
5.3	Geluid	66
5.4	Stikstof	66
5.5	Luchtkwaliteit	67
5.6	Externe veiligheid	69
5.7	Fysieke veiligheid	71
5.8	Milieueffectrapportage	71
5.9	Klimaat en duurzaam bouwen	73
Hoofdstuk 6	**Ontwikkelingen en ruimtelijke onderbouwing**	**79**
6.1	Overzicht ontwikkelingslocaties	79
6.2	Ruimtelijke onderbouwing	79
Hoofdstuk 7	**Plansystematiek en juridische vormgeving**	**81**
7.1	Algemeen	81
7.2	Regels	82
7.3	Flexibiliteitsbepalingen	82
7.4	Aanvullende ruimtelijke instrumenten	82

Hoofdstuk 8 **Retrospectieve toets** **85**

Hoofdstuk 9 **Uitvoerbaarheid** **89**
9.1 Economische uitvoerbaarheid 89
9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 89

Hoofdstuk 1 Inleiding

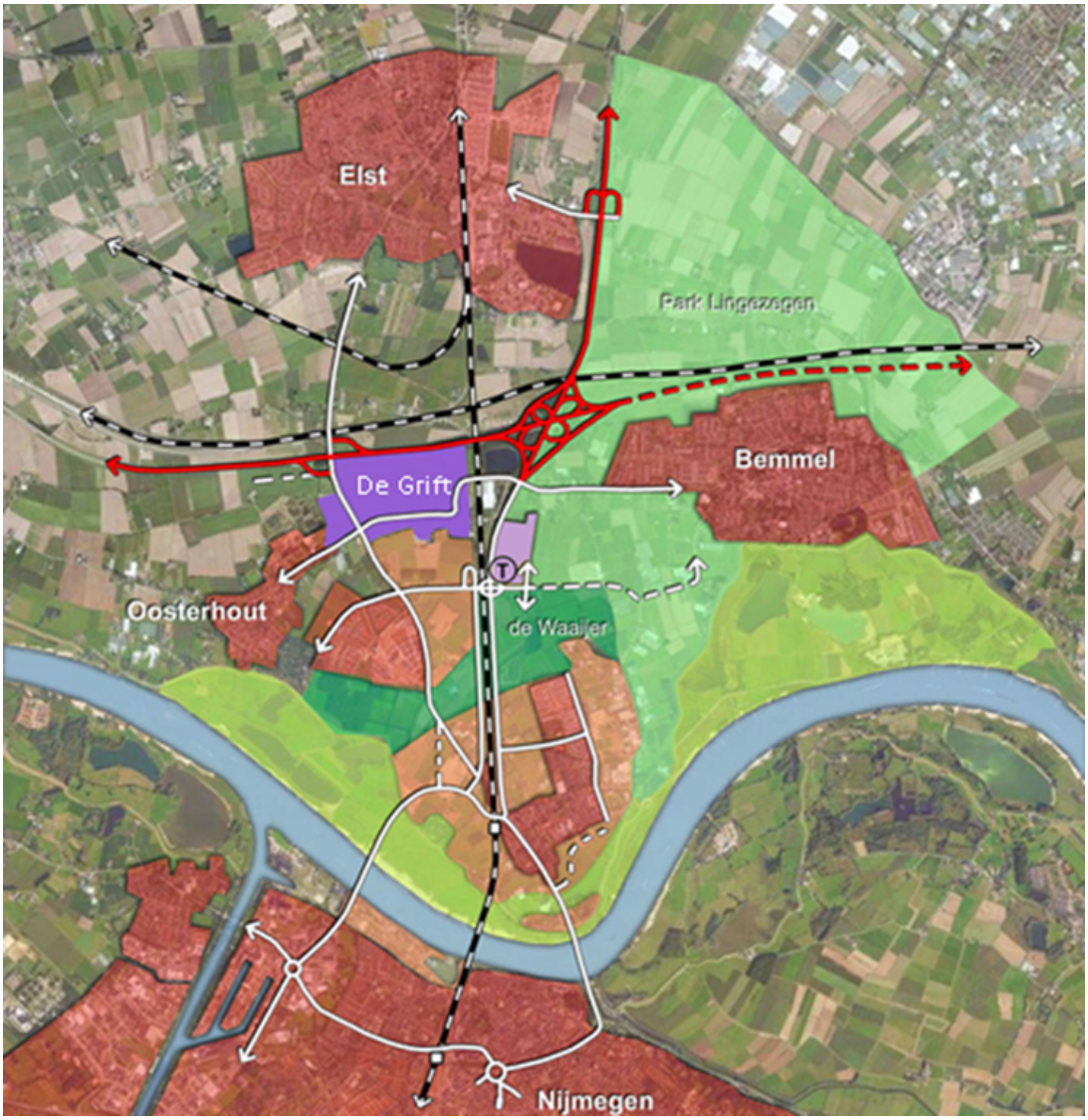
1.1 Aanleiding en doel

Voor het bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. geldt op dit moment, naast een aantal (facet)bestemmingsplannen, de beheersverordening Nijmegen Bedrijventerrein Oosterhout en Rietgraaf e.o. (vastgesteld 14 juni 2017). Een beheersverordening legt de bestaande situatie vast en biedt daardoor geen ontwikkelruimte. Om ontwikkelingen toe te staan moet er afgeweken worden van de beheersverordening via een omgevingsvergunning.

Vanwege een aantal ontwikkelingen, zoals uitbreidingswensen van bestaande bedrijven op het bedrijventerrein en ontwikkelplannen rondom het plangebied, is er voor gekozen een nieuw bestemmingsplan voor het bestaande bedrijventerrein op te stellen. Dit bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast, maar faciliteert ook een aantal ontwikkelwensen. Het resultaat is een actueel juridisch kader voor het bedrijventerrein.

1.2 Ligging plangebied

Bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. maakt onderdeel uit van de Waalsprong en ligt in het meest noordelijke deel van Nijmegen. Het bestaande bedrijventerrein is onderdeel van een groter gebied waar ook nog een uitbreiding staat gepland.



Afbeelding 1.1 - positie bestaan bedrijventerrein (in paars) in de regio

Het bedrijventerrein is een bestaand bedrijventerrein en bestaat uit twee delen: bedrijventerrein De Grift en bedrijventerrein Rietgraaf. Daarnaast omvat het plangebied een aantal (bedrijfs)woningen, chalets voor verblijfsrecreatie en agrarische perceleen.



Afbeelding 1.2 - luchtfoto (d.d. 29-11-2021) bestaande bedrijventerrein (begrenzing in rood)

Bedrijventerrein De Grift is gesitueerd rondom de Stationsstraat, Koopmansweg, Groothandelsweg en Stationsweg. Het bedrijventerrein wordt begrensd aan de noord-, oost- en westzijde door met name agrarische gronden. In het zuiden bevindt zich de nieuwbouw van de woonwijk Zuiderveld. De bedrijvigheid ten zuiden van de Stationsweg valt niet in dit plangebied. Deze bedriijven zullen meegenomen worden in samenhang met de woningbouw in Zuiderveld.

Bedrijventerrein Rietgraaf ligt ten westen van de Griftdijk en wordt verder begrensd door afslag 38 vanaf de A15 in het noorden, de gemeentegrens aan de westzijde en aan de zuidzijde de Stationsstraat en agrarische gronden.

1.3 Vigerend juridisch kader

De volgende bestemmingsplannen, een beheersverordening, voorbereidingsbesluit en afwijkingen via omgevingsvergunningen (o.b.v. artikel 19 lid 2 WRO of artikel 2.12 lid 1 onder a, sub 2 Wabo i.c.m. bijlage II, artikel 4 Bor, beter bekend als kruimelgevallen) gelden op dit moment in het plangebied:

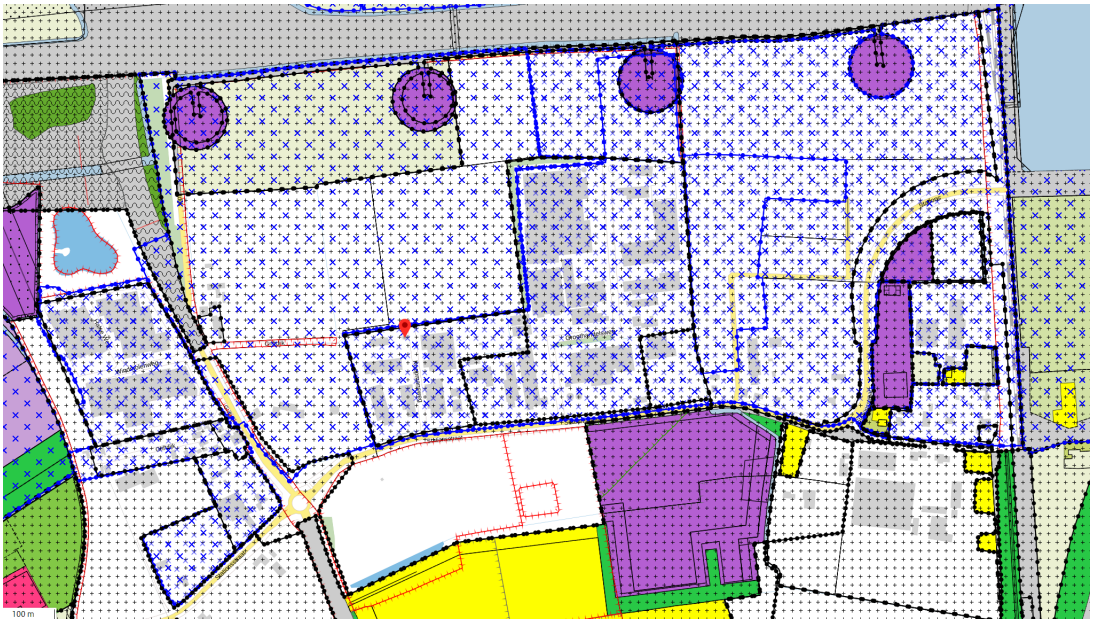
- beheersverordening Nijmegen Bedrijventerrein Oosterhout en Rietgraaf e.o. (vastgesteld 14 juni 2017);
- bestemmingsplan Buitengebied Valburg - 16 (Windturbines A15) (vastgesteld 1 oktober 2014);
- bestemmingsplan Groot Oosterhout (vastgesteld 1 april 2009);
- bestemmingsplan Buitengebied Bemmel 1978 - 5 (Stationsstraat 82) (vastgesteld 15 maart 2012);
- bestemmingsplan Buitengebied Bemmel 1978 - 7 (Stationsweg 22) (vastgesteld 12 oktober 2016);
- bestemmingsplan Buitengebied Bemmel 1978 - 9 (Stationsweg 28) (vastgesteld 8 maart 2017);

- bestemmingsplan Buitengebied Bemmel 1978 - 10 (Stationsstraat 82) (vastgesteld 6 juni 2018);
- facetbestemmingsplan Parkeren (vastgesteld 13 september 2017);
- facetbestemmingsplan Archeologie (vastgesteld 25 juni 2014);
- voorbereidingsbesluit facetbestemmingsplan Kamerverhuur (vastgesteld 22 september 2021);
- (ontwerp)facetbestemmingsplan Kamerverhuur (publicatie 28 september 2021);
- (ontwerp)bestemmingsplan Nijmegen ondergrondse hoogspanningskabel Rietgraaf (publicatie december 2021);
- omgevingsvergunning met toepassing van art. 19 lid 2 WRO Griftdijk 9 (nu bekend als Griftdijk 201);
- omgevingsvergunning met toepassing van art. 2.12, lid 1 onder a, sub 2 Wabo (wijzigen gebruik) Stationsstraat 49.

De beheersverordening Nijmegen Bedrijventerrein Oosterhout en Rietgraaf e.o. bevatten de volgende bestemmingsplannen:

Naam	**Gemeente**	**Vastgesteld**
Bedrijfshallen Griftdijk Herziening 1988	Valburg	4 juli 1989
Buitengebied Valburg	Valburg	30 augustus 1974
Buitengebied Valburg Herziening 1982	Valburg	2 november 1982
Buitengebied Valburg-7	Nijmegen	17 september 2003
Stationsstraat 25, Oosterhout	Nijmegen	10 november 1999
Oosterhout-Bedrijfsterrein 1995	Valburg	12 december 1995
Oosterhout-Bedrijfsterrein 1995, 1e wijziging	Nijmegen	15 december 1999
Oosterhout-Bedrijfsterrein 1990	Valburg	7 mei 1991
Oosterhout-Bedrijfsterrein 1993	Valburg	11 januari 1994
Buitengebied Bemmel 1978	Bemmel	26 april 1979
Stationsweg 14, Ressen	Nijmegen	7 juli 1999
Betuweroute	Nijmegen	7 juli 1999
Seksinrichtingen	Nijmegen	27 februari 2002
Facetbestemmingsplan Archeologie	Nijmegen	25 juni 2014

In onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van het geldend juridisch kader in het plangebied:



Afbeelding 1.3 - uitsnede met vigerende plannen ter plaatse van het bedrijventerrein

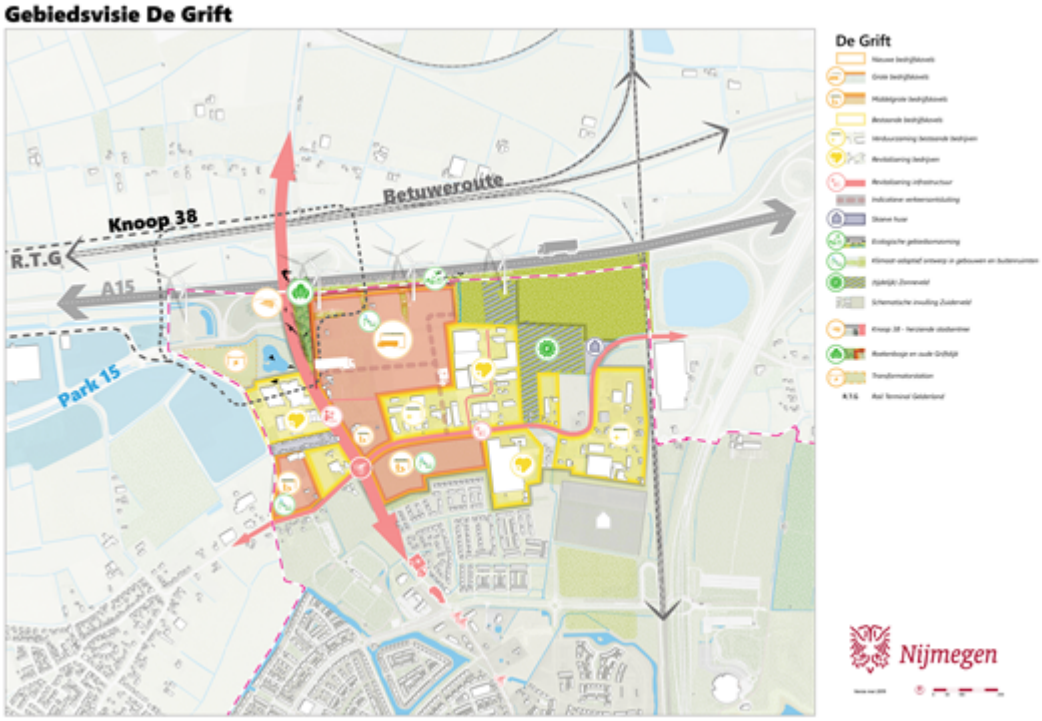
De beheersverordening heeft alle geldende bestemmingsplannen opnieuw actueel en juridisch geldend gemaakt. Voorliggend bestemmingsplan vervangt alle bovenstaande juridische plannen.

1.4 Gebiedsvisie De Grift

De bestaande bedrijventerreinen in de Grift worden omringd door diverse ontwikkelingen; aan de zuidzijde wordt de woonwijk Zuiderveld ontwikkeld. Deze zal gaan grenzen aan de zuidelijke grens van het bedrijventerrein, de zuidzijde van de Stationsstraat en Stationsweg. Aan de westzijde, in de gemeente Overbetuwe, is het XXL bedrijventerrein Park15 in ontwikkeling met aangrenzend op Nijmeegs grondgebied het nieuwe transformatorstation. Aan de noordzijde zijn er plannen voor de verbreding van de A15 en de ontwikkeling van een Railterminal. De ontwikkeling van de Knoop 38, aanpassing van afslag 38 van de A15 inclusief viaduct, speelt hierin een belangrijke rol.

Het landschap tussen het huidige bedrijventerrein en de A15 heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld als energielandschap met de windturbines, komst van het zonneveld en de bouw van het transformatorstation. In de visie wordt verder voortborduurd op dit energie-aanzicht met groen en ruimte voor duurzame ontwikkelingen. De positionering van het huidige en mogelijke uitbreiding van de Grift staan centraal in de Gebiedsvisie de Grift, die op 14 april 2020 is vastgesteld. In de gebiedsvisie worden de uitbreidingsplannen van het bedrijventerrein, (de toekomst van) het huidige bedrijventerrein en de infrastructurele plannen abstract weergegeven.

Los van enkele ontwikkel- of uitbreidingswensen op het bestaande bedrijventerrein, is de doelstelling voor het bedrijventerrein vooral gericht op voor de toekomst geschikt maken en verduurzaming van het gebied. Dit wordt in voorliggend bestemmingsplan gestimuleerd. Echter, dit zal gefaseerd en met name bij ontwikkelingen mogelijk zijn. Er zijn dan koppelkansen met de beleidsdoelstellingen.



Afbeelding 1.4 - Gebiedsvisie De Grift

Het bestaande bedrijventerrein bevat met name (beperkte) industriële en (groot-)handelsactiviteiten. Deze activiteiten zullen t/m milieucategorie 3.1 overal worden toegestaan. Bedrijven met milieucategoreën 3.2, 4.1 en 4.2 zijn specifiek aangeduid en dus alleen op die locaties toegestaan.

1.5 Leeswijzer

Na het inleidende hoofdstuk 1, wordt in hoofdstuk 2 het plangebied beschreven en geeft zo inzicht in de bestaande situatie qua bedrijvigheid en een aantal ruimtelijke aspecten.

In hoofdstuk 3 wordt het voor dit plangebied geldende beleidskader vanuit Rijk, Provincie, regio en gemeente beschreven en beoordeeld, waarna in hoofdstuk 4 het functionele, sectorale beleid wordt beschreven en beoordeeld. Hoofdstuk 5 bevat daarbij alle milieuaspecten. Aangezien er in dit plangebied een aantal ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt worden deze in hoofdstuk 6 beschreven zodat inzicht is in deze plannen en gevolgen voor de bestaande situatie.

Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

2.1 Ruimtelijke structuur

Het bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf bestaat uit twee delen, gelegen aan de west- en oostzijde van de Griftdijk. In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke structuur van beide gebieden besproken. In de directe omgeving bevinden zich gebieden met (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op het plangebied, zodat ook deze qua structuur besproken worden.

2.1.1 Bedrijven De Grift

De bedrijven op dit deel van het bedrijventerrein zijn gesitueerd langs de Stationsstraat (waarvan één bedrijf ten zuiden van deze straat), Groothandelsweg en Koopmansweg. Er zijn hier totaal circa 39 bedrijven gevestigd.



Afbeelding 2.1 - begrenzing deelgebied De Grift

Het gaat hierbij om een divers aantal soorten bedrijven en met name (groot)handelsbedrijven in diverse producten, bouwbedrijven in diverse producten en autobedrijven (handel, reparatie). In totaal 10 bedrijven bevinden zich in de milieucategorieën 3.1, 3.2, 4.1 (één bedrijf) en 4.2 (één bedrijf) en hebben daarmee de grootste milieuzones. De overige bedrijven bevinden zich in de milieucategorieën 1 en 2.

Op dit deel van het bedrijventerrein zijn een aantal bedrijven gevestigd die niet passen in de bedrijvenlijst en/of een milieucategorie hoger dan 3.1 hebben.

Vos Bedrijfswagens

Vos Bedrijfswagen is een groothandel in vrachtwagens, (in- en verkoop) met SBI-code 45191 en is gevestigd aan de Groothandelsweg 1c. Het bedrijf past niet binnen de geldende bestemming en valt in milieucategorie 3.2 en wordt daarom specifiek bestemd.

Karteris Stoffen

Karteris is een groothandel in stoffen die ook verkoopt ter plaatse (detailhandel). Dit is in strijd met de bestemming en wordt daarom specifiek bestemd.

Vierboom Trucks

Vierboom Trucks is een groothandel in vrachtwagens met SBI-code 45192 en is gevestigd aan de Koopmansweg 1a. Het bedrijf past niet binnen de geldende bestemming en wordt daarom specifiek bestemd.

Van den Brink Auto's

Van den Brink is een bedrijf/groothandel in auto's met SBI-code 4511 en is gevestigd aan de Koopmansweg 3. Het bedrijf past niet binnen de geldende bestemming en wordt daarom specifiek bestemd.

Gacon

Gacon is een renovatie en verduurzamingsbedrijf voor metaal met SBI-code 2561.1 en is gevestigd aan de Groothandelsweg 5. Het bedrijf valt in milieucategorie 4.1 en wordt daarom specifiek bestemd.

Evers Specials

Evers Specials is een bedrijf gespecialiseerd in het kweken van taugé met SBI-code 451 en 1039. Het bedrijf is gevestigd aan de Stationsstraat 33 en valt in milieucategorie 3.2. Het bedrijf wordt daarom specifiek bestemd.

Industrial Parts

Industrial Parts is een bedrijf die machines en onderdelen recycled. Het is gevestigd aan de Groothandelsweg 1. Het bedrijf heeft een milieucategorie 3.2 en is daarom specifiek bestemd.

In hoofdstuk 8 Retrospectieve toets is omschreven hoe deze bedrijven in dit bestemmingsplan zijn bestemd.

Een deel van de hier gevestigde bedrijven heeft aangegeven uitbreidingswensen te hebben. Hier wordt in hoofdstuk 6 Ontwikkelingen en ruimtelijke onderbouwing nader op ingegaan.

2.1.2 Bedrijven Rietgraaf en Griftdijk

De bedrijven ten westen van de Griftdijk bestaan uit 3 complexen met bedrijven, een verblijfsrecreatiebedrijf, een horecabedrijf en een tankstation (met LPG). Er zijn circa 26 bedrijven gevestigd in de 3 complexen.



Afbeelding 2.2 - begrenzing deelgebied Rietgraaf

Het bedrijvencomplex, bestaande uit 3 gebouwen, bevat verschillende soorten bedrijven. Er zijn met name een aantal (groot)handelsbedrijven, een sportvereniging, bouwmarkt en een aantal adviesbedrijven actief. Eén bedrijf heeft een milieucategorie 3.1.

Het tankstation is een combinatie van een tankstation voor motorbrandstoffen en LPG, en een

wasstraat. Het bedrijf heeft een milieucategorie 3.1.

Op dit deel van het bedrijventerrein zijn een aantal bedrijven gevestigd die niet passen in de bedrijvenlijst en/of een milieucategorie hoger dan 3.1 hebben.

Kluswijs

Bouwmarkt Kluswijs is gevestigd aan de Windmolenweg 15 met SBI-code 47528. Het bedrijf is eerder positief toegestaan, maar past niet in de bedrijvenlijst van dit bestemmingsplan. Het heeft daarom een specifieke aanduiding gekregen.

Bristol

Kleding- en schoenenwinkel Bristol is gevestigd aan de Rondweg 25 met SBI-code 47721. Het bedrijf past niet in de geldende bestemming en heeft daarom een specifieke aanduiding gekregen in dit bestemmingsplan.

Autobedrijf Henny van Doorn

Autoreparatiebedrijf/garage Henny van Doorn is gevestigd aan de Windmolenweg 8 met SBI-code 45112. Het bedrijf past niet binnen de geldende bestemming en heeft daarom een specifieke aanduiding gekregen in dit bestemmingsplan.

De Halve Weg

Het verblijfsrecreatiebedrijf betreft het chaletpark De Halve Weg met de ingang aan de Griftdijk en ingeklemd tussen het bedrijfscomplex Rietgraaf (ten noorden), het horecabedrijf Brasserie 1910 (ten oosten), agrarische gronden met de gemeentegrens (ten westen), en ten zuiden het tankstation en braakliggend terrein, bedoeld voor het uitgeven van nieuw bedrijfsterrein (via een apart bestemmingsplan).

Oorspronkelijk was dit terrein bestemd als kampeerterrrein waar alleen tenten zijn toegestaan. Het krijgt in dit bestemmingsplan een passende bestemming, gelet op de al langdurig aanwezig zijnde chalets (overgangsrecht). Deze passende bestemming voorziet ook in een regeling voor de geconstateerde permanente bewoning van een deel van deze chalets.

Van de aanwezige 45 chalets is bij 22 chalets er sprake van permanente bewoning door bij de gemeente ingeschreven personen. Voor deze personen wordt in dit bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht opgenomen, dat wil zeggen dat de permanente bewoning door hen mag worden voortgezet. Het persoonsgebonden overgangsrecht is opgenomen in artikel 3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Zie voor de regeling artikel 27.3 van de regels en voor de lijst persoonsgebonden overgangsrecht in bijlage 5 van de Bijlagen bij de regels.

2.1.3 Hoek Stationsweg/Stationsstraat

Vanaf de afslag Stationsstraat-Stationsweg (naar het oosten) zijn er langs de Stationsweg een aantal burgerwoningen, een agarisch bedrijf en een nutsvoorziening van de Gasunie aanwezig. Op onderstaande afbeeldingen zijn deze functies genummerd weergegeven.



Afbeelding 2.3 - aanwezige functies aan de Stationsweg

Ter plaatse van nummer 1, aan de Stationsweg 20A, bevindt zich een nutsvoorziening van de Gasunie. Het agrarische bedrijf bevindt zich ter plaatse van nummer 2, aan de Stationsweg 22A. Burgerwoningen bevinden zich ter plaatse van de aangeduide nummer 3, aan de Stationsweg 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26 en 28.

2.1.4 Overige functies Stationsstraat

Naast de al benoemde geclusterde bedrijven in paragraaf 2.1.1 en 2.1.2 zijn er verspreid in het plangebied nog een aantal locaties met bedrijvigheid. Op onderstaamde afbeelding zijn deze genummerd.



Afbeelding 2.4 - aanwezige functies 'agrarisch deel' rondom Stationsstraat

1. Op het adres Stationsstraat 82 is aannemers & grondverzetbedrijf Van Wijk gevestigd. Het bedrijf heeft milieucategorie 4.2 met SBI-code 43112. Het bedrijf heeft een specifieke aanduiding gekregen en tevens voor de planologisch toegestane (interne) puinbreker een specifieke aanduiding.

2. Op het adres Stationsstraat 53 is een (agrarische) woning met (agrarische) gronden aanwezig. De eigenaar heeft verzocht om een aanpassing van de bestemming naar wonen met een bedrijfsruimte (max 500 m2 en max cat 3.1).

3. Via een (onherroepelijke) omgevingsvergunning wordt hier een zonnepark ontwikkeld en aangelegd. Het betreft een tijdelijke omgevingsvergunning voor een periode van 15 jaar.

4. Dit is de locatie waar een vijftal Skaeve Huse zijn gedacht. Hiervoor loopt een aanvraag omgevingsvergunning. Wanneer deze omgevingsvergunning onherroepelijk is zullen de Skaeve Huse hier tijdelijk voor een periode van 10 jaar worden toegestaan.

5. Langs de Stationsstraat bevinden zich een aantal (burger)woningen met op de achterterreinen diverse bedrijvigheid. Het betreft de adressen Stationsstraat 45, 47. 49 en 51.

6. Hier bevinden zich nog agrarische gronden, die als zodanig in dit bestemmingsplan zijn bestemd. Op het terrein is via een apart bestemmingsplan een vijfde windturbine toegestaan. Deze is nog niet gerealiseerd op deze particuliere gronden.

2.1.5 Ontwikkelingen omgeving

In het omliggende gebied rond het bedrijventerrein zijn er meerdere (toekomstige) ontwikkelingen. Ten noorden van de Rietgraaf is een transformatorstation gepland. Dit wordt via een apart bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het gebied ten noorden, noordoosten en zuiden van de huidige bedrijventerreinen wil de gemeente geschikt maken voor nieuwe bedrijfskavels als uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen. Ook deze ontwikkeling zal via een separaat bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden. Het gebied met bestaande bedrijven en de nog uit te geven bedrijfskavels zullen uiteindelijk ruimtelijk één gebied met bedrijvigheid worden.

Via omgevingsvergunningen zijn in het plangebied een zonnepark en een vijftal Skaeve Huse (nog geen onherroepelijke omgevingsvergunning) toegestaan. Beide projecten zijn ten oosten van deelgebied Oosterhout, met bedrijvigheid, gesitueerd. Meer informatie is te vinden in paragraaf 2.1.4.



Afbeelding 2.6 - impressie ontwikkelingen plangebied en omgeving (Gebiedsvisie De Grift)

2.2 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 september 2007).

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

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

Gemeentelijke beleid

Het archeologiebeleid van de gemeente Nijmegen is er, in overeenstemming met het Verdrag van 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 Omgevingsvisie Nijmegen stad in beweging (2020) zet in via de opgave 'Aantrekkelijke stad' op het beschermen, in stand houden maar ook versterken, ontwikkelen en benutten van het aanwezige cultureel erfgoed (inclusief archeologie).

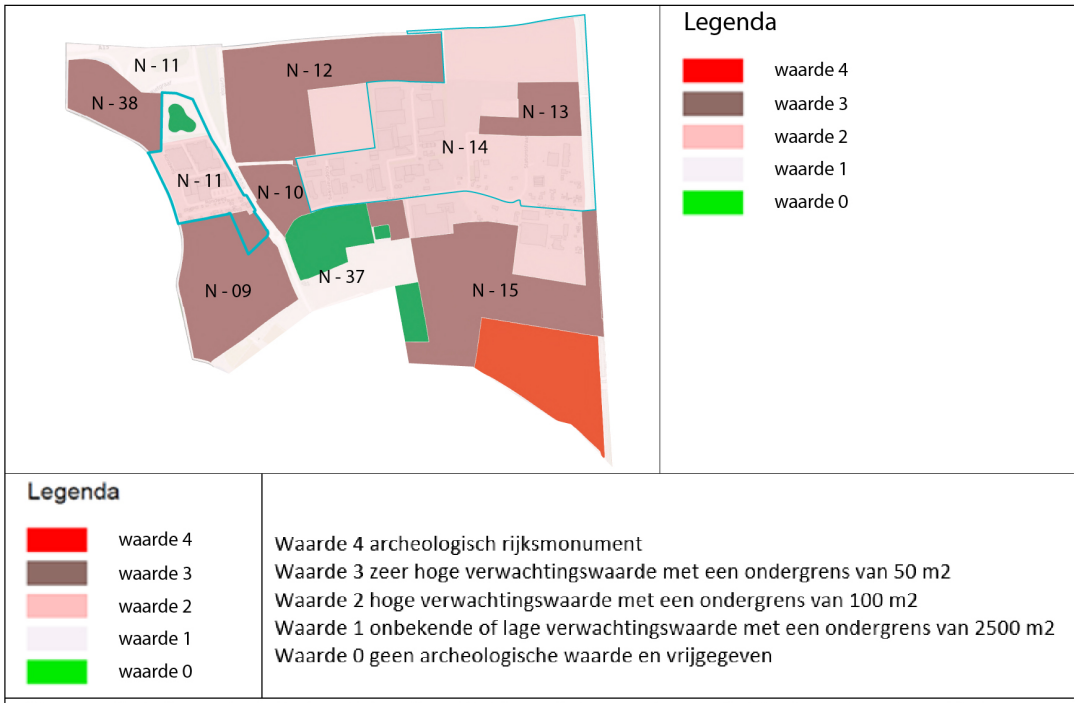
Het zal duidelijk zijn dat een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. Om deze reden heeft de gemeente Nijmegen een archeologische 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 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

Op basis van in het verleden uitgevoerd onderzoek worden op de bestaande Archeologische beleidskaart van de gemeente Nijmegen (ABAK) binnen het bestemmingsplangebied meerdere archeologische terreinen weergegeven. Het betreft de terreinen N-09 Stationsstraat-West en N-11 Halve Weg in het westelijk deel van het plangebied, en N-13 Verloren Zeeg en N-14 De-Grift Noordoost in het oostelijk deel. Op deze terreinen rust in het vigerende bestemmingsplan respectievelijk de dubbelbestemming waarde archeologie- 3 en waarde archeologie- 2. Een waarde 3 staat voor een zeer hoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten in de bodem, een waarde 2 voor een hoge verwachting.

De terreinen zijn beschreven in de catalogus die bij de ABAK hoort:

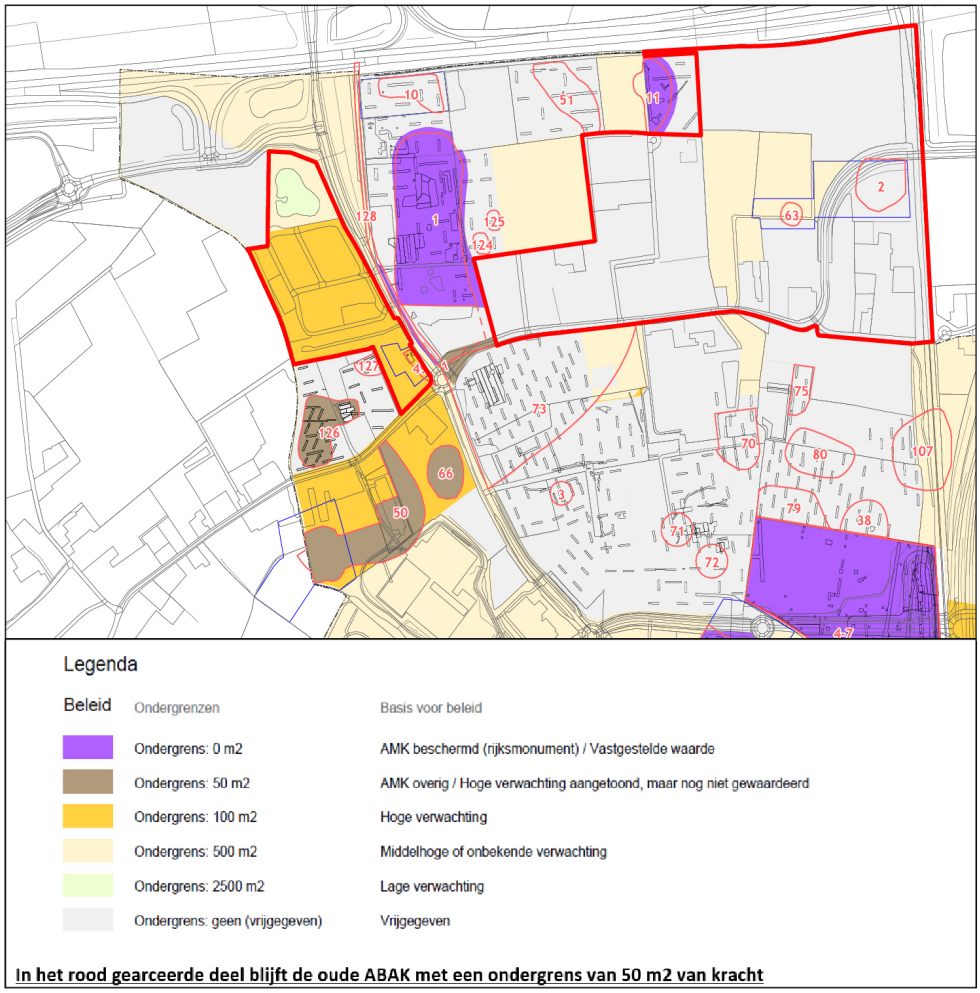


Uitsnede uit de Archeologische Beleidskaart met in blauw de begrenzing van het bestemmingsplangebied

Afbeelding 2.7 - uitsnede Archeologische Beleidskaart met begrenzing plangebied

Uitgevoerde onderzoeken en actualisatie van de archeologische beleidskaart

Sinds het gereedkomen van de ABAK is op een aantal terreinen nader archeologisch onderzoek uitgevoerd en is een deel van het oude onderzoek uitgewerkt. De resultaten van deze onderzoeken en de synthese van het oude onderzoek hebben als basis gediend voor een geactualiseerde beleidskaart. Dit is een verwachtingskaart die inzicht geeft in de aanwezigheid van bekende archeologische vindplaatsen en de verwachte archeologische waarden ervan. Tevens geeft de verwachtingskaart inzicht in de (verwachte) conservering en kwetsbaarheid van de archeologische resten. Op de geactualiseerde kaart zijn vindplaatsen preciezer begrensd dan op de oude ABAK en van een aantal gebieden is de waarde naar beneden bijgesteld.



Afbeelding 2.8 - Indicatieve weergave nieuwe verwachtingskaart archeologische waarden

Voor het westelijk deel van het bestemmingsplangebied geldt dat een groot deel nog niet is onderzocht. In het zuiden, tegen de Stationsstraat bevindt zich een uitloper van een Romeins grafveld dat gedeeltelijk met proefsleuven is onderzocht (bruin gekleurd op de kaart hierboven). Het betreft hier crematiegraven.

Direct ten noorden hiervan geldt een hoge verwachting op het aantreffen van nederzettingssporen uit de bronstijd tot en met de middeleeuwen.

In het oostelijk deel van het plangebied zijn grote delen vrijgegeven. Dit is gebeurd op basis van de resultaten van oud onderzoek of omdat er vanwege de bestaande bebouwing of landgebruik nauwelijks meer sprake kan zijn van archeologische waarden in de ondergrond.

Uitgezonderd hierop zijn de oranje gekleurde terreinen op de kaart. Hier heeft booronderzoek aangetoond dat de opbouw van het onderliggend landschap zodanig is dat rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Eventueel nader onderzoek moet inzicht geven in de aard, omvang en ouderdom hiervan.

In het uiterste oosten van het plangebied bevindt zich vindplaats 2 (onder de rode arcering). Hier zijn bij kleinschalig (boor)onderzoek materiaal en sporen aangetroffen die dateren van de midden-bronstijd tot de vroege ijzertijd. Ook hier geldt dat in het geval van een ontwikkeling vervolgonderzoek inzicht moet geven in aard en omvang van deze vindplaats.

Bestemmingsplanregels

Aangezien de nieuwe verwachtingskaart Archeologie nog niet is vastgesteld door de gemeenteraad, kan deze nog niet in de regels van dit bestemmingsplan worden verwerkt. Bij ontwikkelingen in de ondergrond zal de verwachtingskaart wel gebruikt worden voor toetsing.

Voor het plangebied Nijmegen Bedrijventerrein Oosterhout en Rietgraaf e.o. gelden de volgende waarden:

- Voor vindplaats 2 en voor het Romeinse grafveld geldt de bestemming Waarde - Archeologie 3 met een ondergrens van 50 m2 bij een ontwikkeling.
- Voor de terreinen met een hoge verwachting op nederzettingssporen uit de late bronstijd tot en met de middeleeuwen geldt de bestemming Waarde - Archeologie 2 met een ondergrens van 100 m2 bij een ontwikkeling.
- Voor de grote waterpartij in het noordwesten van het plangebied geldt een lage verwachting en is de aanduiding wetgevingszone - waarde archeologie 1 opgenomen met een ondergrens van 2500 m2.
- De overige delen van het plangebied zijn vrijgegeven. De hieronder beschreven meldingsplicht van toevalsvondsten blijft voor deze gebieden van kracht.

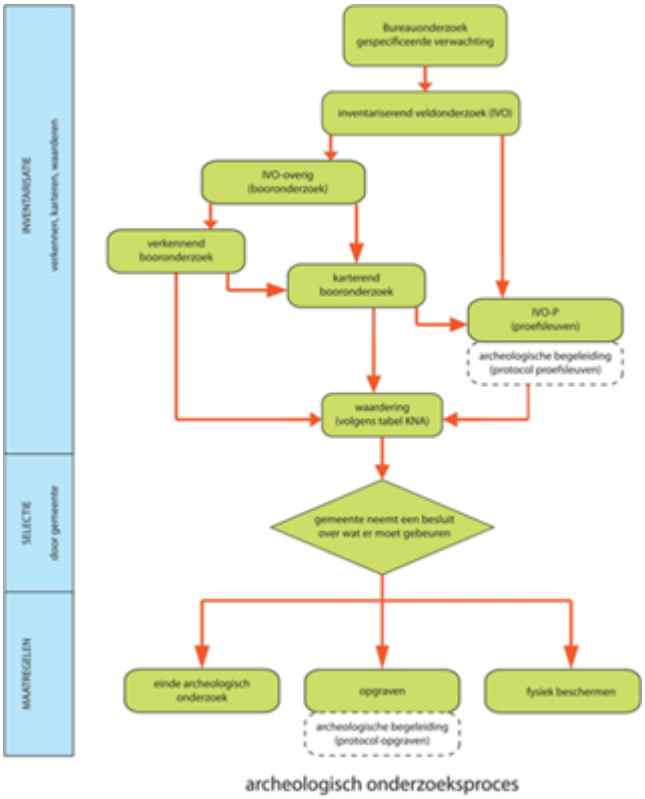
Benodigd onderzoek

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, bodemverstorende 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 de huidige waterhuishouding, grondsamenstelling en gronddruk van belang. Ook moet worden gelet op het weer ongedaan kunnen maken van de huidige ingrepen, dit zal t.z.t. geen extra schade mogen kunnen toebrengen.

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.



Afbeelding 2.9 - Uitgebreid archeologisch onderzoekschema, naar de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA)

Het ruitje 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. Als een onderzoek onvoldoende duidelijkheid biedt kan het nodig zijn een vervolgonderzoek te laten uitvoeren. Elk project is maatwerk, waarbij het aan te bevelen is nauw contact te houden met het bevoegde gezag: de gemeente Nijmegen.

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.

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 via bevoegdgezagarcheologie@nijmegen.nl

2.3 Cultuurhistorie

Rijksbeleid

Cultuurhistorie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van ons land. Het geeft identiteit en kwaliteit aan een gebied. 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 cultuurhistorische gebouwen, objecten en structuren te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en die in het bestemmingsplan te verankeren. Deze wetgeving gaat opgenomen worden in de Omgevingswet.

De Erfgoedwet 2016 vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermde stadsgezichten. Voor het wijzigen en slopen van rijksmonumenten is een 'Omgevingsvergunning voor de activiteit monumenten' nodig.

Gemeentelijk beleid

Monumentenverordening

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

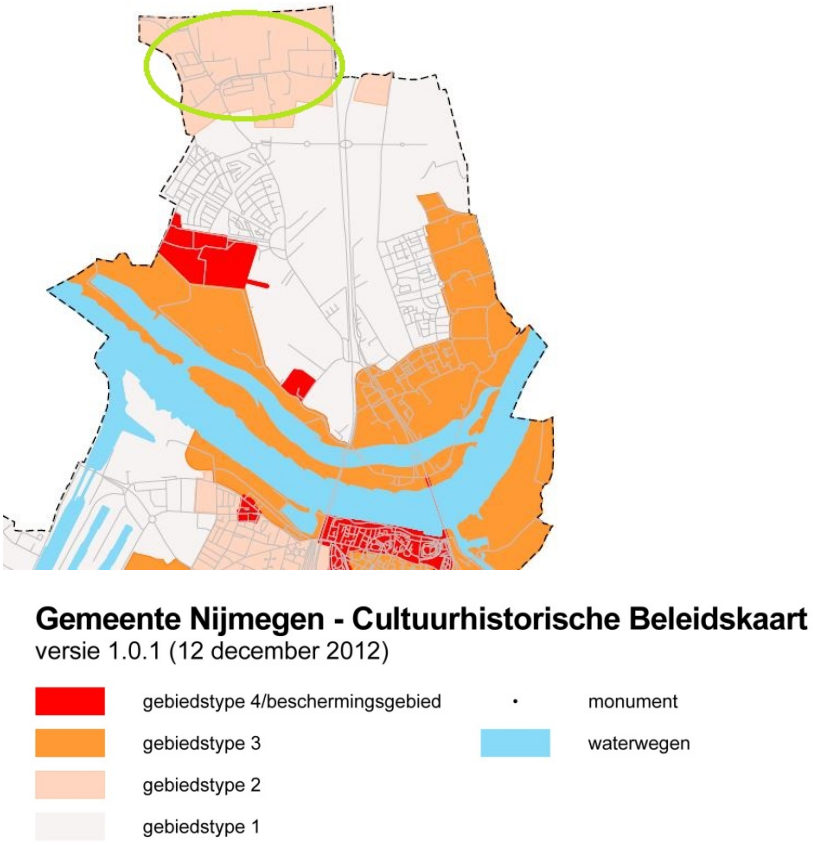
Aandachtslijst Cultureel Erfgoed

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

Nota Cultureel Erfgoed

Het gemeentelijk erfgoedbeleid is vastgelegd in de Nota Cultureel Erfgoed (vastgesteld 15-5-2013). Deze nota beschrijft op welke manier erfgoed kan bijdragen aan de ambitie van de gemeente Nijmegen om de identiteit van de stad te behouden en te versterken. Hiervoor worden drie strategieën ingezet: duurzame ruimtelijke ontwikkeling, kennis & inspiratie en bescherming & instandhouding.

De strategie duurzame ruimtelijke ontwikkeling heeft betrekking op een toekomstbestendige stad, waar erfgoed ingezet wordt om bij ruimtelijke ontwikkelingen de eigen identiteit 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 namelijk een factor die mede kwaliteit geeft aan de ruimte en daarmee ruimtelijke ontwikkelingen kan verrijken. De cultuurhistorische elementen die onderdeel zijn van de identiteit van de stad kunnen we 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. De beleidskaart is onderdeel van de gemeentelijke Omgevingsvisie (2020).



Afbeelding 2.10 - Uitsnede cultuurhistorische beleidskaart (groen omcirkeld indicatief het plangebied)

Het plangebied ligt in gebiedstype 2 op de cultuurhistorische beleidskaart.

In deze gebieden is sprake van een rijke cultuurhistorische gelaagdheid. Het gaat om zowel de grotere schaal, zoals het stedenbouwkundige plan en historische structuren, als om specifieke objecten en om de samenhang tussen de structuren, bebouwing en / of cultuurlandschap. Bij de bebouwing gaat het niet zozeer om de architectuur en het beeld, maar om het silhouet, zoals de situering, de nok- en goothoogte en de nokrichting. Zowel de zichtbare als de niet-zichtbare geschiedenis van het gebied zal uitgangspunt moeten zijn bij ontwikkelingen.

Voor het opstellen en actualiseren van bestemmingsplannen wordt een cultuurhistorische analyse van het gebied gemaakt. Aan waardevolle elementen worden planregels en passende functies gekoppeld, zodat de karakteristieken als uitgangspunt genomen kunnen worden bij nieuwe ontwikkelingen en veranderingen. Kenmerken van de bebouwing, zoals hoofdvorm en omvang, worden beschouwd als onderdeel van de identiteit van een plek.

In deze gebieden zijn cultuurhistorische waarden een middel om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kwaliteit te geven en de identiteit van een gebied herkenbaar en het verleden zichtbaar te houden en te versterken. Er is daarom veel aandacht voor cultuurhistorie bij ruimtelijke plannen. Nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk, maar worden afgestemd op het karakter van het gebied.

Cultuurhistorische waarden in het plangebied

De cultuurhistorische waarden in de gemeente Nijmegen zijn vastgelegd op de cultuurhistorische Waardenkaart (opgesteld door RAAP 2021). De waardenkaart is de basis voor de cultuurhistorische inbreng bij ruimtelijke plannen. Voor het bestemmingsplangebied ziet de kaart er als volgt uit:



Afbeelding 2.11 - Waardenkaart cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich geen monumenten. Onderstaande panden binnen het plangebied staan op de Aandachtslijst Cultureel Erfgoed:

Griftdijk 201	stationsgebouw
Stationsstraat 29	boerderij
Stationsstraat 49	woonhuis

In het plangebied zijn de volgende cultuurhistorische waarden aanwezig.

Cultuurhistorisch waardevolle wegen:

- Stationsweg: de weg stamt uit het begin van de 20e eeuw en maakt deel uit van het historisch wegenpatroon door het gebied. Daarmee heeft deze structuur cultuurhistorische waarde. Langs een deel van de weg staat laanbeplanting en wordt de rijbaan door middel van groene hagen gescheiden van de aanliggende percelen. Het groene karakter van de weg is kenmerkend voor deze weg in een landelijk gebied en versterkt de cultuurhistorische waarde ervan (zie afbeelding hieronder).
- Stationsstraat: het deel van de Stationsweg ten westen van de Griftdijk heeft een hoge ouderdom en stamt van voor 1832. Ten oosten van de Griftdijk stamt de weg uit de eerste decennia van de 20e eeuw. De weg is een historische structuur die de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied zichtbaar maakt. Daarmee heeft de weg een hoge cultuurhistorische waarde.
- Griftdijk, historische weg langs verdwenen trekvaart: de Griftdijk vormt de belangrijkste ruimtelijke drager in het plangebied en is ook voor het Waalspronggebied een prominente ruimtelijke structuur. De weg flankeerde eens aan de westzijde de inmiddels verdwenen trekvaart De Grift, die van Lent via Elst naar Arnhem liep. Ten opzichte van het omliggende landschap heeft de Griftdijk een hogere ligging, die op veel plekken langs de weg nog goed beleefbaar is. Grenzend aan het plangebied is het tracé van de trekvaart nog herkenbaar als een brede, onbebouwde zone; de bebouwing ligt op ruime afstand van de weg. Op een aantal plaatsen is de voormalige vaart zelfs nog herkenbaar als een laagte in het huidige landschap. Deze onbebouwde zone herinnert aan het tracé van de voormalige trekvaart en levert daardoor een bijdrage aan de zichtbaarheid van de historische ontwikkeling van het gebied en van de geschiedenis van deze verdwenen, historische transportader. Hiermee hebben deze structuren een hoge cultuurhistorische waarde.

Cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwing:

- Lintbebouwing aan de Stationsstraat: het historisch gegroeide bebouwingslint aan de Stationsstraat maakt de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied zichtbaar en heeft daarmee cultuurhistorische waarde. Een aantal erven heeft een lange bewoningsgeschiedenis. Deze zijn als historische nederzettingslocatie opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart.
- Lintbebouwing aan de Stationsweg: de bebouwing van het lint is ruim van opzet en heeft een landelijk karakter. Naast een aantal gebouwen van de Elster Kwekers Veiling bestaat het lint uit vrijstaande woningen op grote kavels met veel groen. De bebouwing staat op ruime afstand van de weg en bestaat uit twee lagen en een kap. De kavels worden van elkaar gescheiden door middel van groene hagen. Deze karakteristieken herinneren aan het agrarische verleden van het gebied en versterken de cultuurhistorische waarde van het bebouwingslint.

	
Stationsstraat met agrarische bebouwing	Stationsweg met groen profiel, gezien richting westen

- Cultuurhistorisch waardevol ensemble aan de Griftdijk: ter hoogte van nummer 201 is aan weerszijden van de Griftdijk sprake van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en van een waardevol cultuurhistorisch landschap. Aan de westzijde bevindt zich het voormalige tramstation (nr 201) dat was gelegen aan de verdwenen stoomttramverbinding tussen Arnhem en Nijmegen. De tramlijn volgde het tracé van De Grift. Een van de stopplaatsen was Halte Oosterhout. Het gebouw is in 1911 in de zogenaamde chaletstijl gebouwd naar een ontwerp van H.A. Scholtz, huisarchitect van de Betuwsche Stoomtram Maatschappij, en herbergde naast een wachtruimte ook een dienstwoning, een goederenloods en een koffiehuis met de naam 'De Halve Weg'. Er tegenover ligt, op een verhoging in het landschap, de boerderij Griftdijk 212. Het perceel plus bebouwing komt al voor op de oudste kadastrale kaart, het is daarom aannemelijk dat de plaats al ver voor 1830 bewoond was. De huidige bebouwing stamt uit 1947. Het betreft een zogenaamde wederopbouwboerderij, in een traditionele, regionale vormentaal gebouwd onder verantwoordelijkheid van het Bureau Wederopbouw Boerderijen, nadat de voorganger tijdens WOII was verwoest. Het perceel wordt omzoomd door een groene boomsingel en heeft een groene inrichting met een onderverdeling in hagen en enkele bomen en groepjes van bomen. Aan de voorzijde van het perceel, parallel aan de Griftdijk, is de laagte van de verdwenen 17e -eeuwse trekvaart De Grift nog goed waarneembaar. De komvormige strook land is nu in gebruik als een moestuin. De historische bebouwing aan weerszijden van de weg plus het bestaande landschap en de inrichting daarvan maken op deze plek zowel aan het agrarische verleden van het gebied als de historische transportaders De Grift en de stoomtramlijn zichtbaar. Dit maakt dat het hier om een waardevol gebiedje binnen het bestemmingsplangebied gaat.

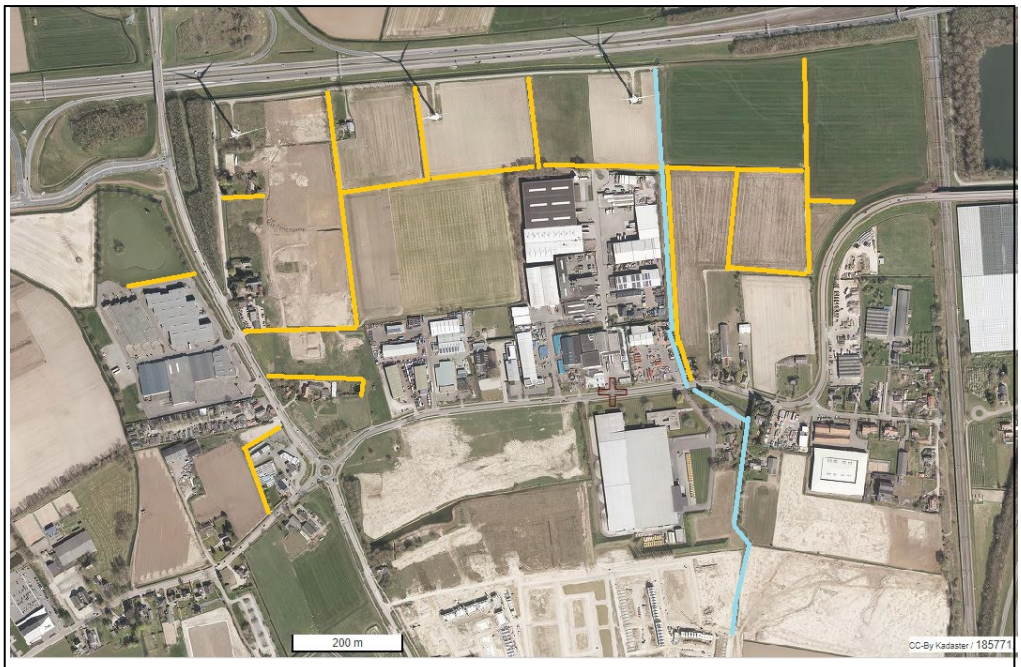


Voormalig tramstation



Griftdijk 212 verscholen in het groen, op de voorgrond de laagte van De Grift

- Cultuurhistorisch waardevolle waterloop de Verloren Zeeg: De Verloren Zeeg is al zichtbaar is op de kadastrale kaart uit 1832 maar heeft zijn oorsprong in de Late Middeleeuwen. De hoofdwatergang vormde van oudsher de grens tussen verschillende dorpspolders. Deze historische waterloop, waarvan het beloop ongewijzigd is, is een onderdeel van de historische waterhuishouding in het gebied en heeft daarmee cultuurhistorische waarde.
- Cultuurhistorisch waardevol verkavelingspatroon: Het bestaande verkavelingspatroon heeft een lange historie. De voor dit gebied typerende onregelmatige blokverkaveling, veelal gemarkeerd door sloten, is al zichtbaar op de eerste kadastrale kaart en heeft een ouderdom van minimaal 200 jaar. Het gaat hier om een gaaf bewaard landschapspatroon. De verkaveling herinnert aan de ontginningsgeschiedenis en de agrarische geschiedenis van het gebied en heeft daarmee cultuurhistorische waarde.



Afbeelding 2.12 - 2021 luchtfoto met in geel/oranje de overblijfselen van het historische verkavelingspatroon en in blauw de loop van de Verloren Zeeg

Cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk waarmee het beloop van historische wegen of waterlopen wijzigt.

De met dit bestemmingsplan toegestane maximale bouwhoogten maken het mogelijk om bij toekomstige ontwikkelingen aan te sluiten bij de karakteristieken en waarden van de bestaande lintbebouwing van de Stationsstraat en de Stationsweg.

Dit bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die van invloed zijn op de cultuurhistorische waarden van de Griftdijk en de verdwenen Grift.

Vanuit cultuurhistorie bezien zijn er dan ook geen bezwaren tegen deze bestemmingsplanwijziging.

2.4 Beeldkwaliteit

In de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit (januari 2014) heeft de gemeente Nijmegen haar ambities voor wat betreft de beeldkwaliteit van de stad vertaald in criteria voor bouwplannen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze criteria geven vooraf duidelijkheid aan ontwerpers van bouwwerken en hun opdrachtgevers.
De Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit vormt voor het College van Burgemeester en Wethouders een
besluitvormingskader voor het verstrekken van omgevingsvergunningen, reclamevergunningen en
inritvergunningen. Tevens vormt de nota een kader voor degene die reclame- en bouwplannen toetst op "redelijke eisen van welstand" en, waar nodig, op monumentenaspecten.

Voor dit actualiserend bestemmingsplan is geen nieuw beeldkwaliteitplan noodzakelijk. Het

geldende beleid voor beeldkwaliteit uit de Uitwerkingsnota Beelkwaliteit is daarom van toepassing.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader

3.1 Relevant rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit tot 2040. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR laat een sterke focus zien op het herstel van de economie met prioriteit bij de ontwikkeling van de mainports Amsterdam en Rotterdam, de brainport Eindhoven en de greenports met bijbehorende achterlandverbindingen. Voor de topregio's heeft het Rijk een excellente ruimtelijk-economische structuur voor ogen, door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's en concentratie van de topsectoren. Hiervoor moeten genoeg woningen, bedrijventerreinen en kantoren beschikbaar zijn. En deze moeten passen bij de wensen van bedrijven en hun werknemers. In Nijmegen bevindt zich een van deze topregio's: de Health Valley.

Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Het kabinet heeft in de SVIR 3 rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Hiervan zijn 13 onderwerpen van 'nationaal belang' afgeleid, waarvoor centrale sturing nodig wordt geacht en waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en haar bevoegdheden wil inzetten. In vergelijking met eerder rijksbeleid wordt veel aan lagere overheden overgelaten. Planologische besluiten worden niet meer preventief getoetst op de naleving van nationale normen tenzij het de directe belangen van Rijkswaterstaat, het ministerie van Defensie en het ministerie van EL&I inzake weg-en waterbeheer, defensieterreinen rijksinpassingsplannen voor energie-infrastructuur betreft.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn rijksregels opgenomen ten aanzien van de ruimtelijke inrichting van Nederland. Deze zijn van belang voor de inhoud van bestemmingsplannen. Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze structuurvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 13 nationale belangen. Met de uitbreiding van het Barro en het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) is de juridische verankering van de SVIR nagenoeg compleet.

Een deel van het Barro is gebaseerd is op eerdere planolgische kernbeslissingen (pkb's) en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen volgen de nahangprocedure

en kunnen vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

- Rijksvaarwegen;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Electriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- Ruimtereserving parallelle Kaagbaan.

3.1.3 Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie

Het Rijk werkt aan een grootschalige en ingrijpende herziening van het omgevingsrecht. De verschillende (sectorale) wetten op het gebied van o.a. bouwen, milieu, water, natuur en ruimtelijke ordening worden samengevoegd in één nieuwe wet, de Omgevingswet. Uitgangspunten van de wet zijn: minder en overzichtelijke regels, meer ruimte voor initiatieven, lokaal maatwerk en vertrouwen. De Omgevingswet is aangenomen door de Eerste en Tweede Kamer en treedt naar verwachting op 1 juli 2022 in werking.

De Omgevingswet wordt nader uitgewerkt in vier Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's). De behandeling van de ontwerp-AMvB's door de Eerste Kamer is afgerond. Het gaat om de onderstaande AMvb's:

- Omgevingsbesluit: algemene, procedurele regels voor overheid, burgers en bedrijven;
- Besluit kwaliteit leefomgeving: materiële (inhoudelijke) regels voor met name de overheid;
- Besluit activiteiten leefomgeving: materiële regels voor burgers en bedrijven;
- Besluit bouwwerken leefomgeving: materiële regels voor burgers en bedrijven.

De Omgevingswet verplicht het Rijk, provincies en gemeenten straks om een omgevingsvisie te maken voor elk van deze overheidsniveaus (vervangt de huidige structuurvisies). Vooruitlopend op de Omgevingswet en de nog op te stellen Nationale Omgevingsvisie heeft het Rijk een Nationale Omgevingsagenda opgesteld. In deze startnota staan een aantal strategische opgaven centraal die uitwerking behoeven in de Nationale Omgevingsvisie. Deze opgaven zijn:

- naar een duurzame en concurrerende economie;
- naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
- naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
- naar een waardevolle leefomgeving.

3.1.4 Conclusie

De actualisering van het juridisch kader voor bedrijventerreinen De Grift en Rietgraaf e.o. past binnen de kaders van het Rijksbeleid.

3.2 Relevant provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Gelderland

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (vastgesteld 19 december 2018, inwerking getreden 1 maart 2019) staan de hoofdlijnen van het provinciale beleid over onderwerpen als ruimte, water, mobiliteit, economie, natuur en landbouw.

Er zijn grote, grensoverschrijdende ontwikkelingen die ook Gelderland raken. Het energievraagstuk, klimaatverandering, uitputting van grondstoffen, kwetsbare biodiversiteit, verdere verstedelijking in combinatie met krimp, toenemende mobiliteit op de weg en in de lucht, digitalisering, internationalisering. Uitdagingen die om antwoorden vragen. De vraagstukken van nu zijn te groot en te ingewikkeld om los van elkaar aan te pakken.

Een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland staat daarbij centraal. Dat is het streven. Dat is waar wij aan willen werken. Dit doen wij door bij de uitoefening van onze taken de focus te leggen op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Met behulp van zeven ambities geeft de Provincie richting:

- energietransitie
- klimaatadaptatie
- ciculaire economie
- biodiversiteit
- bereikbaarheid
- economisch vestigingsklimaat
- woon- en leefklimaat

In relatie tot de actualisatie van het juridische kader voor het bedrijventerrein is het volgende beleid uit de Omgevingsvisie relevant.

Energietransitie: van fossiel naar duurzaam

De Provincie heeft de volgende ambities op dit vlak:

- In 2050 is Gelderland klimaatneutraal. Dit bereiken we door grootschalige besparing en opwekking uit verschillende duurzame bronnen van energie, zoals wind, zon, waterkracht, biomassa en bodemenergie. En we stimuleren innovatie en het uitrollen van bewezen technieken.
- Als tussendoel realiseren we in 2030 55% broeikasgasreductie in Gelderland.

Klimaatadaptatie: omgaan met veranderend weer

De Provincie heeft de volgende ambities op dit vlak:

- In 2050 is Gelderland klimaatbestendig. We zijn goed voorbereid en toegerust op de gevolgen van klimaatverandering: wateroverlast, droogte, hittestress en overstromingsgevaar.
- In 2020 hebben we samen met partners de risico's en kansen van het veranderend klimaat in beeld gebracht en strategieën opgesteld die leidraad zijn voor ons handelen.

Biodiversiteit: werken met de natuur

De Provincie heeft de volgende ambities op dit vlak:

- In 2050 gaat het goed met de biodiversiteit in Gelderland. In Gelderland wordt natuur-inclusief gewerkt. Biodiversiteit wordt overal waar mogelijk versterkt en ingepast, óók buiten de specifiek als natuur aangewezen gebieden.
- In 2030 is 75% van de Europese doelen van de vogel- en habitatrichtlijn behaald.

Bereikbaarheid: duurzaam verbonden

De Provincie heeft de volgende ambities op dit vlak:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al ons busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

Vestigingsklimaat: een krachtige, duurzame topregio

De Provincie heeft de volgende ambities op dit vlak:

- Gelderland wil onze concurrerende positie binnen het internationale stedelijke netwerk van Amsterdam, Brussel en Keulen verder versterken. Om onderscheidend te blijven, halen we in 2050 maximaal profijt uit onze unieke combinatie van stedelijke en groene kwaliteiten.
- In 2050 zijn alle werklocaties in Gelderland duurzaam ingericht qua energie, klimaatbestendigheid en logistieke en productiestromen. We zijn koploper in Nederland.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn juridisch vertaald in de Omgevingsverordening Gelderland (december 2018). 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.

3.2.3 Conclusie

De actualisatie van het juridisch kader voor het bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. past binnen de doelstellingen van de Omgevingsvisie en -verordening. Het bedrijventerrein is met dit bestemmingsplan gereed voor de toekomst en kan bijdragen aan de ambities op het gebied van energietransitie (wind en zon), klimaatadaptatie (water), biodiversiteit (SMP-N), bereikbaarheid (opwaarderen ontsluiting terrein en omliggende gebied) en vestigingsklimaat (toekomstbestendig maken bedrijventerrein).

3.3 Relevant regionaal beleid

Sinds 1 juli 2015 bestaat de Stadsregio Arnhem-Nijmegen niet meer als officiële bestuurslaag. Hierdoor is er geen instantie meer direct verantwoordelijk voor het regionale beleid op het gebied van mobiliteit, ruimte, wonen en werken. Voor de beleidsvelden wonen, detailhandel en bedrijventerreinen geldt dat provincie Gelderland in haar omgevingsvisie en omgevingsverordening nog wel verwijst naar de regionale afspraken. Voor deze beleidsvelden worden nog steeds regionale afspraken vastgelegd in gezamenlijk overleg met regiogemeenten en provincie. Ook voor andere beleidsvelden blijft regionale afstemming in veel gevallen noodzakelijk.

3.3.1 Regionaal Programma Werklocaties

De markt voor bedrijventerreinen, perifere detailhandel en kantoorlocaties is (boven-)regionaal. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om voldoende en geschikte ruimte voor de vestiging van nieuwe bedrijven en voor de ontwikkeling van bestaande bedrijven. De gemeenten in de Groene Metropoolregio maken samen met de provincie Gelderland regionale programmeringsafspraken met betrekking tot bedrijventerreinen, kantoren en perifere detailhandel. Dit Regionaal Programma Werklocaties bevat de keuzes die de gemeenten in de Groene Metropoolregio maken voor het in balans brengen van vraag en aanbod naar werklocaties. Het Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem-Nijmegen 2021-2024 vormt dan ook de kaders voor het regionaal beleid ten aanzien van bedrijventerreinen, kantoren en perifere detailhandel en is het regionale toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe initiatieven en ontwikkelingen worden getoetst aan deze kaders. In het RPW 2021-2024 zijn uitgangspunten opgenomen om bedrijventerreinen toekomstbestendig te maken: hoe kunnen bedrijventerreinen verduurzaamd worden en bijdragen aan de energietransitie. Dit geldt niet alleen voor nieuw te ontwikkelen terreinen maar heeft eveneens betrekking op bestaande bedrijventerreinen. Bedrijventerrein De Grift en de Rietgraaf zijn bestaande terreinen. In principe is voor de actualisatie van het bestemmingsplan geen regionale afstemming nodig.

3.3.2 Conclusie

Het bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. is een bestaand bedrijventerrein en zal qua juridisch kader worden geactualiseerd. Het gaat hierbij met name om het bestemmen van de bestaande situatie, met op een aantal plaatsen uitbreidingsmogelijkheden. Dit is passend in het provinciale beleid en de regionale afspraken.

3.4 Relevant gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie 'Nijmegen Stad in Beweging'

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

De Omgevingsvisie bouwt o.a. voort op bestaand beleid, het coalitieakkoord 2018-2022, en de

structuurvisie uit 2013. In oktober 2020 is de Omgevingsvisie vastgesteld door de gemeenteraad. Door actualisatie blijft de Omgevingsvisie actueel.

De Omgevingsvisie dient 4 doelen:

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

Uitgangspunt: Groei binnen de bestaande stad

De Omgevingsvisie constateert dat Nijmegen tot 2040 blijft groeien in aantal inwoners, werknemers en bezoekers. Een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingsvisie is het streven om die toekomstige groei te accommoderen binnen de bestaande grenzen van de stad. Zo blijft het aantrekkelijke landschap rondom de stad behouden en helpt verdichting bovendien om het draagvlak voor voorzieningen in stand te houden.
Ruimte voor nieuwe woningen en werkgelegenheid wordt dus gezocht binnen de bestaande stadsgrenzen, waarbij de focus ligt op de volgende gebieden: Waalsprong, Waalfront, centrum/stationsomgeving, Kanaalzone/Winkelsteeg en campus Heyendaal.

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





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

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

aan meer werkgelegenheid voor zowel hooggeschoolden als voor praktisch werkenden.

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

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

4. Duurzame stad
   Nijmegen loopt voorop in de uitvoering van de duurzaamheidsopgaven voor Nederland. We hebben de ambitie en de potentie om samen met de regio koploper op het gebied van duurzaamheid en circulariteit te blijven. De oplossingen die we samen met de stad en regio uitwerken voor de energietransitie, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie zijn ook voor de rest van het land van belang.

8 richtinggevende keuzes

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

1. Compacte, dynamische stad:
   Omdat we de impact van groei op de omgeving zo klein mogelijk willen houden ligt de nadruk op verdichting. De groeiopgave willen we benutten om kwaliteit toe te voegen aan de stad, o.a. door meer functiemenging, informele werkmilieus en transformatie. Stedelijke knooppunten, daar waar voorzieningen, werklocaties en vervoersstromen samenkomen, zijn kansrijke plekken voor verdichting en functiemening. Bij nieuw te bouwen woningen verschuift het accent naar een- en tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor studenten, starters, ouderen en kwetsbare doelgroepen.
   Voor nieuwe kantoren is vooral het stationsgebied kansrijk. Brabantse Poort en Campus Heyendaal beschouwen we als toekomstbestendige kantoorlocaties.
   Voor onder meer logistiek en de maakindustrie ontwikkelen we in overleg met regio bedrijventerrein de Grift. Het Engieterrein wordt herontwikkeld voor watergebonden bedrijvigheid en bedrijven die duurzame energie opwekken. Op de campussen richten we ons op herontwikkeling, intensivering en functiemenging. In Winkelsteeg onderzoeken we de mogelijkheden voor een gemengd stedelijk milieu, daarbij rekening houdend met de perspectieven en ontwikkelmogelijkheden van bestaande en toekomstige bedrijvigheid.

2. Toekomstbestendige wijken
   Om tot een inclusieve en vitale stad te komen, streven we onder meer naar een goede mix van allerlei typen woningen en woonmilieus in sociale huur, huur en koop. In combinatie met de daarbij passende, bereikbare en goed toegankelijke voorzieningen. Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen staan de leefwereld, het welbevinden en de gezondheid van inwoners centraal. Tijdelijke functies en initiatieven ondersteunen we om verbeteringen te realiseren.

3. Groene, gezonde stad
   We willen als stad bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners en het verbeteren van de biodiversiteit. Een gezonde leefomgeving is daarbij een belangrijk integraal thema, waarbij het o.a. gaat om luchtkwaliteit, geluidsbelasting, hitte, groen en water, bewegen en mobiliteit, ontmoeten en voorzieningen.
   Dichtbij huis zijn er mogelijkheden om te ontmoeten, wandelen, spelen en sporten. Daarvoor ontwikkelen we o.a. een netwerk van aantrekkelijke beweegroutes op stad- en wijkniveau.

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

5. Energieopgave
   Ons doel is dat Nijmegen uiterlijk in 2045 energieneutraal en aardgasvrij is. Samen met andere gemeenten, waterschappen en de provincie stellen we een Regionale Energie Strategie (RES) op. Hierin maken we keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor nodige opslag- en energie infrastructuur. De RES geeft met zoekgebieden aan welke gebieden in de regio geschikt zijn voor de opwekking van hernieuwbare energie.

6. Groter centrumgebied
   De komende jaren werken we aan de verbreding van het centrum naar de gebieden rondom de Waal. Onder de noemer 'Nijmegen omarmt de Waal' realiseren we verschillende projecten en ontstaat hier een variatie van nieuwe gemengde milieus en hebben de rivieroevers een belangrijke openbare functie. Het gaat o.a. om de Stationsgebied, NYMA, Hof van Holland, Waalkade, Valkhofkwartier, Vlaams Kwartier, en Burchtstraat/Augustijnenstraat.

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

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

Conclusie

In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsvisie relevant. De actualisatie past binnen en voldoet aan de richtinggevende keuzes 1, 3, 4 en 5.

3.4.2 Coalitieakkoord 2018-2022, Nijmegen: samen vooruit

We zijn een aantrekkelijke stad en staan er goed voor. De potentie van de stad gaan we de komende vier jaar optimaal benutten. We groeien gezond verder, zowel in inwoneraantal als in werkgelegenheid. We blijven een sociale stad. We blijven aantrekkelijk voor bewoners, bedrijven, instellingen en bezoekers en investeren daarom in alle wijken. We vinden het vanzelfsprekend dat we een enorme duurzaamheidsslag maken. We investeren in een gezonde groei van onze stad en zorgen dat alle Nijmegenaren mee kunnen ontwikkelen.

Het moet duurzamer

De wereld verandert ingrijpend en iedereen moet mee. Dat is geen keuze. De komende periode investeren wij fors in duurzaamheid: we gaan meters maken met iedereen in de stad. De ambities van Nijmegen zijn hoog, en we zijn trots op het feit dat we European Green Capital zijn.

Een sociale stad blijven

Nijmegen is en blijft een sociale stad. We werken aan gevarieerde, gemengde wijken en willen sociale tegenstellingen en maatschappelijke onvrede verkleinen. We stellen de vraag van de inwoner centraal en organiseren hulp zo dichtbij en goed mogelijk. We staan voor de uitdaging dit ook financieel beheersbaar te maken.

Versterken economische veerkracht

De komende periode gaan we 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.

Bouwen aan een aantrekkelijke stad

Nijmegen is een prachtige stad en dat blijven we. De kwaliteit van de stedelijke omgeving is voor ons een prioriteit; bij nieuwe ontwikkelingen in het noorden van de stad, in bestaande wijken en voor onze culturele en wijkvoorzieningen.

3.4.3 Economische visie Kans voor Nijmegen 2020-2025

Het versterken van de economische veerkracht van de stad Nijmegen en haar inwoners is één van de hoofdopgaven van de gemeente Nijmegen. Het belangrijkste doel van deze economische visie is het creëren van banen op alle niveaus. De ambitie is om in 10 jaar 10.000 extra banen te creëren en het ecosysteem in stad en regio te versterken.
In tegenstelling tot veel andere gemeenten in Gelderland blijft Nijmegen in aantal inwoners de komende jaren toenemen. Deze groei van inwoners vraagt om groei van het aantal banen. Nijmegen wil bedrijven voor de regio behouden en ondersteunen in hun groei èn ruimte bieden zodat nieuwe bedrijven zich kunnen vestigen. Nijmegen heeft een positief ondernemersklimaat met financieel gezonde en hoogwaardige bedrijven. De stad kan bouwen op sterke economische sectoren als stuwende economische kracht. Nijmegen ligt bovendien strategisch, heeft een aantrekkelijke historische binnenstad en ligt in een prachtige groene omgeving aan de rivier. De belangrijkste sectoren voor de stad zijn Health & High Tech, MKB/Zakelijke Dienstverlening en Logistiek. Health en High Tech zijn economisch krachtige sectoren en onderscheidend. Daar horen aantrekkelijke campussen (Novio Tech Campus en campus Heijendaal) bij. Nijmegen is voor de logistieke sector goed gelegen tussen de Randstad en het Ruhrgebied. De Waal, de A15 en de Betuweroute zijn gunstige vestigingsplaatsfactoren. Logistiek is belangrijk voor Nijmegen én de regio. De afgelopen jaren is Bijsterhuizen succesvol ontwikkeld tot een logistiek en gemengd bedrijventerrein, een belangrijke bron van werkgelegenheid. Park 15 is in ontwikkeling, de Railterminal Gelderland wordt ontwikkeld en Nijmegen wil op de Grift met duurzame logistiek aan de slag. Het op peil houden van de kwaliteit van het vestigingsklimaat en daarbinnen de werklocaties is belangrijk. Daartoe horen ook bedrijventerrein De Grift en de Rietgraaf.

3.4.4 Conclusie

De actualisatie van het juridisch kader voor het bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. past binnen de doelstellingen van het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Functioneel beleidskader

4.1 Wonen

Verspreid op het bedrijventerrein zijn een aantal burger- en bedrijfswoningen aanwezig. Op het Chaletpark Halve Weg is verblijfsrecreatie toegestaan en is bij 19 van de 45 chalets sprake van permanente bewoning (onder overgangsrecht).

De burger- en bedrijfswoningen worden als zodanig bestemd met een woonbestemming of een aanduiding "bedrijfswoning". Het chaletpark krijgt een passende bestemming (Recreatie-verblijfsrecreatie), waarbij voor de chalets met permanente bewoning onder overgangsrecht in dit bestemmingsplan persoonsgebonden overgangsrecht opgenomen wordt in de regels.

4.2 Economie

Beschrijving huidige situatie

Deelgebied De Grift

Het industrieterrein De Grift (het oosterlijke deelgebied) wordt gekarakteriseerd als een handelsterrein met beperkte industriële en logistieke bedrijvigheid (klassiek gemengd bedrijventerrein). Er zijn bedrijven gevestigd als Evers Specials (taugéproducent), Thermosite Spanbetonvloeren, Schenkgroep (containers), Industrial Parts (koeling), Wido (kranen), GACON Straal- en spuitinrichting, Dimar (hydraulische en PLC systemen voor tuin- en scheepsbouw), Bongers drankengroothandel, VS Steenverkoop, Aannemersbedrijf Jansen van Ralen en een aantal bedrijven in transportmiddelen (o.a.) Vierboom trucks, Vos bedrijfswagens en van den Brink.

Deelgebied Rietgraaf

Ten westen van de Griftdijk bevindt zich het bestaande bedrijventerrein de Rietgraaf. Op dit bedrijventerrein zijn naast 2 bedrijfsverzamelgebouwen o.a. ook de Bristol en een kleine bouwmarkt Kluswijs gevestigd. Ten zuiden van dit bedrijventerrein ligt chaletpark "de Halve weg", Brasserie 1910 en tankstation Total met TotalWash.

Overige gebieden

In het gebied oostelijk van de Stationsstraat, overgaand in de Stationsweg richting spoorlijn, bevindt zich grond- en milieubedrijf Van Wijk. Op het terrein van dit bedrijf is de mogelijkheid aanwezig voor de vestiging van een inpandige puinbreker. De milieuzonering hiervoor bedraagt 200 meter.

Het oostelijk deel van De Grift is bestemd als energielandschap en zal zo de komende jaren worden ingezet. Delen van Deelgebied Oost zijn aangewezen als locatie voor de ontwikkeling van een zonneweide, waarbij een tijdelijkheid geldt van 20 jaar. Windpower Nijmegen zal medio 2021 starten met de aanleg van de 17.000 panelen. Daarnaast worden voor een periode van 10 jaar tijdelijk een 6-tal Skaeve Huse gerealiseerd.

Kwaliteit bedrijfsomgeving

Bedrijventerrein De Grift aan de Stationsstraat is ingericht met brede wegen, maar veelal

zonder trottoir. Er is sprake van veel verstening en dus weinig groen (bron: marktverkenning Ecorys). De Groothandelsweg en Koopmansweg zijn de ontsluitingswegen van dit bedrijventerrein. Het aantal openbare parkeerplaatsen is beperkt, waardoor veel op de weg geparkeerd wordt. Enkele bedrijven lossen dit op eigen terrein op, maar in veel gevallen geldt dat de bedrijven zijn afgesloten met een hek dat direct aan de weg grenst. Het terrein kent bovendien geen doorgaande wegen, waardoor keren noodzakelijk is.

De locatie Rietgraaf, het bedrijventerrein ten westen van de Griftdijk, heeft een vergelijkbare inrichting. Op de Rietgraaf is dankzij de bedrijfsverzamelgebouwen meer sprake van uniformiteit dan op de Grift. Ook is er (iets) meer ruimte voor groen en is er veel openbare parkeerruimte. Op de Rietgraaf ontbreekt eveneens een afgescheiden voorziening voor langzaam verkeer. Daarnaast is er sprake van de vestiging van enkele bedrijven die vanwege de bestemming en/of het formaat niet of minder passend zijn op dit terrein.

Uit de gespreksronde (inventarisatie) met gevestigde bedrijven zijn de verschillende punten naar voren gekomen. De wegkwaliteit en voorzieningenniveau op het bedrijventerrein zijn achterhaald en/of sterk verouderd. Het bedrijventerrein is slecht ontsloten (via de op- en afritten) op de Griftdijk, met name door de grote drukte op deze verkeersader. Meerdere bedrijven, waaronder Schenk Groep, Vierboom Trucks, Heiting Milieuservice en Evers Specials hebben aangegeven plannen te hebben voor (her)ontwikkeling bij of op het bedrijfsperceel. Hierover zijn deze bedrijven in gesprek met de gemeente.

Economische analyse

Voor het bestaande industrieterrein Oosterhout geldt als uitgangspunt dat het terrein ruimtelijk/fysiek wordt ingepast in het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein de Grift. Het bestaande industrieterrein Oosterhout is een potentieel te revitaliseren terrein, zeker als dit straks omringd wordt door het nieuwe bedrijventerrein de Grift waar een bepaalde kwaliteit aan toegedacht wordt.

Het economisch profiel van het bestaande industrieterrein Oosterhout blijft dat van een klassiek gemengd handelsterrein, met beperkte industriële, bouwnijverheids- en logistieke bedrijvigheid. Het terrein oogt rommelig en verdient een upgrade. Daarentegen voorziet het terrein al decennialang in een vestigingsplek voor bedrijven die iets minder belang aan hechten aan zichtbaarheid en kwalitatief hoogwaardige bedrijfshuisvesting. Het is de wenselijk om bedrijvigheid die minder goed past op het bedrijventerrein, zoals (perifere) detailhandel, 2e hands (vracht-)wagen- en autohandel en zwaardere HMC-bedrijvigheid naar de toekomst toe te beperken.

Daarnaast is het van belang om samen met ondernemers en bedrijven te inventariseren welke knelpunten zich voordoen die in de toekomst moeten worden aangepakt. Op basis van dit onderzoek kan dan een plan van aanpak worden opgesteld om het terrein te upgraden, in samenspraak met zittende ondernemers.

De Rietgraaf wordt gekarakteriseerd als een terrein met ambachts- en handelsactiviteiten. In de 2 grote bedrijfsverzamelgebouwen zijn diverse kleinschalige bedrijven gevestigd. Daarnaast zijn er ook Bristol en een kleine bouwmarkt gevestigd. De Rietgraaf grenst aan Park 15 en de Griftdijk, de belangrijke verkeersader die tussen het nieuwe deel de Grift en de Rietgraaf inloopt. Dit is straks de entree van de werklocatie de Grift.

Ook voor de Rietgraaf geldt dat vestiging en uitbreiding van bedrijvigheid die minder gewenst is, zoals (perifere) detailhandel niet gewenst is. De beide bedrijfsverzamelgebouwen blijven een belangrijke vestigingsplek voor kleinschalige bedrijven en bedrijven in de (zakelijke)

dienstverlening. Een veilige en goede ontsluiting voor verkeer van de Rietgraaf op de Griftdijk is van belang.

Toetsingskader RPW 2021-2024

Het betreft een nieuw bestemmingsplan voor bestaande terreinen waarvoor nu een beheersverordening van toepassing is. Aangezien vooral de bestaande bedrijvigheid passend wordt bestemd en er geen sprake is van grootschalige uitbreidingen, voldoet het plan aan de kaders die het RPW stelt.

Kantoren

Zelfstandige kantoorvestiging wordt niet toegestaan op een bedrijventerrein. Volgens de definitie is een zelfstandige kantoorvestiging: "een gebouw of gebouwencomplex welke door haar aard en indeling is bestemd om uitsluitend of in hoofdzaak dienstig te zijn tot het verrichten van administratieve en/of wetenschappelijke arbeid, en welke door aard en omvang een zelfstandig karakter heeft".

In het RPW 2021-2024 zijn afspraken gemaakt voor het toestaan van grootschalige kantoorontwikkelingen. Conform deze afspraken zijn er in Nijmegen alleen grote kantoorunits toegestaan in de directe omgeving van het Centraal Station en Station Lent. Daarnaast zijn de Brabantse Poort en Heijendaal aangewezen als toekomstbestendige kantorenlocaties.

Perifere Detailhandel

De gemeente Nijmegen gaat terughoudend om met vestiging van grootschalige en/of perifere detailhandel buiten de traditionele winkelgebieden. Het is de bedoeling dat grootschalige detailhandelsformules bij voorkeur worden ingepast in de bestaande winkelstructuur. In het RPW uit 2017 is de locatie van de Bristol op rood gezet wat inhoudt dat de situatie voor deze solitaire vestiging wordt bevroren: handhaving van de bestaande vestiging en gebruik, maar geen nieuwe toevoeging van vierkante meters detailhandel. In het nieuwe RPW 2021-2024 wordt het beleid ten aanzien van perifere detailhandel gecontinueerd.

Grootschalige en perifere detailhandel wordt op deze terreinen verder uitgesloten.

Productie gebonden en ondergeschikte detailhandel

Productie gebonden detailhandel en ondergeschikte detailhandel bij productie-, reparatie en handelsbedrijven is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

a. de detailhandel staat in directe relatie met de aanwezige bedrijfsvoering. Zo geldt voor productiebedrijven, dat er alleen producten mogen worden verkocht die door het bedrijf zelf zijn geproduceerd;
b. de detailhandel vindt plaats in een afgeschermde ruimte; de overige bedrijfsruimte is niet toegankelijk voor consumenten;
c. de detailhandelsfunctie is gemaximeerd ten aanzien van de hoofdfunctie en bedraagt maximaal 20% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte, met dien verstande dat de maximum omvang ervan nooit meer dan 100 m² verkoopvloeroppervlakte bedraagt;
d. voor de detailhandel gelden de openingstijden die ook voor de reguliere detailhandel van

toepassing zijn;
e. er wordt voorzien in parkeerruimte op eigen erf.

Internetverkoop is toegestaan, onder voorwaarden dat:

f. er geen uitstalling ten behoeve van verkoop plaats vindt;
g. er geen showroom en/of verkoopruimte aanwezig is;
h. er geen mogelijkheid wordt geboden aan personen voor het afhalen van goederen.

Horeca

Het horecabeleid is 31 oktober 2007 door de Raad vastgesteld. Met betrekking tot horeca is in de Horecanota 'Eten en drinken in Nijmegen', een ruimtelijk-economische visie op de Nijmeegse horeca (januari 2006), een onderscheid gemaakt tussen horeca in het stadscentrum en horeca buiten het stadscentrum. Locaties langs verkeersradialen zijn geschikt om ruimte te geven aan grotere horecaconcepten die moeilijk inpasbaar zijn in de binnenstad, maar wel voorzien in een behoefte van Nijmeegse bewoners (zoals een megabioscoop, congres-/ vergadercentrum). Brasserie 1910 (voorheen Mona's eetcafé) aan de Griftdijk heeft een dergelijk horeca-concept.

Het beleid voor horeca in de woonwijken is hier niet van toepassing.

4.3 Verkeer en vervoer

4.3.1 Nijmegen Goed op Weg

In de nota 'Nijmegen goed op weg' heeft Nijmegen haar ambities voor mobiliteit voor de periode 2019 tot 2030 vastgelegd. Deze nota is vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 25 september 2019. Regionale samenwerking is hierbij essentieel om de bereikbaarheid van Nijmegen en van de regio Arnhem Nijmegen te verbeteren. Alleen op die manier kunnen we ervoor zorgen dat we regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar blijven. Daarom wordt intensief samengewerkt met regio, provincie en rijk.

De verwachting is dat het aantal inwoners van Nijmegen fors blijft groeien. Ook het aantal banen zal meegroeien, naar verwachting met 10.000 extra banen de komende 10 jaar. Extra mensen betekent ook extra verplaatsingen. Extra verplaatsingen betekent extra druk op de soms toch al volle bestaande wegen, fietspaden, bussen en treinen. Dit betekent niet alleen dat - zonder extra maatregelen - de bereikbaarheid van Nijmegen onder druk komt te staan, maar ook dat we steeds meer de negatieve kanten van de mobiliteit gaan ervaren, denk aan geluidshinder, slechte luchtkwaliteit of verkeersonveiligheid. De ruimtelijke opgaven van Nijmegen hierbij zijn dat de stad aantrekkelijk, duurzaam, economisch veerkrachtig en sociaal en gezond wil zijn.

De ruimtelijke mogelijkheden in de stad om de mobiliteitsgroei te faciliteren zijn echter beperkt. Waar in het verleden vooral werd gewerkt aan uitbreiden van de infrastructuur ligt het accent nu meer op het efficiënter benutten van de bestaande infrastructuur. In het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg wordt hierbij de verkeersveiligheid benoemd als randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen in de stad. Om de groei van de stad te faciliteren wordt ingezet op de meest duurzame en ruimte-efficiënte vervoermiddelen: lopen, fiets en OV. Dit betekent niet dat er niet geïnvesteerd wordt in het wegennet; de auto blijft een rol spelen in het Nijmeegse verkeerssysteem.

Conclusie

Op basis van de nota Nijmegen Goed op Weg zal er in en rond het plangebied ingezet worden op het versterken van de infrastructuur en verbindingen (auto, fiets, OV) om toekomstige groei van verkeersstromen in goede banen te leiden. Tevens moet dit een stimulans zijn voor het plangebied, dat is aangeduid als belangrijk groot werkgelegenheidsgebied.

Concreet zijn er plannen voor het aanpakken van de infrastructuur, zoals de afslag 38 van de A15 (knoop 38), de Griftdijk, fietssnelroute Elst-Nijmegen en de aansluiting Griftdijk-Stationsstraat in en rond het plangebied.

4.3.2 Langzaam verkeer

Nijmegen is een fietsstad bij uitstek. De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan de fiets. Er zijn verschillende regionale en lokale (snelle) fietsroutes aangelegd en het aantal stallingen in de binnenstad is uitgebreid. We zien dat het fietsgebruik binnen de gemeente Nijmegen mede door het ingezette beleid is toegenomen. Deze lijn willen we behouden en uitbreiden. Daarnaast zien we een toename van de typen fietsen: e-bikes, speedpedelecs, krat- en bakfietsen zorgen voor meer diversiteit op het fietspad. Binnen het samenwerkingsverband van ambitieuze fietssteden (F10) hebben we de ambitie uitgesproken om het fietsgebruik met 20% te laten groeien (in de periode 2017 - 2027).

Om de groei te faciliteren zal er niet alleen aandacht zijn voor de uitbreiding van het fietsnetwerk maar ook voor de kwaliteit en breedte van de huidige fietsroutes. In regionaal verband is een fietsvisie opgesteld. In deze fietsvisie wordt aangegeven welke nieuwe netwerken wenselijk zijn. Zo is een nieuwe snelle fietsroute tussen Arnhem en Nijmegen via Elst gewenst. Ook staat beschreven waar kansen liggen voor optimalisatie van huidige routes of aantakking op andere routes of overstappunten. Tot slot faciliteren we extra fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld door het creëren van stallingsruimte voor fietsen binnen parkeergarage Kelfkensbos. Naast infrastructurele aanpassingen wordt er vanuit de fietsvisie gewerkt aan een aanvullende gedragsaanpak om fietsgebruik te stimuleren maar ook om de verkeersveiligheid en het fietscomfort te vergroten.

Het beoogde tracé voor een nieuwe snelle fietsroute Arnhem Nijmegen doorkruist het plangebied. Het is gesitueerd langs de westzijde van de Griftdijk. Op het wegvak tussen de gemeentegrens en de Keizer Hendrik VI singel is de ruimtelijke inpassing van deze fietsroute onderdeel van het ontwerp van De Griftdijk. Zoals al aangegeven in de paragraaf over automobiliteit ligt er voor het weggedeelte ter hoogte van het plangebied een schetsontwerp, wat een eerste indruk geeft wat ongeveer de ruimtelijke impact zal zijn. Er zal met name invloed zijn op de aansluitingen van het westelijk deel van het plangebied.

Gegeven de groei van het fietsverkeer en de steeds grotere diversiteit in typen fietsen wordt het steeds wenselijker om de breedte van fietspaden daarop aan te passen. In lijn met het verkeersbeleid en het streven naar een duurzame stad is het daarom wenselijk om planologisch mogelijk te maken dat de smalle fietspaden langs de Stationsstraat (op termijn) worden verbreed.

Conclusie

In de plannen van het gebied van het bedrijventerrein en zijn omgeving wordt de infrastructuur aangepakt, zo ook voor het langzaam verkeer. In het bestemmingsplangebied zullen langzaamverkeerroutes mogelijk worden gemaakt en kunnen deze ook (op termijn) verbreed worden.

4.3.3 Openbaar vervoer

Trein

Ten oosten van het plangebied loopt de spoorlijn Arnhem – Nijmegen. Het dichtstbijzijnde trein station is station Nijmegen-Lent.

Bus

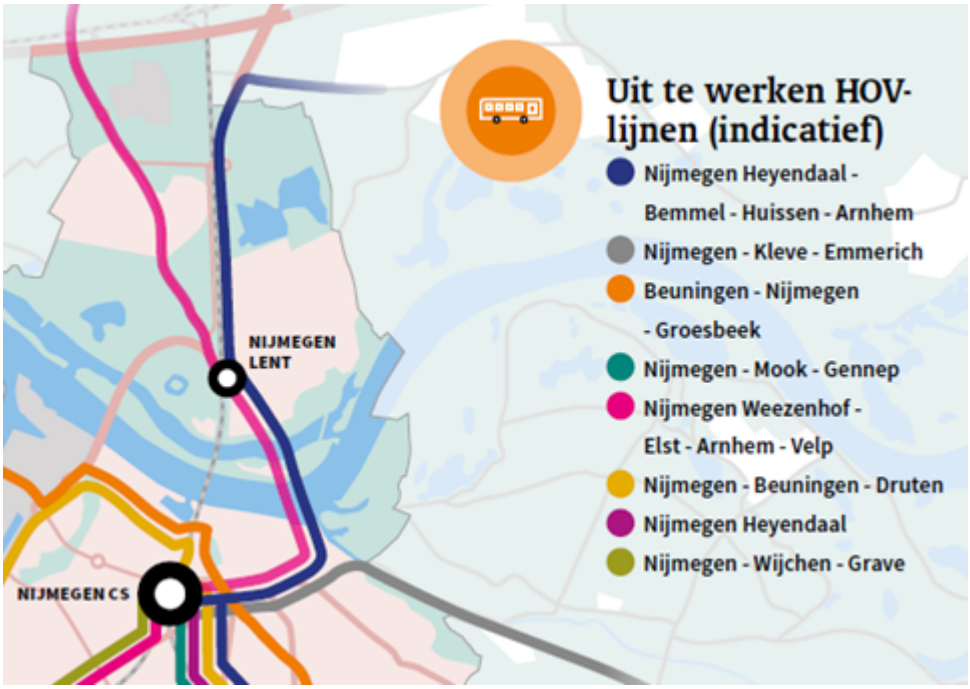
De provincie Gelderland is opdrachtgever van het openbaar vervoer. De regio Arnhem en Nijmegen is continu met de provincie in overleg om tot een optimaal busnetwerk te komen. Op het gebied van openbaar vervoer heeft de gemeente in 2019 het 'Toekomstbeeld stedelijk openbaar vervoer Arnhem en Nijmegen' vastgesteld. Belangrijke uitgangspunten hierin zijn:

- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV); HOV – corridors tussen het Centraal Station Nijmegen en de omliggende kernen en tussen het Centraal Station Nijmegen en Heyendaal. HOV-lijnen zijn gestrekte routes en zijn meer gericht op verbinden dan op ontsluiten. HOV bussen rijden frequent (minimaal zes keer per uur in de stad in de spits), hebben betrouwbare snelle reistijden en goede haltevoorzieningen. Door Nijmegen zijn acht HOV-lijnen voorzien, die verder worden uitgewerkt door de provincie Gelderland.
- Goede verbinding station en centrum; Elke wijk rechtstreeks met het station en/of centrum verbinden met een frequentie van minimaal twee keer per uur.
- Flexibel OV systeem; flexibele OV systemen als aanvulling op en eventueel als vervanging van bussen als het aantal reizigers te laag is voor regulier OV.

De bovenstaande uitgangspunten verbeteren de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het busvervoer in onze stad, met als gevolg meer busreizigers. Dit draagt bij aan onze vier grote opgaven (aantrekkelijke stad, duurzame stad, sociale en gezonde stad, economisch veerkrachtige stad). Vanuit het thema sociale stad wordt tevens gekeken of flexibel openbaar vervoer, binnen bepaalde wijken of voor bepaalde doelgroepen een aanvulling kan zijn op het bestaande vervoersaanbod.

Door het plangebied rijden een HOV-lijn, een reguliere buslijn en een nachtbuslijn. Deze rijden alle via de Griftdijk en hebben een halte ter hoogte van de Stationsstraat. HOV-lijn 331 rijdt van de Weezenhof via station Nijmegen CS en station Nijmegen Lent naar Elst, Arnhem en Velp. Lijn 14 rijdt van Nijmegen Brakkenstein via Nijmegen CS en Elst naar Arnhem. Ook nachtbuslijn 831 rijdt van Nijmegen via Elst naar Arnhem.

Door het gebied van de Waalsprong loopt nog een tweede HOV lijn, lijn 300. Deze rijdt van Nijmegen Heyendaal via station Nijmegen CS en station Nijmegen Lent naar Bemmel, Huissen en Arnhem. Lijn 300 blijft ten oosten van de spoorlijn Arnhem Nijmegen, dus buiten het plangebied.



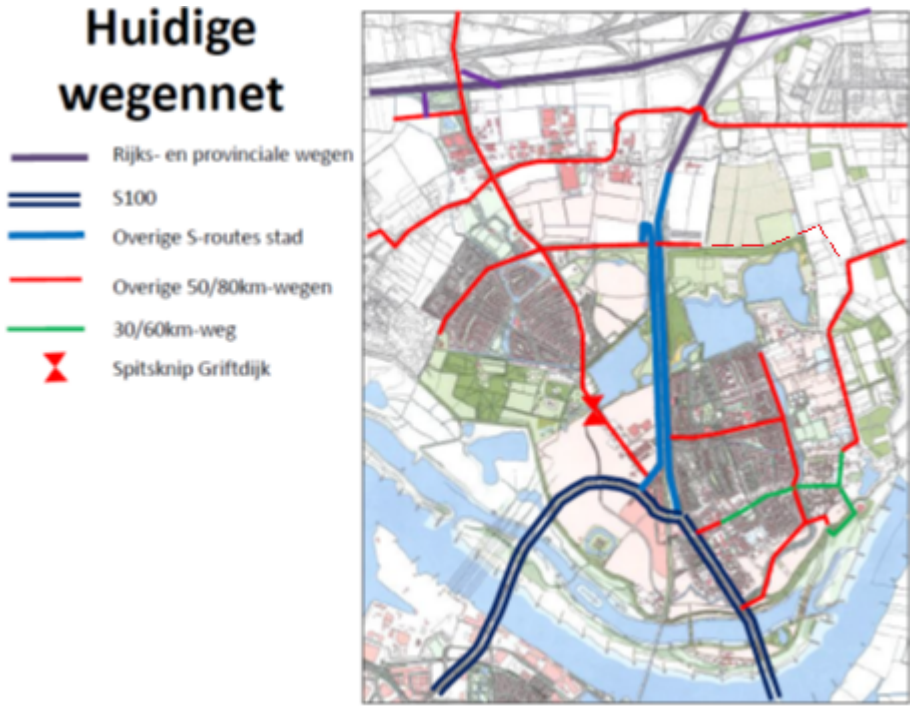
Afbeelding 4.1 - uit te werken HOV lijnen

Conclusie

Het plangebied is en blijft via HOV-lijn 331, lijn 14 en 831 bereikbaar. Eventuele infrastructurele projecten in en rond het plangebied hebben geen negatieve invloed op deze verbindingen.

4.3.4 Autoverkeer

De auto blijft een rol spelen in het Nijmeegse verkeerssysteem. Echter om de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden kiezen we er voor om ruimtelijk geen verdere groei van het autoverkeer te faciliteren. Dit betekent dat we keuzes maken in welke vervoersstroom we waar faciliteren. De S100 is bedoeld voor de doorstroming van het autoverkeer. De wegen binnen de S100 zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. Daarnaast stimuleren we binnen de gemeente actieve en duurzame mobiliteit.



Afbeelding 4.2 - huidige wegennet

In de Waalsprong wordt de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer in belangrijke mate gevormd door Prins Mauritssingel en de Graaf Alardsingel. De Prins Mauritssingel is de belangrijkste invalsweg van Nijmegen vanuit het noorden. De Graaf Alardsingel is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in het Nijmeegs verkeerssysteem en verbindt de Prins Mauritssingel met stadsbrug De Oversteek. De weg maakt onderdeel uit van de S100, de belangrijkste doorstroomroute in de stad. De doorstroming en verkeersafwikkeling op de S100 heeft op stedelijk niveau de hoogste prioriteit.

De planontwikkelingen van de Waalsprong en de mobiliteitstoename zullen er toe leiden dat de verkeersdruk op de wegen in het gebied toeneemt. Daarom zal voor het autoverkeer in sterke mate worden aangestuurd op het zo goed mogelijk managen van de verkeersstromen en het stimuleren van het spitsmijden.

Daarnaast werkt Nijmegen voortdurend aan aanpassing van bestaande en de verdere ontwikkeling van nieuwe verkeersinfrastructuur. Relevante ontwikkelingen op het gebied van automobiliteit in de nabijheid van het plangebied zijn:

- In de Griftdijk is tussen de Italiëstraat en de Van Boetzelaerstraat een knip aangebracht voor doorgaand verkeer tijdens de spitsuren, en een verbod voor vrachtverkeer op een deel van de Griftdijk Noord.
- De capaciteitsuitbreiding rondom afslag 38 en daaraan gekoppeld de doorontwikkeling van de Griftdijk. Deze ontwikkelingen zijn investeringen in de verbetering van de bereikbaarheid van het noordwestelijk deel van Nijmegen. Het voornemen is om de capaciteit van het viaduct over de A15 en het kruispunt Griftdijk - Stationsstraat uit te breiden om ruimte te bieden aan de toename van verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, bedrijvenlocaties) in dit deel van Nijmegen, maar ook ten Noorden van de A15. En tevens om ruimte te maken voor de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein De Grift. Ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan ligt er voor het weggedeelte ter hoogte van het plangebied een schetsontwerp. Dat geeft een eerste indruk wat ongeveer de ruimtelijke impact zal zijn. Het zal met name invloed hebben op de aansluiting(en) van het westelijk deel van het plangebied (bedrijventerrein De Rietgraaf e.o.)
- De ontwikkeling van de Dorpensingel. Dit is een nieuwe wegverbinding tussen het Keizer

Augustusplein en de Zandsestraat waarmee Bemmel beter bereikbaar wordt vanaf de A325 en de verkeersdruk op de bestaande routes door Lent wordt verminderd. Op basis van verkeersmodel berekeningen is de verwachting dat de Dorpensingel zal leiden tot een afname van verkeer op de route Ressensestraat - Stationsstraat.



Afbeelding 4.3 - snelle fietsroutes

Conclusie

Onderdeel van de infrastructurele plannen is het verbeteren van de (snel)fietsverbindingen tussen Elst en Nijmegen (via de Griftdijk). Naast deze route zullen er in en rondom het plangebied meer fietsroutes worden verbeterd, zoals langs de Stationsstraat.

4.3.5 Expeditieverkeer

De groeiende stroom aan logistieke voertuigen zorgt voor drukke straten en voor luchtvervuiling. Om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt gestreefd naar verschoning van het goederen vervoer zowel over de weg als over het water.

Zero-emissiezone in het stadscentrum.

Nijmegen is voornemens om in 2020 een besluit te nemen om per 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te stellen voor het stadscentrum. Dit is conform de afspraken die zijn vastgelegd in de Green Deal Emissie Stadslogistiek en het nationale Klimaatakkoord. Vervoerders hebben dan vijf jaar de tijd om zich hierop voor te bereiden en elektrische voertuigen aan te schaffen, over te stappen op andere voertuigen voor de last mile (bijvoorbeeld bakfietsen), om een logistieke hub te ontwikkelen of gebruik te maken van een hub van een andere ondernemer.

Samen met het Rijk, de Provincie, de Regio Arnhem Nijmegen en het Gelders Energie Akkoord, faciliteert de gemeente Nijmegen de transitie richting zero emissie stadslogistiek. Gezamenlijk werken we aan de regionale vertaling van het landelijke klimaatakkoord voor de CO2 reductie van het weegverkeer. Als eerste stap benoemen we concrete maatregelen voor 2019 – 2022. Het bedrijfsleven geeft aan dat ontwikkelen van business-modellen voor schone hubs en een duurzame last mile een verantwoordelijkheid is voor de private sector. Investeren in elektrische vrachtvoertuigen en snelle laadvoorzieningen voor die voertuigen is financieel nog niet haalbaar. Via subsidieregelingen vanuit de provincie en via het realiseren van openbare snelladers met groot vermogen proberen we deze zorg van het bedrijfsleven weg te nemen.

Conclusie

Binnen dit plangebied zullen er geen aanpassingen aan de verkeersstructuur worden mogelijk gemaakt. In relatie tot de ontwikkelingen rondom het bedrijventerrein zal er rekening worden gehouden met de aanpassing van aansluitingen in relatie tot het toekomstig ontwerp van de Griftdijk en de inpassing van de snelfietsroute. De gemeentelijke doelstellingen blijven echter wel van toepassing. Inzet blijft om expeditieverkeer zo efficiënt mogelijk in te richten, waarbij de grootste vrachtauto's het snelst het bedrijventerrein op kunnen om de grote verkeersader (Griftdijk) te ontlasten en beschikbaar te houden voor het reguliere verkeer. Daarnaast worden alternatieve manieren van vervoer (elektrisch, deelvervoer etc) gestimuleerd.

4.3.6 Parkeren

Het parkeerbeleid is ondersteunend aan de visie op mobiliteit. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning binnen het plangebied wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie berekend aan de hand van de “Beleidsregels Parkeren Nijmegen, Parkeernormen Auto en Fiets” (vaststelling door college B&W medio december 2020). Dit is een uitwerking van de door raad vastgestelde nota “Parkeren in Nijmegen, auto en fiets, 2020 - 2030” (vaststelling door gemeenteraad 25 november 2020). Voor de berekeningen is bepalend dat de gemeente Nijmegen stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk” heeft. Het plangebied ligt binnen de stedelijkheidszone 'Buitengebied.'

4.4 Groen, natuur en landschap

Het plangebied bevat in en rondom de verschillende bedrijfskavels groen- en waterstroken. Ook langs de wegen in het plangebied zijn groen- en waterstroken aanwezig. Deze bestaande waarden worden behouden, beschermd via een passende bestemming en zullen ook robuuster worden waar hiervoor ruimte is. Leidraad hiervoor zijn de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie, watermanagement en het SMP-N.

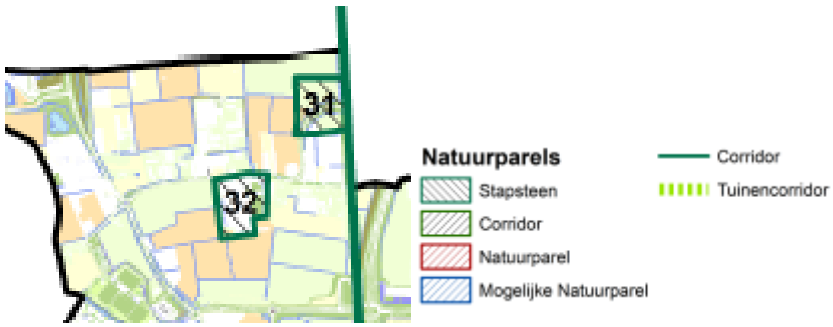
Uitgangspunten Omgevingsvisie

- 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 bewegen.
- Gezamenlijk versterken we de groenkwaliteiten. 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 werknemers en creëren we ook voldoende ruimte voor dieren. We willen de negatieve effecten van klimaatverandering en hittestress zoveel mogelijk minimaliseren.

Natuurparels in Nijmegen

In en rondom de stad hebben veel groengebieden een hogere natuurwaarde. Om te voorkomen dat de kwaliteit van die natuurparels achteruitgaat, willen we ze onderling en met de grotere natuurgebieden buiten de stad verbinden. Op de natuurparelkaart staan de stapstenen Stationsstraat Lent Viaduct (31) die binnen het plangebied valt en Barenbrugterrein (32) die grenst aan het plangebied. Stapstenen zijn te onderscheiden als waardevolle groene elementen die een stapsteen kunnen vormen tussen de natuurparels. Op de natuurparelkaart staat de oostelijke rand van het plangebied aangegeven als lijnvormige corridor. Voor vleermuizen zijn lijnvormige corridors belangrijke verbindingswegen. Ook vogels, insecten en bepaalde zoogdieren profiteren hiervan.



De aanwezige bestemming dient als verbindend element.

Soortenmanagementplan Nijmegen de Waalsprong (SMP-N)

Het SMP-N is een eigen plan van de gemeente waarin voor zowel voor de ontwikkel- als de eindfase de ambitie en de integrale aanpak staat om te komen tot een duurzame instandhouding van op dit moment in de Waalsprong voorkomende beschermde diersoorten steenuil, ransuil, kerkuil, buizerd, roek, rugstreeppad, grote modderkruiper en poelkikker. Op basis hiervan is een zogenoemde gebiedsontheffing soorten Wet natuurbescherming verkregen (8 mei 2019). Deze ontheffing is alleen mogelijk als in de eindsituatie een duidelijke 'plus' voor (beschermde) soorten wordt gecreëerd. Door uitvoering van het SMP-N wordt bewust een plus voor de natuur gecreëerd in de groenstructuur en in de gebouwen. Op die manier wordt ook de natuurbeleving van mensen in hun woonomgeving versterkt. De landschappelijk zone rondom de meer stedelijke woningbouwlocaties van de Waalsprong worden zodanig ingericht en beheerd dat er kansen worden geboden voor de beschermde soorten en er voor biodiversiteit in algemene zin een plus wordt behaald. Deze zone zorgt ook voor een directe ecologische verbinding en aansluiting met omringende groene gebieden.

Omdat de kleine marterachtigen bunzing, hermelijn en wezel niet in een gunstige staat van instandhouding verkeren heeft de provincie Gelderland besloten om deze soorten niet meer te laten vallen onder een vrijstelling van de Omgevingsverordening. Vandaar dat middels een wijzigingsaanvraag de kleine marterachtigen zijn opgenomen in het SMP-N.

Onderstaande kaart is een deel van de Mitigatiekaart kleine marterachtigen.



Het bestemmingsplangebied bevat gebieden die in het SMP-N zijn benoemd als onderdeel van toekomstig leefgebied van de steenuil, ransuil, buizerd, grote modderkruiper, poelkikker, hermelijn, wezel en bunzing.. Dit zijn dezelfde gebieden die als leefgebied van de kleine marterachtigen op de voorgaande kaart afgebeeld staan, aangevuld met de watergangen op de onderstaande kaart.



Wanneer de ambities niet op de aangegeven locatie een plek kunnen krijgen, dient naar een alternatieve locatie gezocht te worden binnen het Waalspronggebied waarvoor de gebiedsontheffing is verleend.

De vlekken aangeduid als leefgebied houden in dit bestemmingsplan de bestemming Agrarisch. De bestemming Groen dient als verbindend element.

Natuurinclusief bouwen

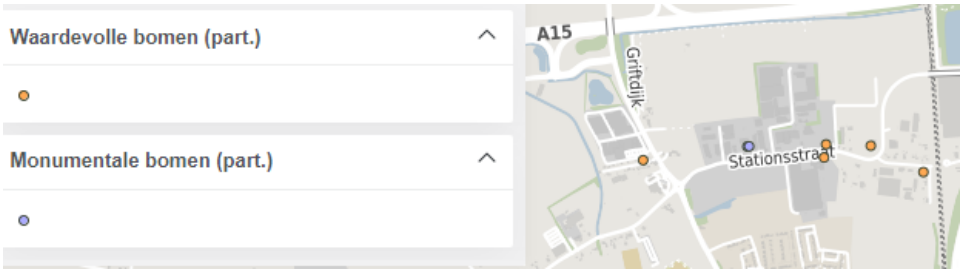
Via het SMP-N wordt ook deels invulling gegeven aan de aangenomen raadsmotie 'Natuurinclusief bouwen' van 14 november 2018. Ter uitvoering van de raadsmotie wordt in de Waalsprong rekening gehouden met allerlei aspecten van de natuur of die nou zeldzaam en beschermd zijn of niet. In dit licht is een korte handleiding Natuurinclusief bouwen opgesteld die makkelijk toepasbare brokjes biedt waaruit gekozen kan worden, afhankelijk van wat in welke situatie mogelijk is (bijlage 5 van het SMP-N).

Om natuurinclusief bouwen te implementeren in de bouwplannen, is de Toolbox natuurinclusief ontwikkelen en bouwen, Leidraad voor de Waalsprong opgesteld. Deze toolbox is gebaseerd op de omgeving, de gewenste soorten en de ambitie en gekoppeld aan de Leidraad natuurinclusief bouwen, renoveren en verduurzamen van de Provincie Gelderland. Het systeem richt zich in

eerste instantie op de gebouwgebonden soorten gewone dwergvleermuis, huismus, gierzwaluw maar op basis van de ecologische potenties en behoeften, worden er binnen de deelgebieden bepaald op welke soorten en aanvullende maatregelen de focus wordt gelegd. Voor de Waalsprong geldt vanaf 2020 het in het SMP-N vastgelegde minimumambitieniveau. Dit betreft geïntegreerde voorzieningen in bebouwing. Om tot duurzame vestiging van de huismus, gierzwaluw en gewone dwergvleermuis te komen, zijn nestvoorzieningen alleen niet genoeg. Wanneer de soorten geen plek hebben om te foerageren, is de waarde van de nestvoorzieningen daar beperkt. De toolbox bevat daarom tevens groene omgevingsmaatregelen waardoor de stedelijke biodiversiteit wordt versterkt, de belevingswaarde voor de toekomstige bewoners vergroot en een bijdrage wordt geleverd aan klimaatadaptatie. In de toolbox is het minimaal aantal te realiseren nestvoorzieningen voor het bedrijventerrein benoemd. Hiervan mag maximaal 25% ingewisseld worden met groene maatregelen. Het treffen van meer groene maatregelen is uiteraard mogelijk en ook zeer gewenst. Het SMP-N is op 12 maart 2019 en de Toolbox natuurinclusief ontwikkelen en bouwen, Leidraad voor de Waalsprong is op 4 februari 2020 door het college vastgesteld.

Bijzondere bomen

Monumentale bomen weerspiegelen net als monumentale gebouwen de geschiedenis van de stad. Om de cultuurhistorische betekenis van het groen in de stad te waarborgen, zijn de monumentale bomen geïnventariseerd. Monumentale en waardevolle bomen zijn minstens 50 jaar oud, hebben een cultuurhistorische betekenis en hebben een goede levensverwachting. De waardebepaling van monumentale bomen ligt hoger dan bij de waardevolle bomen. Alle bijzondere bomen vallen onder het regime van de omgevingsvergunning, het kappen van houtopstanden. In het bestemmingsplangebied komen een aantal particuliere waardevolle en monumentale bomen voor, zie onderstaande kaart. Het betreft twee notenboom (circa 1940 en 1960), een treurwilg (circa 1960) en een eik (circa 1960):



Afbeelding - locatie waardevolle en monumentale bomen in het plangebied

De waardevolle en monumentale bomen zijn beschermd via de functieaanduiding "waardevolle boom" op de verbeelding en verbonden met (beschermende) regels.

Conclusie

Wet Natuurbescherming

Uit de quickscan , die is opgenomen in bijlage 1 van de Bijlagen bij de toelichting, blijkt dat het plangebied mogelijk een functie heeft voor diverse soorten beschermde ongewervelden, vissen, amfibieën, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en vogels. Omdat het huidige gebruik van het plangebied ongewijzigd blijft heeft de actualisatie van het bestemmingsplan geen negatieve effecten op deze functies.

Beoordeling Wet natuurbescherming

- Er is geen risico op negatieve effecten op beschermde soorten flora en fauna en daarmee geen risico op overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb.
- Er zijn geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden (stikstofbeoordeling is geen onderdeel van deze toetsing), de NNN en houtopstanden.

4.5 Water

Het plangebied is ondanks alle bebouwing een gebied waarin meerdere watergangen aanwezig zijn. Er komen A- en C-watergangen voor en deze zijn als zodanig bestemd en daarmee beschermd. In het kader van waterbeheer en klimaatadaptieve maatregelen zijn de aanwezige watergangen van groot belang.

De watertoets

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

Algemeen

Het plan behelst de actualisatie van het bestaande bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o.. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in de onderstaande figuur.



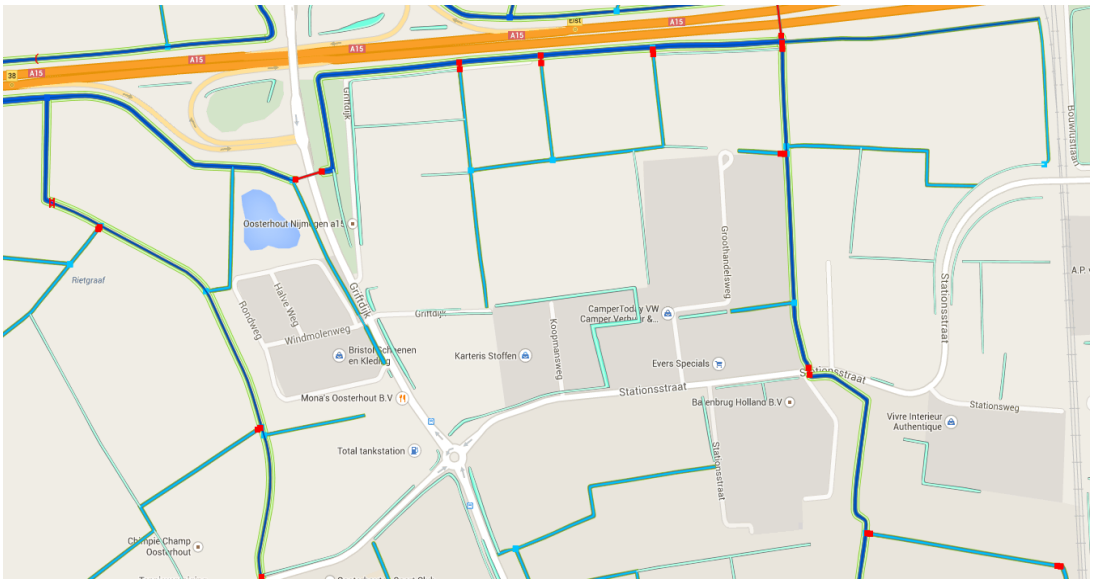
Afbeelding - Begrenzing bedrijverterrein De Grift en Rietgraaf e.o.

Het plangebied maakt deel uit van de bestaande waterhuishoudkundige inrichting van het gebied Ressen. Voor dit gebied zijn het Gemeentelijk Rioleringsplan Nijmegen 2017 tot en met 2023, het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong (2009) en de nota Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer (2013) relevant. Er vinden geen wijzingen 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

Door en langs het plangebied lopen verschillende watergangen. Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich een A-watergang die de hoofdafvoer vormt richting de Linge. De diverse B- en C-watergangen in het gebied kunnen afvoeren richting deze hoofdafvoer. Het merendeel van de watergangen in het gebied is droogvallend, en dus alleen watervoerend in het geval van neerslag.



Afbeelding - Leggerwatergangen

Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of -beschermingsgebied. Binnen het plangebied is voor zover bekend geen sprake van grondwateroverlast.

Het uitgangspunt bij stedelijke uitbreidingen is grondwaterneutraal bouwen. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en stromen in de omgeving niet wijzigen. Dit kan bereikt worden door:

- een aan grondwater gerelateerde keuze van de locatie, bijvoorbeeld geen stedelijke uitbreidingen in gebieden met (kans op) hoge grondwaterstanden;
- maatregelen tijdens bouwrijp maken en bouw, bijvoorbeeld ophogen, goede structuur van het oppervlaktewatersysteem, voorkomen verdichting bodemstructuur;
- een waterbestendig bouwkundig ontwerp van woningen en gebouwen, bijvoorbeeld

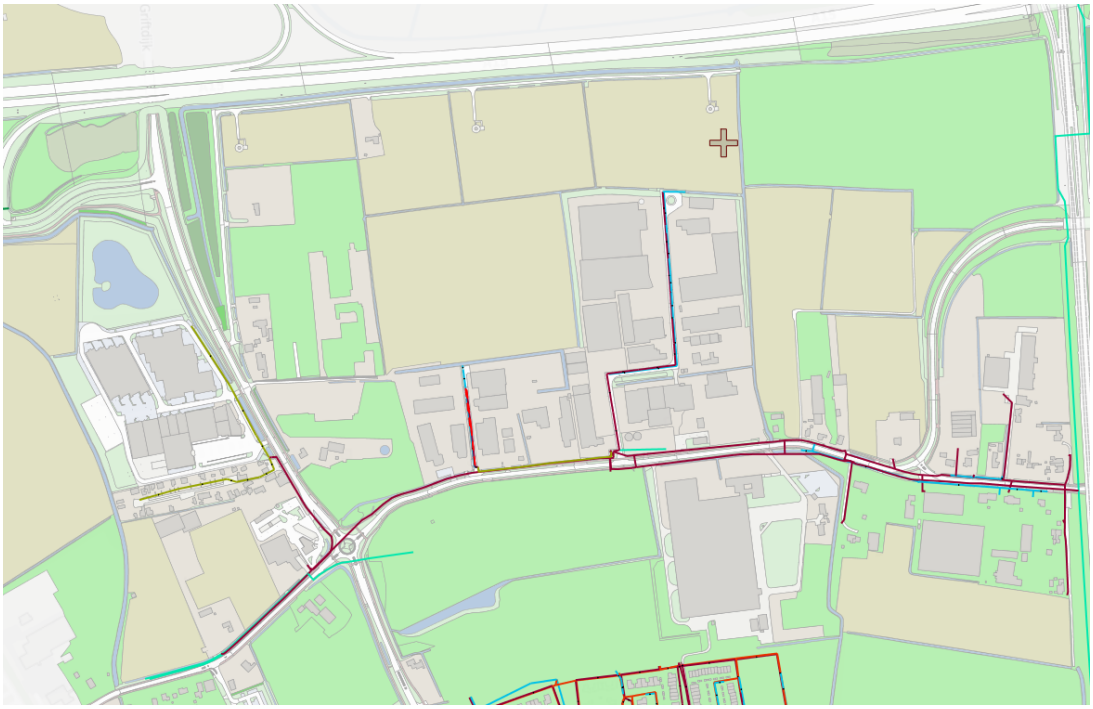
kruipruimteloos bouwen.
Om grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken zet de gemeente in eerste instantie in op bouwkundige maatregelen. Pas als die onvoldoende soelaas bieden, komen drainerende of onttrekkende oplossingen in beeld. Dit sluit ondergronds bouwen niet uit. Dat is mogelijk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

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

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

In het plangebied is grotendeels een verbeterd gescheiden rioolstelsel aanwezig. Enkel het terrein met bedrijven Rietgraaf is voorzien van een gemengd stelsel. Dit betreft een absoluut stelsel, er zijn dus geen overstorten richting het oppervlaktewater aanwezig. Taugékweker Evers Specials prikt door middel van een persleiding rechtstreeks in op de persleiding van het waterschap. Het industriewater dat hier vrijkomt is dus geen onderdeel van het verbeterd gescheiden rioolstelsel.



Afbeelding -Rioolstelsels plangebied (rood=gescheiden, groen=gemengd)

Voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied geldt dat vanuit het bouwbesluit 2012 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'. Voor bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. geldt dat voor nieuwe ontwikkelingen een duurzaam gescheiden afwatering van het hemelwater moet worden gerealiseerd. Hierbij moet hemelwater via een wadi of gelijkwaardige voorziening worden geïnfiltreerd, waarna het via een drain op het oppervlaktewater kan worden geloosd.

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.

Uiteindelijk zijn een waterhuishoudkundig plan en uitvoeringsontwerp noodzakelijk bij indienen van de omgevingsvergunning en kan er tevens nader ingezoomd worden op grondwatereffecten.

Bestemmingsplan en omgevingsvergunningsaanvraag, activiteit bouwen moeten een goedgekeurd rioleringsplan / waterhuishoudkundig plan bevatten. 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.

Belangrijke keuzen die al in het stadium van het schetsontwerp gemaakt moet worden, zijn:

- het type infiltratievoorziening/filtervoorziening
- dimensies en het globale functioneren van de infiltratievoorziening(en)
- de locatie(s) van infiltratievoorziening(en) en noodoverlopen naar openbaar gebied
- de locatie voor eventuele uitbreiding van wateroppervlak (indien extra berging nodig is)

Het afvalwater van de gebouwen in het plangebied moet worden aangesloten op de openbare riolering. Het is niet uitgesloten dat van bestaande aansluitingen gebruik gemaakt kan worden. Voor het maken van nieuwe aansluitingen op de riolering in de openbare ruimte vanaf de perceelgrens tot aan de riolering moet een aanvraag worden ingediend bij Kwaliteitsbeheer Riolering (zie www.nijmegen.nl > Diensten > Bouwen en wonen > Rioolaansluiting aanvragen). 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 m. Deze eis is vastgelegd in artikel 2.5.19 van de Nijmeegse bouwverordening.

Tot slot is heeft het waterschap in 2019 de nota “Samen door één buis” vastgesteld. Deze nota is primair gericht op het samen (gemeenten en waterschap) beheersen van lozingen uit de riolering en het zo bijdragen aan een goede waterkwaliteit en leefomgeving. Uit deze nota volgt dat bij het maken van de afweging of infiltratie van hemelwater gewenst c.q. acceptabel is, gebruik kan gebruik worden gemaakt van de ‘Adviestabel omgang afstromend hemelwater’. Daaruit volgt dat er bij bedrijvigheid in milieucategorie 3 of 4 van de Staat van bedrijfsactiviteiten een klein risico bestaat op verontreinigd afstromend hemelwater. Voor afstromend hemelwater van dergelijke bedrijfspercelen wordt daarom minimaal geadviseerd een bodem- of bermpassage toe te passen en bij voorkeur een verbeterd gescheiden stelsel

aan te brengen. Bij het afkoppelen van afstromend hemelwater dient rekening te worden gehouden met het voorgaande.

4.6 Kabels, leidingen en explosieven

Kabels en leidingen

Het plangebied bevat een aantal leidingen die via een bestemming beschermd dienen te worden. Het gaat hierbij om een hoogspanningsverbinding, een rioolleiding en een gasleiding.

Er zijn plannen om de bestaande hoogspanningsverbinding ondergronds te brengen. Dit wordt via een apart bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Alle leidingen zijn via specifieke aanduidingen op de verbeelding en de regels beschermd en geborgd.

Explosieven

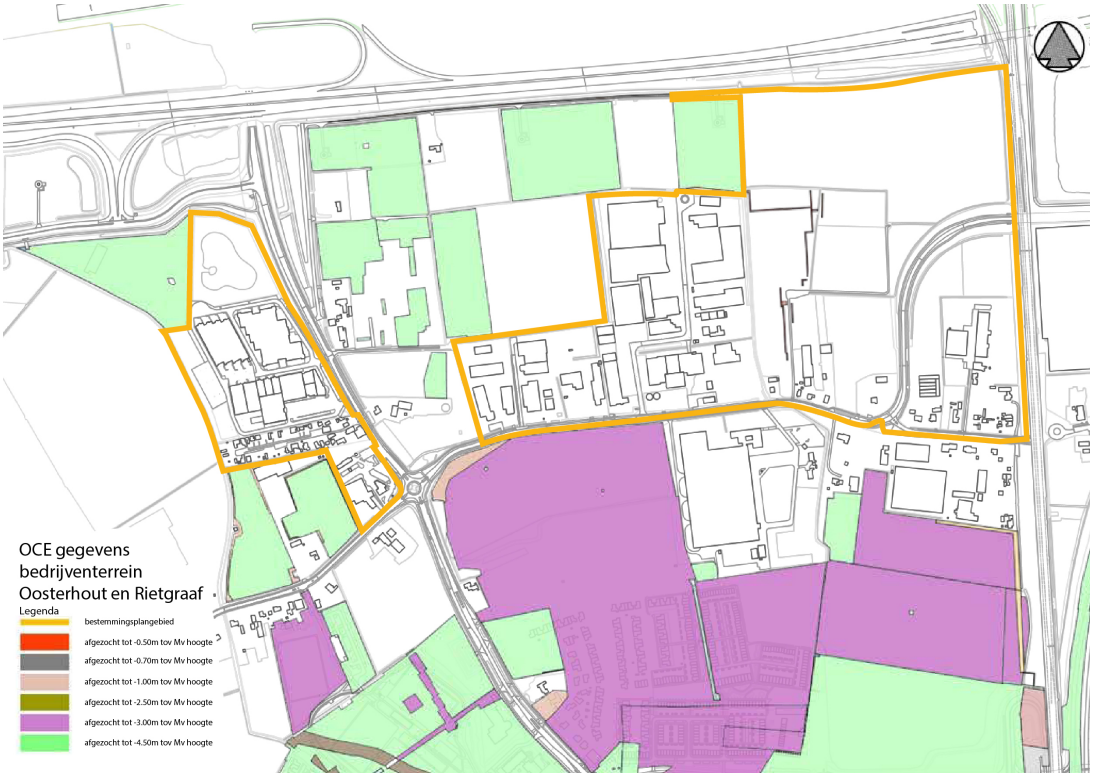
Het plangebied is geheel verdacht op geschutsmunitie plus gedeeltelijk verdacht op afwerp- en dumpmunitie (uit de Tweede Wereldoorlog), verzameld onder de term Opsporing Ontplofbare Oorlogsresten (OOO).

Hieronder de verdachte gebieden op diverse soorten munities.



Afwerpmunitie: donkerrood/paars | Dumpmunitie: lichtrood/paars | Geschutsmunitie: het gehele plangebied

Delen binnen het plangebied zijn reeds onderzocht op explosieven, waarbij onderzocht is tot op verschillende dieptes (dieptes zichtbaar in het kaartje hieronder). De verticale afbakening voor afwerpmunitie is maximaal -4,5 m MV (maar dient nog conform CS-VROO met behulp van het Deltares-model nader bepaald te worden), voor dumpmunitie -2m MV en voor geschutsmunitie -2,5 m MV.



Afbeelding - Gegevens OOO in plangebied

Daar waar grondroerende activiteiten plaatsvinden binnen verdacht gebied dat naoorlogs ongeroerd is dienen de werkzaamheden óf door een opsporingsbedrijf begeleid te worden óf dient het terrein voor aanvang van de werkzaamheden onderzocht te worden. Het opsporingsbedrijf dient daarvoor contact met het bevoegd gezag OOO op te nemen zodat een projectplan ingediend kan worden. Indien dit voldoet aan de CS-OOO kan het bevoegd gezag instemmen met de uitvoering van dat onderzoek. Dit geldt ook voor werkzaamheden die plaatsvinden beneden de dieptes van reeds onderzochte gebieden (uitgedrukt in meters beneden maaiveld).

Daar waar de grond na de oorlog aantoonbaar geroerd is, is geen onderzoeksverplichting maar dient eveneens het protocol toevalsvondsten gebruikt te worden bij werkzaamheden die daarin plaatsvinden.

Er dient rekening te worden gehouden bij grondwerkzaamheden dat deze onder specifieke begeleiding plaatsvinden. Hiervoor is contact met het bevoegd gezag (gemeente Nijmgen) noodzakelijk. Dit is in de regels van het bestemmingsplan ook vastgelegd, om zo de veiligheid ter plaatse beter te kunnen garanderen. Verwezen wordt naar artikel 22.3 onder a in de regels.

Hoofdstuk 5 Milieu

5.1 Bedrijven

Milieuzonering

Bedrijvigheid in de zin van de Wet milieubeheer is die bedrijvigheid die onder het Activiteitenbesluit valt en/of een omgevingsvergunning nodig heeft. In dit bestemmingsplan zal de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten gekoppeld worden aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten Model Nijmegen. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten in Nijmegen al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Hierbij zijn alleen de ruimtelijk relevante milieuaspecten waaronder geluid, geur, stof, gevaar, verkeer en visuele aspecten van belang. De Staat van Bedrijfsactiviteiten Model Nijmegen is een verbijzonderde afgeleide van de VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Naast de afstandseisen uit de VNG-brochure moet uiteraard ook rekening worden gehouden met overige milieuhinder die aan de orde kan zijn bij bepaalde bedrijfscategorieën, waaraan speciaal overheidsbeleid en hierop gerichte jurisprudentie nadere invulling geven. Hierdoor wordt ook rekening gehouden met hinder die buiten de kaders van de VNG-brochure valt.

Deelplan De Grift

De bedrijven op het oostelijk deel van het plangebied (De Grift) liggen aan de Stationsstraat, Stationsweg, Groothandelsweg en Koopmansweg. Het gaat hierbij om (groot)handelsbedrijven in diverse producten, bouwbedrijven in diverse producten en autobedrijven (handel, reparatie). In totaal 10 bedrijven bevinden zich in de milieucategorieën 3.1, 3.2, 4.1 (één bedrijf) en 4.2 (één bedrijf) en hebben daarmee de grootste milieuzones. De overige bedrijven bevinden zich in de milieucategorieën 1 en 2. Voor bedrijven die nu al in een hogere categorie dan 3.1 vallen is een specifieke aanduiding op de plankaart opgenomen.



Luchtfoto deelgebied De Grift

Per omliggend geluidgevoelig object is vastgelegd hoeveel de geluidbelasting op de gevel mag zijn voor het bedrijf Wido aan de Stationsstraat 37. Voor aannemersbedrijf van Wijk (Stationsstraat 82) geldt dat dit bedrijf een milieuvergunning heeft van de provincie Gelderland waardoor ze beperkt is in de geluidproductie. Met dit conserverende bestemmingsplan worden dus de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande bedrijven niet aangetast.

Deelplan Rietgraaf

Voor het deelgebied Rietgraaf geldt dat hier veel lichtere bedrijvigheid aanwezig is ten opzichte van deelgebied De Grift. Het bedrijventerrein aan de Halveweg, Rondweg en Windmolenweg vallen bijna allemaal in milieucategorie 2 of daaronder. Slechts één bedrijf kan worden aangeduid als categorie 3.1-bedrijf. Het deel van het bedrijventerrein dat grenst aan de verblijfsrecreatiegebied heeft nu alleen categorie 2 bedrijven. De verblijfsrecreatie kan worden gezien als gemengd gebied waarvoor een richtafstand geldt van 10 meter ten opzichte van categorie 2 bedrijven. De werkelijke afstand van de perceelsgrens van de bedrijven en de chalets is in een enkel geval minder dan deze 10 meter. De afstand tussen bedrijf en chalets is echter feitelijke groter doordat er ook geparkeerd wordt voor de bedrijven. Daarnaast is sprake van een dichte groene haag tussen bedrijventerrein en chalets. De verwachting is dus dat de bedrijvigheid niet tot hinder gaat leiden. Voor de bedrijven is de situatie conserverend. Ze worden dus niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden aangetast.



Deelplan Rietgraaf.

Aan de zuidzijde grenst het recreatieterrein aan het LPG-tankstation. Dit is een categorie 3.1 bedrijf met name op grond van de risicocontouren. De verantwoording daarvan staat in de paragraaf externe veiligheid. Voor geur en geluid is de richtafstand in een gemengd gebied 10 meter. Aan deze afstand wordt voldaan omdat het tussenliggende perceel nu als groen dan wel parkeerterrein in gebruik is.

Overige milieuaspecten

De richtafstanden voor geur gelden tot aan geurgevoelige objecten. Dit zijn objecten waarin langdurig mensen kunnen verblijven. Het gaat hier dan om woningen en kantoren. De bestaande bedrijven hebben geen richtafstand voor geurhinder over bestaande geurgevoelige objecten liggen. Het is dan ook zeer onwaarschijnlijk dat er geurhinder zal ontstaan in het plangebied. Voor stofhinder geldt een richtwaarde van 200 meter voor het bedrijf Gacon en 100 meter voor het gebruik van beide puinbrekers bij van Wijk en Heijting. Het betreft hier een gemengd gebied daardoor gelden de richtafstanden van 100 respectievelijk 50 meter. Deze richtafstanden voor de bedrijven Gacon en Heijting liggen niet over gevoelige functies in het plangebied. De locatie van de puinbreker voor het bedrijf Van Wijk is met een specifieke aanduiding vastgelegd in het bestemmingsplan. Ook deze afstand reikt niet tot aan gevoelige functies. Er is dan ook geen stofhinder in het plangebied te verwachten.

Naast bovenstaande bedrijven zijn alle windmolens van Windpark Park 15 en Nijmegen Betuwe langs de A15 van invloed op het plangebied. De geluidaspecten op de gevoelige functies zijn hiervoor al besproken. De risico's van de molens worden behandeld in de paragraaf externe veiligheid. Slagschaduw van de nabijgelegen windturbines kan ook hinder opleveren op het plangebied. Voor het realiseren van het windmolenpark is onderzoek (Pondera, Akoestisch onderzoek en onderzoek naar slagschaduwhinder windpark Nijmegen Noord, 4 maart 2015) gedaan naar de effecten van slagschaduw op omliggen de kwetsbare objecten. De slagschaduwtijd van de molens op de adressen Groothandelsweg 4 en Stationsweg 22a is berekend op respectievelijk 8 uur en 10 minuten en 5 uur en 30 minuten per jaar. De molens dienen altijd te kunnen voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit en hebben voor een eventuele overschrijding van de slagschaduwtijd ook een stilstandvoorziening. Het milieuspoor biedt in dit geval dus voldoende bescherming voor de woningen in het plangebied.

De bestaande bovengrondse hoogspanningslijn voldoet aan de wettelijke eisen. Via een apart bestemmingsplan zal het ondergronds brengen van deze hoogspanningslijn mogelijk worden gemaakt.

Spuitzones landbouw

Aan de oostzijde van het plangebied liggen enkele percelen met een agrarisch bestemming. Er gelden geen wettelijke afstandseisen van deze bestemming tot aan een woonbestemming. Voor bepaalde type agrarisch gebruik zoals bomen- en fruitbomenteelt en bollenteelt is het bekend dat vaak veel chemische bestrijdingsmiddelen kunnen worden gebruikt. Hiervoor is het dan ook al langer gebruikelijk een afstand van 50 meter aan te houden van deze percelen tot aan woonbestemmingen. Een recent advies van de Gezondheidsraad (Nr. 2020/10, Den Haag, 29 juni 2020) geeft aan dat blootstelling aan deze middelen een risico voor de gezondheid zijn waarvan echter niet duidelijk is aan te geven hoe groot dit risico is. Daarnaast zijn er natuurlijk ook diverse negatieve effecten op de natuur beschreven. In de regels wordt een zone van 50 meter aangehouden van de agrarische percelen tot aan woonpercelen waar het gebruik van deze middelen niet is toegestaan.

Conclusie

Vanuit de milieuzonering is er geen belemmering voor de planontwikkeling.

5.2 Bodem

De bodem in het plangebied is op een aantal locaties onderzocht. Hieruit is gebleken dat plaatselijk verontreinigingen met onder andere zware metalen, minerale olie, PAK's en/of asbest aanwezig zijn. In het grondwater is ter plaatse van enkele percelen een nikkelverontreiniging aangetroffen. De verontreinigingen in de grond en in het grondwater geven geen gezondheidsrisico als het terrein op dezelfde manier gebruikt wordt zoals nu ook al het geval is. Ter plaatse van een landbouwweg ten westen van Stationsstraat 47 is onder de verhardingslaag een sterk verhoogd gehalte aan PAK aangetroffen. Indien het gebruik van deze landbouwweg gaat veranderen, dient deze nader onderzocht en mogelijk gesaneerd te worden.

Geconcludeerd wordt dat er zijn geen financiële of milieutechnische problemen door bodemverontreiniging zijn. Bodemonderzoek is noodzakelijk op locaties waar ontwikkelingen worden toegestaan om te toetsen of de bodem geschikt is voor het gewenste gebruik.

5.3 Geluid

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen of nieuwe geluidgezoneerde wegen (verkeers- of spoorweglawaai) of industrieterreinen mogelijk. Het plan hoeft voor verkeerslawaai en industrielawaai niet te worden getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder.

5.4 Stikstof

Op enkele kilometers van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Rijntakken dat o.a. is aangewezen voor een aantal stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten. Op grotere afstand zijn andere Natura2000-gebieden gelegen die ook aangewezen zijn voor een aantal stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten.

Wanneer een plan of project afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, moet een Passende Beoordeling worden gemaakt waaruit kan worden geconcludeerd dat de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied niet worden aangetast, voordat toestemming kan worden verleend aan het plan of project.

Gezien de afstand tot het Natura2000-gebied de Rijntakken en de andere Natura2000-gebieden, zijn negatieve effecten die kunnen optreden t.g.v. oppervlakteverlies, versnippering, verstoring, verdroging of verontreiniging op voorhand met zekerheid uit te sluiten. Voor effecten t.g.v. een mogelijke toename van de stikstofbelasting is dat, zonder een nadere regeling in het bestemmingsplan, niet op voorhand uit te sluiten. Daarom is in de regels een stikstofregeling opgenomen. Dit om uit te kunnen sluiten dat het bestemmingsplan (theoretisch) planologische mogelijkheden biedt die kunnen leiden tot een toename van de stikstofbelasting van voor stikstof gevoelige en overbelaste Natura2000-gebieden.

In het bestemmingsplan wordt geen mogelijkheden geboden voor ontwikkelingen die gepaard kunnen gaan met een relevante toename van de stikstofemissie en –depositie. Er is wel voorzien in de mogelijkheid om hiervoor een uitzondering op te nemen als er sprake is van een onherroepelijke Wnb-vergunning voor een nog te realiseren project binnen dit plan. Het is namelijk mogelijk een onherroepelijke Nbw-vergunning één-op-één in te passen in een bestemmingsplan. Hiervoor is noodzakelijk dat het bestemmingsplan niet méér mogelijk maakt dan hetgeen door de Wnb-vergunning is toegestaan. Dit dient in de planregels van het

bestemmingsplan geborgd te zijn. Deze mogelijkheid is in de planregels van het concept ontwerp bestemmingsplan opgenomen, maar het is op dit moment nog duidelijk of deze van toepassing is. Dit zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan duidelijk moeten zijn.

In de regeling is ook een uitzondering naar aanleiding van de recente inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering. Hierin is een vrijstelling opgenomen voor projecten die enkel tijdens de bouwfase een toename van de stikstofemissie – en depositie kennen (opgenomen in artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming). Daarnaast worden ook effecten die tot een toename (afgerond) van de stikstofdepositie die beperkt is tot 0,00 mol/ha/jaar, als uitzondering opgenomen. Het betreft ontwikkelingen die slechts gepaard gaan met een zeer geringe toename van de stikstofemissie en daarom niet leiden tot een significant effect op de stikstofdepositie. Voor ontwikkelingen die dit plafond overschrijden en niet vallen binnen de hiervoor genoemde uitgezonderde situaties, zal een aparte buitenplanse procedure moeten worden gevolgd.

5.5 Luchtkwaliteit

Toetsing aan regelgeving

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

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

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

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteiteisen 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 NO2	40 micro g/m^3	1 januari 2015
jaargemiddelde grenswaarde PM10	40 micro g/m^3	1 juni 2011
daggemiddelde grenswaarde PM10	max. 35 dagen/jaar > 50 micro g/m^3	1 juni 2011

Tabel: luchtkwaliteit

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

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

de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO2 en/of PM10, of;

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

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat blootstelling aan PM2,5 schadelijker is dan blootstelling aan PM10. De kleinere deeltjes van PM2,5 dringen dieper in de longen door (WHO, 2006; Brunekreef en Forsberg, 2005). In de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit zijn daarom sinds 2008 grens- en richtwaarden voor PM2,5 opgenomen. Voor PM2,5 geldt een Europese grenswaarde van 25 µg/m3 voor het jaargemiddelde. De WHO beschouwt deze grenswaarde als interimdoelstelling op weg naar een advieswaarde van 10 µg/m^3 (WHO, 2006).

In december 2021 is een nieuwe EU-richtlijn voor luchtkwaliteit ter consultatie voorgelegd waarin nieuwe advieswaarden van het WHO zijn opgenomen voor PM2,5; PM10 en NOx van respectievelijk 5 µg/m3, 15 µg/m3 en 10 µg/m3.

Wat betreft de bijdrage van een plan aan de luchtkwaliteit is het Besluit Niet In Betekenende 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.

NSL-maatregelen

Ter plaatse vinden er in de huidige situatie geen overschrijdingen van de grenswaarden plaats (zie uitdraai concentratie stikstofdioxide 2019 hieronder).



Afbeelding - Jaargemiddelde concentraties NO2 in 2019

Het plan is als een deel van een IBM project opgenomen in het NSL, waarbij de realisatie van totaal 88 ha was voorzien. Nu wordt voorzien in het vastleggen van de bestaande situatie met een grootte van 32 ha. Het is positief dat dat een stuk minder is. De eventuele mogelijke groei

van de uitstoot van de bestaande bedrijven wordt met een stikstofplafond beperkt in dit plan. Verdergaande uitbreiding van bestaande bedrijven is nog mogelijk binnen de randvoorwaarden van milieuvergunningspoor. Dat het al is opgenomen in het NSL betekent dat compenserende maatregelen die nodig waren al worden uitgevoerd.

Echter blijft er wel een opgave over wat betreft de lokale luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen in het gebied. Het is daarom van belang extra aandacht te besteden aan duurzame mobiliteit en dit mogelijk als voorwaarde op te nemen bij de uitgifte van de grond.

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 (NO_2), met name kinderen, ouderen en zieken. Over gemeentelijke wegen zegt het besluit niets en is derhalve geen beperking voor het plan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Ziekenhuizen, woningen, sportaccommodaties en horeca worden dus niet als gevoelige bestemming gezien. Een bedrijventerrein is geen gevoelige bestemming.

Conclusie

Er zijn daarom geen bezwaren voor het plan wat betreft luchtkwaliteit.

5.6 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 door risicovolle transportroutes (Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en Besluit externe veiligheid buisleidingen). Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden binnen het invloedsgebied. Dit bestemmingsplan legt zoveel als mogelijk de bestaande situatie vast en biedt daar waar gewenst ontwikkelingsruimte. De volgende risicobronnen liggen in het plangebied of hebben invloed op het plangebied.

- Enkele windmolens
- De aardgastransportleidingen N-578-19 en A524 en A533
- Een gasontvangststation
- LPG tankstation de Rietgraaf
- De Betuwe route
- De A15
- Het spoor

Van de vijf windmolens die aan de A15 zijn bestemd in Nijmegen is alleen de meest oostelijke molen nog niet gerealiseerd. De vier Lagerweij molens die wel zijn gerealiseerd hebben een PR 10-6 afstand van 149 meter zoals blijkt uit de bouwaanvraag. Binnen deze afstand zijn volgens het Activiteitenbesluit geen kwetsbare objecten toegestaan. De op de kaart aangegeven

afstand van 50 meter is de PR 10-5 contour waarvoor geldt dat hier ook beperkt kwetsbare objecten niet zijn toegestaan.

Binnen de PR 10-5 liggen momenteel geen (beperkt-) kwetsbare objecten en binnen de PR 10-6 contour ook geen kwetsbare objecten. Voor de meest oostelijke nog niet gerealiseerde molen is in dit plan een PR 10-6 veiligheidszone aangewezen waarbinnen beperkingen gelden voor toekomstige ontwikkelingen. De zone is bepaald op basis van de maximale bouwhoogte en rotordiameter in het bestaande bestemmingsplan van respectievelijk 100 en 101 meter. Hiermee komt de maximale PR 10-6 contour van de nog niet gerealiseerde molen op 151 meter.

Aardgasleiding N-57-19 heeft een diameter van 7 inch en een druk van 40 bar. Hiermee is de belemmeringenstrook 4 meter aan weerszijde van de buisleiding. Daarnaast geldt er een 100% lethaal contour van 40 meter en een 1% lethaalcontour van 75 meter. De leiding komt Nijmegen binnen vanaf de noordzijde ter hoogte van de middelste bestemde windmolen. Daarna loopt deze parallel aan de A15 naar oost en parallel aan het spoor naar het zuiden om uiteindelijk te eindigen in een gasverdeelstation aan de Stationsweg 20a. Het gehele tracé loopt hoofdzakelijk door agrarisch bestemd terrein. Alleen ter hoogte van het eindpunt doorkruist de leiding enkele woonbestemmingen (Stationsweg 14-20). Er worden geen nieuwe kwetsbare bestemmingen binnen dit tracé mogelijk gemaakt. Een verdere groepsrisicoverantwoording is dan ook niet noodzakelijk. Deze leiding loopt dus deels onder twee bestaande windmolens en een nog te realiseren windmolen door. Hierdoor wordt ook het risico op leidingbreuk verhoogd en ontstaat er een PR 10-6 contour buiten de belemmeringenstrook (QRA 28-2-2015, figuur 3).

De grotere aardgasleidingen A524 en A533 liggen veel zuidelijker maar hebben deels de 1% lethaalcontour over het plangebied liggen. De 100% lethaal contour valt echter geheel buiten het plangebied. Alleen ontwikkelingen binnen de 100% lethaalzone kunnen significante effecten hebben voor de hoogte van het groepsrisico. Aangezien het tevens om een in hoofdzaak conserverend bestemmingsplan gaat wordt afgezien van een groepsrisicoverantwoording.

Het gasontvangststation aan de Stationsweg 20a heeft volgens het Activiteitenbesluit een veiligheidsafstand van 15 meter (type b) rond het gebouw. Hierbinnen mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden. In de regels is hier een specifieke gebiedsaanduiding (veiligheidszone - gasontvangstation) opgenomen.

Het LPG tankstation De Rietgraaf aan de Stationsstraat 27a is een Bevi-bedrijf omdat het ook LPG verkoopt. De PR-contour van dit bedrijf is bepaald aan de hand van de doorzet van 1000 m3 per jaar die is vastgelegd in de vergunning van het bedrijf. De PR 10-6 van de ondergrondse LPG-tank (RD coördinaten: 186165:433393) is 25 meter en ligt deels over de bestemming verblijfsrecreatie. De rest van de PR contouren (vulpunt RD186211 x 433339 = 35 meter en afleverzuil 186178x 433360 =15 meter) valt over eigen terrein of de omliggende infrastructuur. Binnen het invloedsgebied worden de bestaande bestemmingen gehandhaafd. Een toe- of afname van het groepsrisico is met dit bestemmingsplan dus niet te verwachten. Om deze reden wordt afgezien van een groepsrisicoverantwoording.

De transportroutes Betuwelijn, A15 en het spoor hebben een invloedsgebied over het plangebied. Geen van deze routes heeft een PR contour over het plangebied. De afstand van het plangebied tot aan de A15 en de Betuwelijn is dusdanig dat er geen significante effecten op het groepsrisico te verwachten zijn en dus wordt er afgezien van een verantwoording van dit risico. Het spoor aan de oostzijde ligt wel dichterbij het plangebied. Hier is echter ook geen significant effect op et groepsrisico te verwachten aangezien het een bestaande situatie is en binnen de 200 meter vanaf het spoor slechts een enkele woning ligt.

Voor toekomstige ontwikkeling van bedrijven in het gebied zijn nieuwe risico's volgens de beleidsvisie van 2014 toelaatbaar mits een eventuele nieuwe PR contour niet over naburige (beperkt-) kwetsbare objecten of percelen waar die objecten mogelijk zijn valt. Deze eventuele contour mag wel over bestemmingen vallen waarop deze objecten niet gerealiseerd kunnen

worden.

Conclusie

Op grond van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor dit plan.

5.7 Fysieke veiligheid

Het aspect fysieke (brand)veiligheid stelt voorwaarden aan de inrichting van de openbare ruimte, de situering van gebouwen ten opzichte van elkaar, de bluswatervoorziening en de bereikbaarheid. De van toepassing zijnde voorwaarden zijn (zie paragraaf 5.6 voor externe veiligheid):

Inrichting openbare ruimte: ontvluchting en zelfredzaamheid

Hoe de openbare ruimte is ingericht, is van invloed op de mate waarin hulpdiensten de incidentlocatie kunnen bereiken en betrokkenen bij een incident in staat zijn een locatie te ontvluchten. In dit kader zijn de mogelijkheden voor ontvluchting en zelfredzaamheid binnen het plangebied getoetst.

Bereikbaarheid

*W*at bereikbaarheid betreft, zijn voor dit plan met name de dimensionering van de wegen en de bereikbaarheid van de hoofdtoegang(en)/brandweertoegang(en) van de gebouwen vanaf de weg van belang. De afstand van de straat tot deze brandweertoegang mag niet meer dan 10 meter bedragen en er dient een opstelplaats voor het voertuig te zijn

Conclusie

De VRGZ heeft op 19 oktober 2021 advies uitgebracht over de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid op basis van de aanwezige risicobronnen binnen het plan en de ongevalsscenario's die daarbij kunnen optreden. De VRGZ onderschrijft de bevindingen, zoals weergegeven in paragraaf 5.6, en voegt daaraan toe dat de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid bij een eventuele fakkelbrand in de buurt van het plangebied vanuit de gasbuisleidingen gering is en dus tot een groot aantal slachtoffers kan leiden. Het risico daarop is echter uitermate klein waardoor aanvullende maatregelen niet worden overwogen.

Op grond van fysieke veiligheid zijn er geen belemmeringen voor dit plan.

5.8 Milieueffectrapportage

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk invulling aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Voorliggend bestemmingsplan legt in hoofdzaak de bestaande rechten c.q. situatie vast en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het perceel Stationsstraat 53 vormt hierop een uitzondering. Ter plaatse worden de gebruiksmogelijkheden van het perceel gewijzigd van 'Agrarisch' naar 'Wonen' en bedrijvigheid in milieucategorie 3.2. De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De beoogde gebruikswijziging kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject,

maar blijft ruim onder de drempelwaarde. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

1. kenmerken van het project;
2. plaats van het project;
3. kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project

Met het plan wordt beoogd de bestaande situatie op de bedrijventerreinen De Grift en Rietgraaf vast te leggen in een actueel juridisch-planologisch kader. Er is slechts één ontwikkeling c.q. gebruikswijziging voorzien. Op de locatie Stationsstraat 53 wordt een bestaand agrarisch (bij)gebouw bestemd ten behoeve van bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2. De bestaande agrarische bedrijfswoning wordt bestemd als een reguliere burgerwoning.

Plaats van het project

Het plangebied omvat de bedrijventerreinen De Grift en Rietgraaf, alsmede enkele omliggende gronden. Het gebied maakt onderdeel uit van de Waalsprong en ligt in het meest noordelijke deel van Nijmegen. Het perceel waar de beoogde gebruikswijziging plaatsvindt is gelegen aan de Stationsstraat (nummer 35) en kadastraal bekend als gemeenten Nijmegen, sectie E, nummer 203.

Kenmerken van het potentiële effect

Op het perceel bevindt zich momenteel één agrarische bedrijfswoning en één agrarisch (bij)gebouw. Beide hebben een agrarische bestemming. In de nieuwe situatie wordt een afwijkend gebruik toegestaan. Het perceel wordt bestemd als 'Wonen' en het bijgebouw (en een deel van de aangrenzende gronden) wordt mede bestemd voor bedrijvigheid in milieucategorie 1 tot en met 3.2. De oppervlakte die kan worden aangewend voor bedrijfsmatige activiteiten bedraagt maximaal 500 m2 brutovloeroppervlak. Het plan valt in de categorie D 11.2 "aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. De drempelwaarden voor een m.e.r. voor deze activiteit zijn:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.

De voorgenomen gebruikswijziging blijft ruim binnen deze drempelwaarden. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn verder in de toelichting van het bestemmingsplan diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Uit de afweging is gebleken dat er geen negatieve milieueffecten zijn te verwachten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet aan de orde is.

Conclusie

Het potentiële effect door het voorgenomen bestemmingsplan kan niet worden aangemerkt als een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een m.e.r. voor de aangevraagde activiteit noodzakelijk maakt.

5.9 Klimaat en duurzaam bouwen

5.9.1 Klimaatadaptatie

Toetsingskader

Door klimaatverandering neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. De afgelopen zomers zijn er verschillende hitterecords gebroken en komt hevige regenval steeds frequenter voor. Dat levert risico's op voor onze economie, gezondheid en veiligheid.

Anticiperend op het veranderende klimaat heeft de rijksoverheid het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie in het leven geroepen. Hierdoor hebben gemeenten, waterschappen en provincie de verplichting de opgave voor ruimtelijke adaptatie in beeld te krijgen en te bepalen welke maatregelen noodzakelijk zijn voor een klimaatbestendige en water robuuste inrichting. Met de regio is vervolgens vanaf 2017 aan de slag gegaan om middels stresstesten en risicodialogen een strategie op te stellen. De regio is gevoelig tot zeer gevoelig voor hitte, droogte en wateroverlast. In 2018 heeft de regio deze kwetsbaarheden digitaal in kaart gebracht in een regionale klimaateffectatlas, de storymap:
https://climadapserv.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=141dc8934ba849cfb1dac8e8da5a94e3
De regio's Rijk van Nijmegen en Land van Maas & Waal hebben met de Provincie Gelderland, het Waterschap Rivierenland en met regionale stakeholders de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) opgesteld. 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 de regio met klimaatadaptatie aan de slag willen gaan. In de RAS zijn zes actiethema's benoemd om de uitdagingen aan te pakken. De ambitie is om het liefst in 2035 en uiterlijk 2050 een klimaat bestendige regio te zijn.

De gemeente Nijmegen is gestart met het vertalen van de RAS naar een Lokale Adaptatie Strategie met lokale ambities en opgaven. In 2021 moet duidelijk zijn welke maatregelen we moeten nemen om de negatieve effecten van de klimaatverandering beter op te kunnen vangen in de stad. Daarnaast ontwikkelen we nieuwe normen op het gebied van klimaatadaptatie en stellen we prioriteitsgebieden vast als uitwerking van de omgevingsvisie.

In de omgevingsvisie is klimaatadaptatie een randvoorwaarde: We willen de negatieve effecten van klimaatverandering en hittestress zoveel mogelijk minimaliseren. Bij het ontwikkelen van de stad zien we daarom klimaatadaptatie als randvoorwaarde. Nijmegen is uiterlijk in 2050 een klimaatbestendige stad, die goed is voorbereid op de gevolgen van hitte, droogte en wateroverlast.

In het GRP 2017-2023 ligt het 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.

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).

Planvoornemen

De thema's 'Groenblauwe stad' en 'Klaar voor de hitte' van de RAS zijn van toepassing op dit gebied. Kijk voor de volledige tekst van deze thema's op pagina 13 en 15 van het RAS rapport: https://ruimtelijkeadaptatie.nl/publish/pages/165404/2019_06_12_ras_rijk_van_maas_en_waal_-_interactive_1.pdf

Door klimaatverandering komen er extra risico's in de toekomst: meer piekbuien en langere perioden van hitte en droogte. De stad is extra gevoelig voor hitte. Door steen, beton en hoge gebouwen wordt warmte langer vastgehouden. Ook zijn er plekken in de stad waar regenwater zich ophoopt, waardoor wateroverlast kan ontstaan. En de afgelopen drie jaar hebben we ervaren wat droogte doet met onze groenvoorzieningen in de stad. Hieronder per klimaateffect wat in dit plangebied specifiek van toepassing is en maatregelen die genomen kunnen worden.

Wateroverlast

Het verwerken van hemelwater op de plek waar het valt, zorgt voor minder wateroverlast omdat het 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. In dit plangebied wordt de eerste regen afgevoerd via een verbeterd gescheiden rioolsysteem naar de waterzuivering. De rest van het hemelwater voert af via diverse watergangen naar de Linge. Zie paragraaf water voor meer informatie. Om het riool te ontlasten en om onnodig schoon water naar de waterzuivering af te voeren, willen we in dit gebied geleidelijk overgaan naar een duurzaam gescheiden rioolstelstel. Dat wil zeggen dat hemelwater bovengronds wordt geïnfiltreerd in de bodem en zo wordt gezuiverd en het overtollige hemelwater via de watergangen wordt afgevoerd. Voor sloop en herbouw en nieuwbouw gelden de nieuwe regels voor waterberging. Voor bestaande gebouwen willen we dit graag stimuleren. Maatregelen waaraan gedacht kan worden, zijn groene daken, wadi's of zaksloten. Voor meer ideeën verwijzen we naar bijgevoegde lijst klimaatadaptieve maatregelen. Maatregelen voor het hemelwater dat valt op het dakoppervlak zijn voor alle categorieën bedrijven mogelijk. Voor ander maatregelen gelden beperkingen naar verhouding van de vervuiling van het water.

In het kaartje hieronder is te zien welke plekken van het bedrijventerrein meer kwetsbaar zijn voor wateroverlast. Het kaartje geeft een indicatie weer van overlast bij 60 mm regen in uur. Waarbij het riool al vol zit en waarbij infiltratie in de bodem niet is meegenomen. Dit type extreme buien zal in de toekomst steeds frequenter vallen.



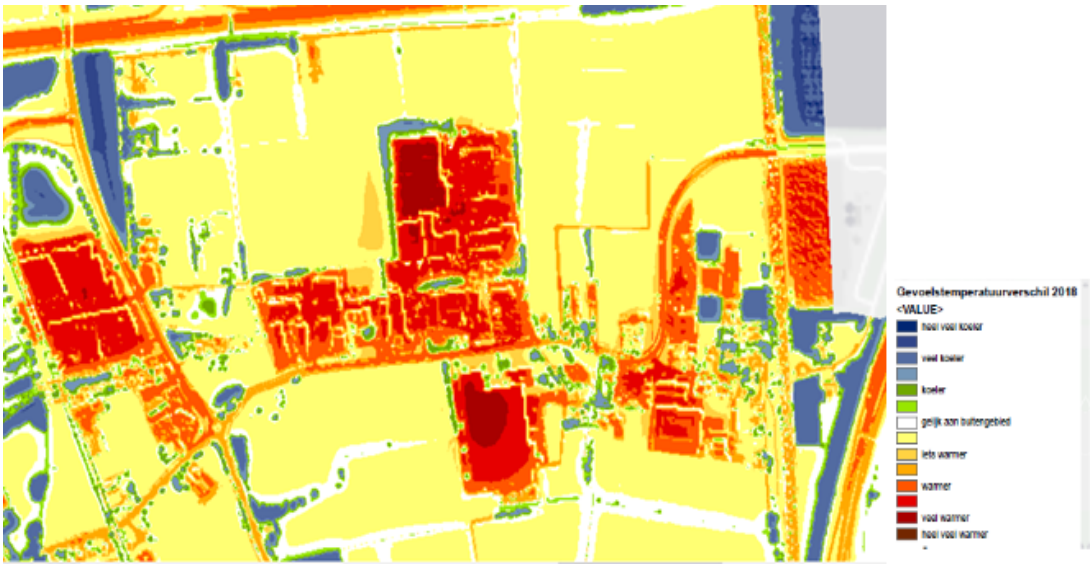
Droogte

Naast wateroverlast wordt droogte ook een steeds groter probleem. Ook dit gebied is hier gevoelig voor. We willen daarom het water dat valt zolang mogelijk vasthouden en ten goede laten komen aan het groen in dit plangebied. Tevens dient bij de plant/boomkeuze en de bijbehorende groeiplaatsen rekening gehouden te worden met het toekomstig klimaat.

Hittestress

In dit plangebied is hittestress tevens een aandachtspunt. Bedrijventerreinen bestaan vaak uit grote vlakken verharding dat in de zomer flink opwarmt en nauwelijks afkoelt. Groene daken, gevelgroen en groen op parkeerterreinen verminderen de hittestress in de gebouwen én de omgeving. Ook kleur en materiaalgebruik kunnen een positieve effect op de omgevingstemperatuur, En hebben in potentie vele positieve meerwaarde, zoals verhoogde biodiversiteit, betere isolatie, en verhoogde vastgoedwaarde. Ook schaduw door bijv. bomen kan een belangrijke bijdrage zijn aan de koelte in dit gebied. Koele plekken dragen bij aan een aangename leef en werkklimaat.

In het kaartje hieronder is te zien dat dit bedrijventerrein veel warmer is dan de referentie, het buitengebied. Dit kaartje geeft weer het verschil in gevoelstemperatuur bij het huidige klimaat. In het toekomstige klimaat zal lange periodes van hitte frequenter voorkomen en de extreme toenemen.



Achteruitgang biodiversiteit

De maatregelen voor klimaatadaptatie zoals groene daken, meer groen en bomen heeft een positief effect op de biodiversiteit. Hiermee creëren we een prettige en toekomstbestendige leefomgeving. In paragraaf 4.4 is hier dieper op ingegaan onder andere door de maatregelen voor natuurinclusief bouwen.

Conclusie

Als gemeente Nijmegen bevorderen we bovenstaande maatregelen, ook bij bestaande bedrijven. In het kader van dit bestemmingsplan en omliggende ontwikkelingen is met elk geïnteresseerd bedrijf gesproken en doelstellingen m.b.t. klimaatadaptatie bespreekbaar

gemaakt.

5.9.2 Klimaatadaptieve maatregelen

Er kunnen 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.
- 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.
- 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 voorkomen hittestress.

Conclusie

Als gemeente Nijmegen bevorderen we bovenstaande maatregelen, ook bij bestaande bedrijven. In het kader van dit bestemmingsplan en omliggende ontwikkelingen is met elk geïnteresseerd bedrijf gesproken en doelstellingen m.b.t. klimaatadaptatie bespreekbaar gemaakt.

5.9.3 Energie

Nijmegen heeft de ambitie om in 2045 energieneutraal te zijn. Dit is uitgewerkt in de nota Duurzaamheid in Uitvoering. De gebouwde omgeving is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het energieverbruik en kan daarmee een grote bijdrage leveren aan de doelstelling. De kansen zitten in het beperken van de energiebehoefte, het opwekken van hernieuwbare energie en in aardgasvrij bouwen. 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.

5.9.3.1 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.

5.9.3.2 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 bijvoorbeeld aan geïntegreerde zonnedaken en -gevels.

Hoofdstuk 6 Ontwikkelingen en ruimtelijke onderbouwing

6.1 Overzicht ontwikkelingslocaties

Op basis van een inventarisatie door een enquête (2020) en individuele gesprekken met bedrijven (2021) zijn er een aantal wensen en concrete ontwikkelingen (via aanvragen omgevingsvergunningen) bij bedrijven. De concrete ontwikkelingen worden meegenomen in dit bestemmingsplan. Specifiek gaat het om de volgende bedrijven/ontwikkelingen:

1. Schenk BV, Groothandelsweg 8: sloop bestaande bebouwing en uitbreiding bedrijfsbebouwing.
2. Evers Specials, Stationsstraat 33: uitbreiding bedrijfsbebouwing.
3. Stationsstraat 53: wijzigen agrarische bestemming naar woonbestemming met mogelijkheid bedrijvigheid.

6.2 Ruimtelijke onderbouwing

De juridische onderbouwing van de in paragraaf 6.1 benoemde ontwikkelingen wordt in deze paragraaf beschreven en beoordeeld.

1. Schenk BV

Schenk Groep heeft aan de Groothandelsweg 4 een omgevingsvergunning ontvangen (mrt 2021) voor het slopen van bestaande bebouwing langs de zuidgrens van hun kavel.

Verdere herontwikkeling is mogelijk binnen de huidige regeling van het bestemmingsplan. De ontwikkeling is passend binnen de doelstellingen van het bestemmingsplan.

2. Evers Specials

Evers Specials heeft plannen om fasegewijs haar bedrijfspand te vernieuwen en uit te breiden. Concreet gaat het om een extra ruimte voor het optimaliseren van het bedrijfsproces en het toevoegen van kantoor en kantineruimte. Voor de eerste fase heeft het bedrijf een omgevingsvergunning aangevraagd. Deze omgevingsvergunning is verleend (nov 2021) en is passend in de huidige regeling van het bestemmingsplan.

3. Stationsstraat 53

De eigenaar heeft verzocht om een deel van de agrarische gronden, grenzend aan de Stationsstraat, inclusief de bestaande bedrijfswoning en bedrijfshal te wijzigen qua bestemming. Het verzoek betreft het wijzigen van de bedrijfswoning in een burgerwoning en het mogelijk maken van bedrijfsmatige activiteiten t/m categorie 3.2 in het bestaande bedrijfspand.

Het verzoek past in z'n omgeving aangezien langs de Stationsstraat en Stationsweg meerdere burgerwoningen aanwezig zijn. Op de plaats van het bestaande bedrijfspand wordt bedrijvigheid toegestaan die passend is in ten opzichte van de (directe) omgeving waar wonen en bedrijvigheid tevens gemengd voorkomen.

Hoofdstuk 7 Plansystematiek en juridische vormgeving

7.1 Algemeen

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen, welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de overgangsregels), is voorgeschreven in het Bro.

Het (juridische deel van het) bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de (plan)regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding visualiseert de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van de aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking: de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

planvorm

De planvorm moet er op gericht zijn alle aanwezige functies in het plangebied te voorzien van een zodanige bestemmingsregeling dat enerzijds in zekere mate ontwikkelingen mogelijk zijn en anderzijds de ruimtelijke kwaliteit voldoende gewaarborgd blijft. Uitgangspunt is een flexibel en toekomstgericht bestemmingsplan. Dit betekent dat niet alleen het bestaande gebruik van een perceel of pand wordt vastgelegd, maar ook wordt bekeken of op voorhand een ander gebruik aanvaardbaar is. Ook betekent het dat niet alleen de bestaande bebouwing wordt vastgelegd, maar wordt tevens bekeken in hoeverre extra bebouwingsmogelijkheden geboden kunnen worden. Daarbij wordt rekening gehouden met bestaande planologische mogelijkheden.

planmethodiek

Voor de actualisatie van bestemmingsplannen 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 is zowel in analoge als digitale vorm opgesteld. Bij interpretatieverschillen heeft het digitale bestemmingsplan voorrang.

7.2 Regels

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit inleidende regels (waar wordt ingegaan op de begrippen en wijze van meten), de bestemmingsregels (waar de bestemmingen en dubbelbestemmingen worden beschreven), de algemene regels (waar de algemeen geldende regels staan) en de overgangs- en slotregels (met het overgangsrecht). In de SVBP 2012 is de indeling van de regels van het bestemmingsplan en de wijze waarop de planregels zijn opgebouwd aangegeven.

7.3 Flexibiliteitsbepalingen

Naast de flexibiliteit, die de rechtstreekse bouw- en gebruiksmogelijkheden reeds bieden, kunnen extra mogelijkheden worden geboden via een omgevingsvergunning en wijzigings- en uitwerkingsbevoegdheden, de zogenaamde flexibiliteitsbepalingen. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen bij de dubbelbestemmingen Waarde Archeologie 2 en Waarde-Archeologie 3 en bij de aanduidingen milieuzone-grondwaterbeschermingsgebied en wetgevingszone-waarde archeologie 1. Verder zijn in dit bestemmingsplan mogelijkheden opgenomen om met een omgevingsvergunning af te kunnen wijken van de regels.

Wijzigingsbevoegdheden

Bij de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie 2 en Waarde-Archeologie 3 en de aanduiding wetgevingszone-waarde archeologie 1 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om deze dubbelbestemming of aanduiding te kunnen laten vervallen of juist een dubbelbestemming op te kunnen nemen wanneer op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden meer aanwezig zijn dan wel uit onderzoek juist blijkt dat er ter plaatse behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Omgevingsvergunning

Binnen de verschillende bestemmingen, dubbelbestemmingen, algemene regels en overgangs- en slotbepalingen is de mogelijkheid opgenomen om door middel van een omgevingsvergunning af te wijken van de regels. Het kan hierbij gaan om afwijking van de bouwregels of afwijking van de gebruiksregels. Ook is bij de dubbelbestemmingen het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden (voormalige aanlegvergunning) en/of een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (voormalige sloopvergunning) alleen mogelijk na het verlenen van een omgevingsvergunning.

7.4 Aanvullende ruimtelijke instrumenten

Op het moment dat zich een geval voordoet dat niet past binnen de bestaande situatie en waarvoor op grond van het bestemmingsplan ook geen (binnenplanse) omgevingsvergunning kan worden verleend, kan gebruik worden gemaakt van een aantal (wettelijke) instrumenten om af te wijken van het bestemmingsplan. Deze instrumenten worden hieronder nader beschreven.

7.4.1 Vergunningvrij bouwen (of gebruiken)

In bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht (Bor) zijn activiteiten opgenomen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen twee categorieën van vergunningvrije activiteiten:

- de categorieën gevallen waarin voor bouwactiviteiten of planologische gebruiksactiviteiten geen omgevingsvergunning is vereist (artikel 2). Deze activiteiten zijn op grond van het Bor vergunningvrij, ook al passen ze niet in het bestemmingsplan of de beheersverordening. De activiteiten hebben o.a. betrekking op: bijbehorende bouwwerken, een dakkapel in het achterdakvlak, zonnepanelen, vlaggenmasten, erfafscheidingen, nutsgebouwtjes, dakkapellen, antenne-installaties, straatmeubilair, containers voor huisvuil en installaties voor het regelen van verkeer;
- de categorieën gevallen waarin voor bouwactiviteiten geen omgevingsvergunning is vereist (artikel 3). Deze activiteiten zijn op grond van het Bor vergunningvrij voor zover de activiteiten passen in het bestemmingsplan of de beheersverordening. De activiteiten hebben o.a. betrekking op: bijbehorende bouwwerken, een dakkapel in het voordakvlak, zwembaden bij woningen, openbare speeltoestellen en een veranderingen van een bouwwerk.

Het Bor zelf stelt een aantal beperkingen aan het vergunningvrij bouwen (of gebruiken). Deze beperkingen zijn o.a. van toepassing op:

- beschermde monumenten (artikel 3a en 4a lid 1);
- (rijks)beschermde stadsgezichten (artikel 4a lid 2);
- een gebied dat wegens explosiegevaar of op grond van veiligheidsrisico's onbebouwd moet blijven (artikel 5, lid 3);
- gebieden met archeologische waarden (artikel 5 lid 4).

Bijbehorende bouwwerken (zoals aan-, uit- en bijgebouwen) mogen alleen vergunningvrij gebouwd worden binnen het 'achtererfgebied'. In artikel 1 is een definitie van het 'achtererfgebied' opgenomen. Wat op grond van het Bor onder 'achtererfgebied' wordt verstaan, kan echter verschillen met wat in het bestemmingsplan onder 'erf' wordt verstaan.

De mogelijkheden voor vergunningvrij bouwen (of gebruiken) volgens artikel 2 worden door het bestemmingsplan niet ingeperkt, tenzij in het bestemmingsplan een regeling is opgenomen die bebouwing van het erf verbiedt. Daarvan kan bijvoorbeeld sprake zijn wanneer voor (een gedeelte van) het erf de bestemming Groen is opgenomen of een (andere) bestemming of aanduiding die bebouwing uitsluit.

In het bestemmingsplan zijn vaak een of meerdere dubbelbestemmingen en/of gebiedsaanduidingen opgenomen met als doel om bepaalde waarden en/of bepaalde belangen te beschermen. Te denken valt bijvoorbeeld aan de bescherming van archeologische waarden of het belang van een veilige waterkering. Om deze waarden of belangen te beschermen wordt meestal gewerkt met een bouwverbod. Het bouwverbod bij de dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen is niet van toepassing op het vergunningvrij bouwen (of gebruiken) volgens artikel 2. Dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen hebben wel tot gevolg dat het vergunningvrij bouwen volgens artikel 3 niet mogelijk is. Er moet dan een omgevingsvergunning worden aangevraagd waarbij wordt getoetst of door dit bouwen de te beschermen waarden en belangen niet worden geschaad.

Op het vergunningvrije bouwen (of gebruiken) is geen procedure van toepassing. Deze activiteiten kunnen zonder meer worden uitgevoerd. Vergunningvrije bouwactiviteiten dienen

wel te voldoen aan het Bouwbesluit.

7.4.2 Planologische kruimelgevallen

In bijlage II (artikel 4) van het Bor zijn ook de zogenaamde planologische kruimelgevallen opgenomen. Het gaat om bijbehorende bouwwerken die groter zijn dan de vergunningvrije bouwwerken, infrastructurele en nutsvoorzieningen, antennes tot 40m, duurzame energie-installaties, evenementen en gebruiksveranderingen (inclusief inpandige bouwactiviteiten). Voor de toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid zijn beleidsregels opgesteld.

Voor de activiteiten die via de kruimelgevallenregeling mogelijk kunnen worden gemaakt geldt de reguliere voorbereidingsprocedure van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit betekent dat er een beslistermijn geldt van 8 weken na ontvangst van de aanvraag. Nadat de vergunning is verleend staat tegen de vergunning bezwaar en beroep open.

7.4.3 Projectafwijkingsbesluit

Voor de, op dit moment, onvoorziene omstandigheden, die niet met de voorgaande instrumenten zijn in te passen, biedt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de mogelijkheid van het bestemmingsplan af te wijken indien wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Voor het afwijken van het bestemmingsplan via dit instrument geldt de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Deze procedure omvat een termijn waarin de ontwerpvergunning ter inzage wordt gelegd en eenieder zijn of haar zienswijze kan indienen. De wettelijke proceduretijd bedraagt 6 maanden (exclusief voorbereidingstijd, opstellen ruimtelijke onderbouwing etc.). Nadat de vergunning is verleend staat hiertegen direct beroep open.

7.4.4 Postzegelbestemmingsplan

Behalve de mogelijkheden uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), kent ook de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) nog een mogelijkheid om af te wijken van het bestemmingsplan. Indien zich, na de vaststelling van het bestemmingsplan, op een bepaald perceel een ontwikkeling voordoet die niet past binnen het bestemmingsplan, kan hiervoor een zogenaamd postzegel-bestemmingsplan worden vastgesteld. Voor dat perceel komt dit (actualisatie) bestemmingsplan dan te vervallen.

Hoofdstuk 8 Retrospectieve toets

Het bestemmingsplan is bindend voor een ieder. De primaire verantwoordelijkheid voor daadwerkelijke controle en handhaving ligt bij de gemeente. Doel van handhaven is het verkrijgen van een verbeterde leefbaarheid, veiligheid en verhoogde kwaliteit van de woon- en werkomgeving. Bouwen en gebruik conform het bestemmingsplan is uitgangspunt. Afwijkingen zijn alleen toelaatbaar als daarvoor een omgevingsvergunning voor is verleend.

Handhaving kan plaats vinden via publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Bij deze laatste vorm is het Openbaar Ministerie betrokken. In het ruimtelijk bestuursrecht is de gemeente op grond van de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht bevoegd tot het toepassen van bestuursdwang ten aanzien van ontwikkelingen die strijdig zijn met de bepalingen van het bestemmingsplan. Een bestuursorgaan dat bevoegd is bestuursdwang toe te passen, kan in plaats daarvan aan een overtreder een last onder dwangsom opleggen. Deze vormen van handhaving vallen onder de zogenoemde repressieve handhaving. Hiermee wordt gedoeld op de middelen en/of het instrumentarium waarmee de gemeente naleving kan afdwingen, dan wel tegen normafwijkend gedrag correctief kan optreden.

Naast repressieve wordt preventieve handhaving onderscheiden, gericht op het voorkómen dat overtredingen ontstaan. Deze komt voornamelijk tot uitdrukking in het toezicht op bouwen en gebruik van gronden en gebouwen. Preventieve handhaving geschiedt over het algemeen door informele middelen zoals informeel contact tussen de met handhaving belaste personen en de gebruikers en bouwers.

Aan het hebben van voldoende draagvlak voor het gevoerde beleid kan essentiële betekenis worden toegekend. Bij het opstellen van het bestemmingsplan wordt door regelmatig bestuurlijk en maatschappelijk overleg en het instellen van een projectgroep met vertegenwoordigers van verschillende disciplines gestreefd naar consensus over het te voeren beleid. De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een grondige inventarisatie van de feitelijke situatie (gebruik en bebouwing) van het plangebied tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan. Ook voor de rechtszekerheid is het vastleggen van de bestaande toestand belangrijk. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan wordt ruim aandacht besteed aan de (technische) handhaafbaarheid van de regels. Deze dienen eenduidig te zijn.

Een retrospectieve toets geeft aan welke situaties in bouw en gebruik er bestaan die niet in overeenstemming zijn met de vigerende bestemmingsplannen en verleende vergunningen. In deze toets wordt aangegeven:

- in welke situaties handhavend wordt opgetreden (na de strijdige situatie te hebben gewraakt);
- in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven, of een omgevingsvergunning wordt verleend, waarmee de strijdige situatie gelegaliseerd wordt;
- in welke situaties wordt gekozen voor het onder het overgangsrecht brengen van de strijdige situatie (hetgeen alleen in uitzonderlijke situaties mogelijk is).

Adres	Situatie	Mogelijkheden
Griftdijk 201	Het café-restaurant (Brasserie 1910) is al tientallen jaren aanwezig (ook met andere namen/eigenaren) en is via een art. 19 lid 2 WRO-procedure toegestaan	Positief bestemmen in dit bestemmingsplan

Griftdijk 205	De recreatiewoning werd vanaf 1-3-2014 tot 18-12-2018 niet permanent bewoond. Gedurende deze periode zijn geen personen als bewoners ingeschreven geweest in de BRP.	Er is geen sprake van overgangsrecht. Er wordt handhavend opgetreden wegens het gebruik in strijd met de geldende bestemming.
Griftdijk 239	De recreatiewoning werd voorheen gebruikt als beheerderswoning annex kantoor. Vanaf 30-8-2007 tot 15-3-2010 zijn geen inschrijvingen in de BRP bekend, waaruit bewoning blijkt. Het adres wordt thans als inschrijf/postadres gebruikt door meerdere personen.	Er vindt thans geen feitelijke bewoning plaats. In het kader van de Wet basisregistratie voor personen wordt een onderzoek ingesteld.
Griftdijk 261	De recreatiewoning werd vanaf 21-12 2016 tot 5-3-2018 niet permanent bewoond. Gedurende deze periode zijn geen personen als bewoners ingeschreven geweest in de BRP.	Er is geen sprake van overgangsrecht. Er wordt handhavend opgetreden wegens het gebruik in strijd met de geldende bestemming.
Griftdijk 279	De recreatiewoning werd vanaf 20-7-2017 tot 1-11-2018 niet permanent bewoond. Er zijn geen inschrijvingen in de BRP bekend gedurende deze periode.	Er is geen sprake van overgangsrecht. Er wordt handhavend opgetreden wegens het gebruik in strijd met de geldende bestemming.
Griftdijk 291	De recreatiewoning werd vanaf 24-11-2010 tot 15-6-2012 en vanaf 8-1-2013 tot 1-3-2015 niet permanent bewoond. Er zijn geen inschrijvingen in de BRP bekend gedurende deze perioden.	Er is geen sprake van overgangsrecht. Er wordt handhavend opgetreden wegens het gebruik in strijd met de geldende bestemming.
Groothandelsweg 1 C	Gevestigde vrachtwagenhandel (Vos Bedrijfswagens) is al jaren gevestigd zonder passende bestemming.	Het bedrijf krijgt een specifieke aanduiding waarmee het huidige gebruik positief wordt bestemd. Bij beeïndiging van het gebruik door Vos Bedrijfswagens vervalt het recht.
Koopmansweg 1	Gevestigde stoffenwinkel (Karteris Stoffen) is al jaren gevestigd zonder passende bestemming.	Het bedrijf krijgt een specifieke aanduiding waarmee het huidige gebruik (detailhandel) positief wordt bestemd. Bij beeïndiging van het gebruik door Karteris Stoffen vervalt het recht.
Koopmansweg 1 A	Gevestigde vrachtwagenhandel (Vierboom Trucks) is al jaren gevestigd zonder passende bestemming.	Het bedrijf krijgt een specifieke aanduiding waarmee het huidige gebruik positief wordt bestemd. Bij beeïndiging van het gebruik door Vierboom Trucks vervalt het recht.

Koopmansweg 3	Gevestigde autohandel (Van den Brink Auto's) is al jaren gevestigd zonder passende bestemming.	Het bedrijf krijgt een specifieke aanduiding waarmee het huidige gebruik positief wordt bestemd. Bij beeïndiging van het gebruik door Van den Brink Auto's vervalt het recht.
Rondweg 25	Gevestigde kleding- en schoenenwinkel (Bristol) is al jaren onder het overgangsrecht aanwezig zonder handhavend optreden vanuit gemeente.	Het bedrijf krijgt een specifieke aanduiding waarmee het huidige gebruik positief wordt bestemd. Bij beeïndiging van het gebruik door Bristol vervalt het recht.
Windmolenweg 8	Gevestigd autoreparatiebedrijf/garage (Autobedrijf Henny van Doorn) s al jaren gevestigd zonder passende bestemming.	Het bedrijf krijgt een specifieke aanduiding waarmee het huidige gebruik positief wordt bestemd. Bij beeïndiging van het gebruik door Autobedrijf Henny van Doorn vervalt het recht.

Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan heeft een consoliderend karakter. Onderzoek naar de financieel-economische uitvoerbaarheid is daarom niet nodig en er hoeft geen exploitatieplan op grond van artikel 6.12 Wro te worden vastgesteld.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.2.1 Participatie

Voor de totstandkoming van dit bestemmingsplan is er aandacht gegeven aan participatie. In juli/augustus 2020 is er een enquête verstuurd aan alle bedrijven in het plangebied. De opbrengst van de enquête is verwerkt in het bestemmingsplan.

In april 2021 hebben alle bedrijven een brief ontvangen om hen in eerste instantie in z'n algemeenheid te informeren over het bestemmingsplanproces en de voorgenomen bestemming op het desbetreffende bedrijfsperceel. Hierbij zijn zij uitgenodigd voor een individueel gesprek over de bestemming op het betreffende kavel en eventuele uitbreidingswensen. Dit heeft in een aantal gevallen geleid tot een aanscherping van de voorgenomen bestemming.

9.2.2 Overleg

Het concept bestemmingsplan is aan diverse instanties voorgelegd. De resultaten van dit vooroverleg en de reactie van de gemeente zijn in deze paragraaf opgenomen.

9.2.2.1 Provincie Gelderland

De Provincie heeft geen opmerkingen op het bestemmingsplan, mits passend binnen de gebiedsvisie de Grift.

Beoordeling

Aangezien dit bestemmingsplan het bestaande bedrijventerrein van een actueel juridisch kader voorziet is dit geen belemmering voor de uitvoering van de gebiedsvisie.

9.2.2.2 Waterschap Rivierenland

Naast een aantal redactionele opmerkingen, die zijn verwerkt voor zover dit nodig bleek, is het Waterschap vooral bezorgd dat het deelgebied Bedrijventerrein De Grift, onderdeel van het WIW Waalsprong) onvoldoende geborgd wordt in dit bestemmingsplan. Het deelgebied Bedrijventerrein De Grift is een groter gebied dan het plangebied van dit bestemmingsplan, aangezien ook het deel ten zuiden van de Stationsstraat en de Stationsweg onderdeel van dit deelgebied zijn, maar in een ander bestemmingsplan van een nieuw juridisch kader zullen worden voorzien. De gemeente zorgt voor een goede afstemming en borging van de waterhuishoudkundige randvoorwaarden en maatregelen in dit bestemmingsplan en omliggende (toekomstige) bestemmingsplannen.

9.2.2.3 Veiligheidsregio Gelderland-Zuid

De Veiligheidsregio heeft op 19 oktober 2021 een advies afgegeven.

Het plangebied gaat hoofdzakelijk geschikt gemaakt worden voor bedrijven. Binnen het plangebied zijn diverse EV-risicobronnen aanwezig, dan wel EV-risicobronnen die een effect hebben op het plangebied. De volgende risicobronnen zijn aanwezig:

- Windturbines (incl. een die gerealiseerd moet worden);
- Aardgastransportleidingen (N-578-19, A524, A533);
- Een gasontvangststation;
- LPG tankstation de Rietgraaf;
- Rijksweg A15;
- Spoortracé Nijmegen-Arnhem / Betuweroute

Beoordeling

- Windturbines

De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid gaat akkoord met het toepassen van de opgenomen effectafstanden, maar wel met de kanttekening dat het onduidelijk is of er al een exacte locatie is bestemd voor de op te richten windturbine, of dat het een zoekgebied betreft. Indien het een zoekgebied betreft dan adviseren wij om de beperkingen op te leggen vanaf de randen van dat betreffende zoekgebied.

- Aardgastransportleidingen en gasontvangstation;

In het gebied zijn drie hogedruk aardgastransportleidingen aanwezig. Er worden geen nieuwe kwetsbare bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de bijbehorende zones.

Het gasontvangststation heeft een veiligheidsafstand van 15 meter waar geen kwetsbare objecten gerealiseerd worden.

- LPG tankstation de Rietgraaf

De ODRN verwacht geen toe- of afname van het groepsrisico, waardoor er wordt afgezien van een groepsrisicoberekening. De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft geen opmerkingen aangaande dit besluit.

- Rijksweg A15, Spoortracé Nijmegen-Arnhem / Betuweroute.

De locatie ligt in het invloedsgebied van de A15 en Betuweroute vanwege het toxische scenario. De Omgevingsdienst Regio Nijmegen kan voor de verantwoording van het groepsrisico een standaardtekst paragraaf toepassen.

Conclusie
Op basis van de aangeleverde documenten voor het bestemmingsplan heeft de VRGZ geen aanvullende opmerkingen of strijdigheden geconstateerd.

9.2.2.4 Gasunie en Liander

Gasunie en Liander hebben op 27 december 2021 gezamenlijk een reactie toegezonden.

Qua externe veiligheid wordt geconcludeerd dat dit goed is verwerkt in het bestemmingsplan. Ten aanzien van de veiligheidscontour rondom het gasontvangststation wordt opgemerkt dat de veiligheidscontour 15 meter bedraagt i.p.v. de gebruikte 25 meter. Dit is aangepast op de verbeelding.

Opgemerkt wordt dat er een voorrangsbepaling voor de bestemming Leiding-Gas ontbreekt. Echter, deze is standaard opgenomen onder artikel 26.3. en hierin is dus voorzien.

In artikel 15.2.2 wordt een extra lid met strijdig gebruik voorgesteld voor het opslaan van goederen en wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen. Dit voorstel is overgenomen.

Aan artikel 15.4.2 wordt een tekstdeel toegevoegd, waarmee een toetsingsgrond t.a.v. de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken, conform voorstel.

Als laatste wordt er opgemerkt dat er bestaande bebouwing, behorende bij het perceel Stationsweg 16, de kadastrale eigendomsgrenzen overschrijdt. Hier zou sprake kunnen zijn van een situatie in strijd met de geldende bestemming ter plaatse. Eén en ander is voorgelegd aan de Omgevingsdienst ODRN voor verder onderzoek.

9.2.2.5 Gemeente Overbetuwe

Gemeente Overbetuwe heeft op 28 december 2021 een reactie toegezonden. Hierin wordt betoogd dat door het bestemmen van Chaletpark De Halve Weg met de bestemming Recreatie-verblijfsrecreatie er een gevoelige functie is ontstaan. Dit zou een wijziging zijn ten opzichte van de eerdere bestemming Kampeerterrein. Echter, beide bestemmingen laten tijdelijk mensen toe en worden beide als gevoelige functie beoordeeld. Er is per saldo geen wijziging van de situatie. De permanente bewoning van een deel van de chalets is onder een persoonsgebonden overgangsrecht geplaatst.

Gemeente Overbetuwe spreekt zorg uit over mogelijke toekomstige belemmeringen bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuwe Rietgraaf met een bedrijfsbestemming t/m milieucategorie 3.2. Echter, het chaletpark met de bestemming Kampeerterrein was al eerder aanwezig dan het bedoelde vastgestelde bestemmingsplan in de gemeente Overbetuwe. De geprojecteerde bedrijfsbestemming zal rekening dienen te houden met deze bestaande situatie, die niet verandert door de gewijzigde bestemming Recreatie-Verblijfsrecreatie.

9.2.2.6 Gemeente Lingewaard

De gemeente Lingewaard heeft geen opmerkingen gemaakt.

9.2.3 Zienswijzen

Het voorliggende bestemmingsplan heeft van 21 april 2022 tot en met 1 juni 2022 gedurende 6 weken als ontwerp ter visie gelegen. In totaal zijn er 20 zienswijzen binnengekomen, waarvan twee zienswijzen buiten de termijn zijn ingekomen. De zienswijzen die binnen de gestelde termijn zijn ingekomen zijn in de 'Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' - die als bijlage 2 bij de toelichting is opgenomen - samengevat en voorzien van een beantwoording door het college van burgemeester en wethouders. Ook is per zienswijze aangegeven of deze al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan heeft geleid.

Voortschrijdend inzicht heeft daarnaast geleid tot enkele ambtshalve wijzigingen. Deze zijn beschreven in de 'Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen'.

