



Nijmegen



bestemmingsplan

Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg -
Kauwstraat)

Toelichting

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat)

IDN: NL.IMRO.0268.BP5507-VG01

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Toelichting

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Beschrijving huidige situatie	11
2.2	Beschrijving toekomstige situatie	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Relevant rijksbeleid	13
3.2	Relevant provinciaal beleid	15
3.3	Relevant gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Sectorale aspecten	19
4.1	M.e.r.-beoordeling	19
4.2	Bedrijven en milieuzonering	19
4.3	Geluid	20
4.4	Luchtkwaliteit	21
4.5	Externe veiligheid	23
4.6	Ontploffbare Oorlogsresten	23
4.7	Bodem	24
4.8	Water	25
4.9	Flora en Fauna	29
4.10	Archeologie	33
4.11	Cultuurhistorie	35
4.12	Verkeer en parkeren	38
4.13	Duurzaamheid / Klimaat	41
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	43
5.1	Inleiding	43
5.2	Systematiek van de planregels	43
5.3	Beschrijving per bestemming	43
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	45
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
7.1	Inspraak	47
7.2	Overleg	47

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek

Bijlage 3	Berekeningen luchtkwaliteit
Bijlage 4	Onderzoek ontplofbare oorlogsresten
Bijlage 5	Bodemonderzoek
Bijlage 6	Stikstofrapport bestemmingsplan 5Knoop
Bijlage 7	Quicksan Flora en Fauna
Bijlage 8	Bomen Effect Analyse
Bijlage 9	Archeologisch onderzoek
Bijlage 10	Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan
Bijlage 11	Aanvullend verkeerskundig onderzoek
Bijlage 12	Zienswijzennota

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De komende tien jaar ondergaat het stationsgebied van Nijmegen een enorme transformatie. Aan de westzijde van het station ligt in het midden als spin in het web de kruising van de Tunnelweg, Marialaan, Tweede Oude Heselaan, Koninginnelaan en de Krayenhofflaan. Deze kruising wordt de Vijfknoop genoemd.

Om nu en in het toekomst de doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen wordt deze Vijfknoop opnieuw ingericht. Motorvoertuigen hebben na de herinrichting geen toegang meer om vanaf de Tunnelweg de Krayenhofflaan in te rijden. Hiervoor wordt een nieuwe ontsluiting gemaakt naast het terrein van de huidige meubelzaak Vissers en de Kauwstraat. Deze nieuwe aan te leggen weg gaat door de bestaande honden uitloopplaats (HUP) ten westen van Vissers Meubelen. Deze HUP zal op een andere locatie moeten terugkomen en deze is voorzien ten noorden van de Kauwstraat. Hiervoor wordt de Kauwstraat heringericht.

Onderhavig bestemmingplan heeft enkel betrekking op de nieuwe weg naast het terrein van Vissers en de herinrichting van de Kauwstraat.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Tunnelweg, direct ten westen van het station Nijmegen, in de wijk Biezen in stadsdeel Oud-west. Het plangebied is gelegen tussen Vissers Meubelen aan de oostzijde en de Krayenhofflaan aan de westzijde. Aan de noord- en zuidzijde wordt de grens gevormd door de Kauwstraat en de Tunnelweg.

De gronden in het plangebied zijn kadastraal bekend als kadastrale gemeente Neerbosch, sectie B, nummers 5269, 5270 en gemeente Neerbosch, sectie I 1746.

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



Afbeelding 1: ligging plangebied (rood omlijnd weergegeven) in de directe omgeving.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor nieuwe weg ten westen van Vissers Meubelen geldt het bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving'. Dit bestemmingsplan is door de raad op 12 december 2012 vastgesteld. De gronden waarop de weg is beoogd hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Groen', zie afbeelding 2. Het aanleggen van een nieuwe weg om de achterliggende wijk te ontsluiten is niet toegestaan in de bestemming Groen.



Afbeelding 2: uitsnede bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving' ter plaatse van Vissers Meubelen

De herinrichting van de Kauwstraat is gelegen in het geldende bestemmingsplan 'Nijmegen Oud West 2015'. Dit bestemmingsplan is door de raad op 30 maart 2016 vastgesteld. De gronden waarop de herinrichting is voorzien hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' met aan de zuid- en noordzijde hiervan de bestemming 'Groen', zie afbeelding 3. Met de herinrichting komt de weg deels in de bestemming 'Groen' te liggen. Het aanleggen van een

weg is niet toegestaan in de bestemming Groen. Daarnaast geldt voor deze gronden de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3.



Abbeelding 3: uitsnede bestemmingsplan 'Nijmegen Oud West 2015' ter plaatse van de Kauwstraat

De beoogde nieuwe weg en de herinrichting van de Kauwstraat passen niet in de geldende bestemmingsplannen, omdat de toegestane gebruiksfuncties en bouwmogelijkheden niet toereikend zijn.

Onderhavige bestemmingsplanherziening vormt vanwege deze strijdigheden met de vigerende bestemmingsplannen het juridisch en planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling.

1.4 Leeswijzer

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

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

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

juridisch wordt geregeld. Hoofdstuk 6 geeft inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt verslag gedaan van het (voor)overleg en de zienswijzen.



Afbeelding 5: luchtfoto uit 2023 van de Vijfknoop

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

Ten westen van het spoor gaan meerdere ontwikkelingen plaatsvinden (onder andere de herontwikkeling van het voormalige UWV-gebouw, de realisatie van de west entree station, de bouw van Duet, enzovoort). De Vijfknoop moet daarom worden heringericht. De vijfknop zal geschikt gemaakt worden voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Daarbij is het wenselijk om een betere en een verkeersveiliger afwikkeling van het verkeer voor alle modaliteiten te bewerkstelligen. Met de herinrichting van de vijfknop zal de Krayenhofflaan geen aantakking voor gemotoriseerd verkeer meer hebben op de Tunnelweg. Om de wijk te kunnen ontsluiten op de Tunnelweg komt er een nieuwe weg ter hoogte van Vissers Meubelen. De nieuw aan te leggen weg zal door middel van een verkeersregelininstallatie (stoplicht) aangesloten worden op de Tunnelweg.

Deze nieuwe aan te leggen weg gaat door de bestaande honden uitloopplaats (HUP). Deze HUP zal op een andere locatie moeten terugkomen en deze is voorzien in de noordelijke groenstrook van de Kauwstraat. Dit is de reden dat de weg iets richting het zuiden wordt gelegd. Ook krijgen de bestaande bomen hierdoor een betere groeiplaats.

De gereconstrueerde Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg worden ingericht als erftoegangswegen waar een maximale snelheid gaat gelden van 30 km/uur.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Relevant rijksbeleid

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

De NOVI omvat een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

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

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

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

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

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

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

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

Conclusie

Het plan maakt onderdeel uit van de herinrichting van de Vijfknoop en ziet op de realisatie van een nieuwe ontsluiting van de wijk. Het draagt bij aan de nieuwe stationsomgeving, duurzaam ruimtegebruik en een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Het schept de randvoorwaarden voor een excellente ruimtelijk-economische structuur in Nijmegen. Het plan is vanwege deze redenen in lijn met de NOVI.

3.1.2 Ladder duurzame verstedelijking

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

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

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

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

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

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

3.1.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het Rijksbeleid. Dit blijkt uit bovenstaande beschouwing en uit hoofdstuk 4 waarin nader ingegaan is op de milieuaspecten. Daaruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

3.2 Relevant provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Gelderland

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

Doorwerking plangebied

Bereikbaarheid is een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. De samenleving heeft behoefte aan flexibele en efficiënte netwerken die voor iedereen open staan en beschikbaar zijn. Mensen willen snel en veilig op hun werk kunnen komen, elkaar kunnen ontmoeten, ervaringen kunnen delen, de vele Gelderse evenementen kunnen bezoeken, grenzen kunnen verleggen. Een sterk netwerk zorgt daarvoor.

Het plan sluit naadloos aan bij deze ambitie door de bereikbaarheid van het station vanaf de westzijde te verbeteren.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn juridisch vertaald in de Omgevingsverordening Gelderland (januari 2023). De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de Provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De Omgevingsverordening heeft de status van een Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening.

Doorwerking plangebied

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

3.2.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met dit beleid.

3.3 Relevant gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie 'Nijmegen Stad in Beweging'

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

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

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

De Omgevingsvisie dient 4 doelen:

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

Uitgangspunt: Groei binnen de bestaande stad

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

Ruimte voor nieuwe woningen en werkgelegenheid wordt dus gezocht binnen de bestaande stadsgrenzen, waarbij de focus ligt op de volgende gebieden: Waalsprong, Waalfront, centrum/stationsomgeving, Kanaalzone/Winkelsteeg en campus Heyendaal.

Opgaven en ruimtelijke keuzes

4 opgaven en 8 richtinggevende keuzes staat centraal in de Omgevingsvisie (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 hogeschoolden 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 vier opgaven voor Nijmegen zijn goed te combineren en daarom kijken we naar integrale oplossingen. Waarbij een vraagstuk vanuit meerdere invalshoeken bekijken en de oplossing bijdraagt aan het oplossen van meerdere problemen. Hieronder de kern van de richtinggevende keuzes uit de Omgevingsvisie.

1. Compacte, dynamische stad
2. Toekomstbestendige wijken
3. Groene, gezonde stad
4. Duurzame mobiliteit
5. Energieopgave
6. Groter centrumgebied
7. Sterke campussen
8. We omarmen het kanaal

In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Omgevingsvisie relevant toekomstbestendige woonwijken en duurzame mobiliteit.

3.3.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met dit beleid omdat onderhavig plan voorziet in het bewerkstelligen van een betere en een verkeersveiligere afwikkeling van het verkeer voor alle modaliteiten op en rond de Vijfknoop.

Hoofdstuk 4 Sectorale aspecten

4.1 M.e.r.-beoordeling

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

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

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

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

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

De aanleg van de weg als onderdeel van de transformatie van het Stationsgebied valt in het Besluit m.e.r. mogelijk onder: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (onderdeel D 11.2).

Het plan voorziet in de onderdelen/functie: verkeer.

De drempelwaarden van kolom 2 van onderdeel D 11.2 (100 ha oppervlakte of meer, 2000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer) worden niet overschreden. Omdat de drempelwaarden indicatief zijn, is er echter wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig voor het bestemmingsplan.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld in de vorm van een aanmeldingsnotitie (zie Bijlage 1 Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling). Op basis van de aanmeldingsnotitie zal het bevoegd gezag, i.c. het college van burgemeester en wethouders, een beslissing nemen inzake de mer-plicht. Dit besluit wordt genomen, voorafgaand aan de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

In deze verantwoording zal de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten worden getoetst aan de ruimtelijk relevante milieuaspecten waaronder geluid, geur, stof en gevaar. Uitgangspunt hierbij is de systematiek van de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Daarnaast wordt getoetst of kan worden voldaan aan de goede ruimtelijke ordening waarbij uitgangspunt is dat sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat met het zoveel als mogelijk in stand houden van bestaande rechten van bedrijven. Met het plan worden geen nieuwe bedrijven of hindergevoelige objecten gerealiseerd.

Conclusie

Er is geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Geluid

In het stationsgebied van Nijmegen bij de kruising tussen de Tunnelweg, Marialaan, Koninginnelaan, Tweede Oude Heselaan en de Krayenhofflaan (de Vijfknoop) worden wegen aangepast om nu en in de toekomst de doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen. Aan de Krayenhofflaan wordt een fietsstraat gerealiseerd waardoor in de toekomstige situatie kan het autoverkeer vanaf de Tunnelweg niet meer de Krayenhofflaan inrijden. De ontsluiting naar de wijk wordt mogelijk gemaakt via een nieuwe weg vanaf de Tunnelweg. Om effecten van deze aanpassingen op de geluidbelasting in de omgeving in beeld te brengen is door ER Milieu & Planologie B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 2.

Het doel van het onderzoek was het vaststellen of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de te wijzigen wegen. Voor betreffende wegen moet de geluidbelasting vóór de wijziging van de bestaande wegen en de toekomstige geluidbelasting na wijziging van deze wegen in beeld worden gebracht.

Voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is het zogenoemde maatgevende jaar een uitgangspunt. In beginsel is dit minimaal het 10de jaar na realisatie van de wijziging aan de weg. De heersende geluidbelasting wordt bepaald voor situatie één jaar vóór de wijziging van de weg.

Een reconstructie van een weg is in art. 1 Wgh gedefinieerd als een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij twee panden op de hoeken van de kruising modelmatig een te hoge geluidsbelasting is geconstateerd na herinrichting. Deze toename wordt veroorzaakt door de herontwikkelingen van de UWV en de Westentree. Maar ook door ontwikkelingen als het Waalfront en de Vissers/P&R en niet door de herinrichting aan zich. Zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie wordt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bij de twee betreffende panden met 2 dB of meer verhoogd.

Wanneer sprake is van reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden of het mogelijk is de toename weg te nemen. Hierbij gaat het om maatregelen aan de bron of in de overdracht. In stedelijke omgeving zijn overdrachtsmaatregelen door ruimtegebrek niet mogelijk en uit stedenbouwkundige overwegingen ook niet wenselijk.

Het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u levert ook een geluidreductie op. Daarnaast past een verlaging van de rijsnelheid niet bij de functie van de Marialaan (gebiedsontsluitingsweg) en bij de verwachte verkeersintensiteit. Ook doet de weg dienst als hulproute voor ambulance en brandweer en wordt gebruikt door openbaar vervoer, waarvoor een snelheid van 30 km/uur niet gewenst is. Deze maatregel is dan ook geen reële optie.

De toename van de geluidbelasting kan wel weggenomen worden door het toepassen van stille wegdekken.

Op de Mariaweg en Tunnelweg is referentiewegdek voorzien. Door het toepassen van stille wegdekken type B kan een reductie van 2 tot 3 dB bereikt worden waardoor het effect van

reconstructie wordt weggenomen. De woningen waar de toename plaats vindt liggen in de directe omgeving van de kruising. Het toepassen van stille wegdekken op kruispunten is echter niet wenselijk omdat er sprake is van remmend en wringend verkeer.

Indien er geen bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn moet onderzocht worden of er aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn om in de geluidgevoelige ruimtes van betreffende woningen aan de binnenwaarde te kunnen voldoen.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

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

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

Tabel: luchtkwaliteit

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

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

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

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

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

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

De gemeente Nijmegen heeft voor het plan een luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd (zie Bijlage 3). Uit de berekeningen is gebleken dat de wijziging ruim inpasbaar is binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. In 2024 is inclusief het plan sprake van een lichte overschrijding van de richtwaarden van het WHO in 2024, echter wordt dit niet door de effecten van het plan veroorzaakt, omdat de concentraties zonder planvorming ook al boven de richtwaarden liggen. Als gevolg van het plan zal de stagnatie op kruising met de helft afnemen waardoor de luchtkwaliteit ten opzichte van de situatie zonder planvorming per saldo verbeterd.

Daarnaast zal de luchtkwaliteit in de gemeente Nijmegen verder worden verbeterd door de maatregelen die zijn afgesproken in het SLA. Dit heeft ook een positieve invloed op de gemeente Lingewaard.

Hiermee kan beargumenteerd worden dat de gevolgen voor de leefomgeving acceptabel zijn.

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

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

Binnen het plangebied zijn woningen gelegen. Woningen zijn volgens de bovenstaande redenering geen gevoelige objecten maar verdienen uiteraard wel bescherming. Uit de luchtkwaliteitsberekeningen is zoals bovenstaand is beschreven gebleken dat de realisatie van het plan een positiefffect heeft op de leefkwaliteit nabij de kruising. Ter plaatse van de woningen zullen de concentraties PM₁₀ en NO_x afnemen met respectievelijk maximaal 0,05 µg/m³ en 0,29 µg/m³.

Daarnaast heeft de gemeente Nijmegen zich gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit is een soort vervolg op het eerdere NSL waarin het Rijk, de provincies en gemeenten

inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht. Aanpak en maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

De volgende doelen en ambities zijn afgesproken in het SLA:

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

4.5 Externe veiligheid

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Tevens word het plangebied beoordeeld op risicovolle transportroutes volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en buisleiding risico's volgens het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden. Het Spoor door Nijmegen centrum is de belangrijkste risicobron in de nabijheid van het plangebied. De beoogde aanpassing betreft echter geen toevoeging van objecten waarbinnen personen kort of lang kunnen verblijven. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen invloed op de veiligheidssituatie ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Conclusie

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

4.6 Ontploffbare Oorlogsresten

Voor, onder andere, het plangebied is een onderzoek na-conflicterende ontploffbare oorlogsresten uitgevoerd (zie Bijlage 4). Hieruit blijkt dat er in het onderzoeksgebied geen sprake meer is van een aantoonbaar verhoogde kans op aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten.

4.7 Bodem

Voor de bestemmingsplanwijziging van de groenstroken langs de Kauwstraat en de groenstrook tussen de Tunnelweg en de Eerste Oude Heselaan naar een verkeersbestemming is geen bodemonderzoek nodig, omdat

- er geen bouwactiviteiten plaatsvinden,
- én in het bodeminformatiesysteem van de gemeente Nijmegen geen aanwijzing is gevonden dat er ter plekke van de te wijzigen bestemming bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Op de beide locaties waar de bestemming wordt gewijzigd is onlangs bodemonderzoek uitgevoerd:

- Gecombineerd bodemonderzoek in het kader van voorgenomen wegaanpassingen en herinrichting van de openbare ruimte. Verkeersplein De Vijfknoop Te Nijmegen. Hoste Milieutechniek BV, 7-6-2023, kenmerk U23-0458, zie Bijlage 5.

Bodemkwaliteit omgeving

Groenstrook tussen Eerste Oude Heselaan en Tunnelweg

De groenstrook grenst aan een verontreiniging die veroorzaakt is door een houtverduurzamingsbedrijf. De grenzen van deze verontreiniging zijn vastgelegd in het besluit ernst en urgentie door gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland (dd 18-6-1997 beschikking nr. MW94.57264-6022005). De groenstrook ligt niet binnen de grenzen van deze verontreiniging.

Groenstroken Kauwstraat

De huidige smalle groenstrook grenst aan een locatie die sterk is verontreinigd met zware metalen (koper, lood, zink, kwik, arseen en barium) en PAK zijn gemeten boven de I-waarde, nikkel en barium boven de tussenwaarde en kobalt, chroom, molybdeen, eox en minerale olie boven de Achtergrondwaarde. De aangetroffen verontreinigingen worden gerelateerd aan aanwezige bijmenging met baksteen, beton, puin, kolen en slakken. Deze verontreiniging is niet afgeperkt buiten de perceelsgrens. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd door Hoste Milieutechniek BV blijkt dat in de 2 monsters die zijn geanalyseerd in het wegtracé van de Kauwstraat geen verontreiniging wordt aangetroffen boven de Lokale Maximale Waarden.

Bij het beoogde gebruik voor verkeerdoeleinden ontstaan geen risico's. Er is geen verontreiniging aanwezig. Daarom zullen er zover het de bodem betreft geen bijzondere financiële of milieutechnische problemen bestaan.

Conclusie

Voor deze bestemmingsplanwijziging geldt dat geen bodemonderzoek uitgevoerd hoeft te worden om te toetsen of de bodem geschikt is voor de gewenste ontwikkeling. Op de locatie Kauwstraat is geen bodemverontreiniging aanwezig. Bij het beoogde gebruik van de grond voor verkeerdoeleinden ontstaan geen risico's.

Daarom verwachten we bij het realiseren van de gewijzigde bestemming geen onoverkomelijke

maatschappelijke en financiële belemmeringen ten gevolge van een bodemverontreiniging.

4.8 Water

4.8.1 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.

4.8.2 Algemeen

In het kader van de herontwikkeling van het stationsgebied vindt een herinrichting van de openbare ruimte rondom het stationsgebied plaats. Kruising de Vijfknoop is een van deze ruimtelijke herinrichtingsprojecten. Deze knoop vormt de aansluiting tussen de Tunnelweg, Marialaan, Koninginnelaan, Tweede Oude Heselaan en de Krayenhofflaan. Het plan behelst de herinrichting van de Vijfknoop, Krayenhofflaan, Kauwstraat en Tunnelweg.

Het merendeel van de werkzaamheden past binnen het vigerende bestemmingsplan, echter voor de volgende twee onderdelen dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden:

1. Bij de herinrichting wordt het motorverkeer vanaf de Tunnelweg naar en van de Krayenhofflaan afgesloten. Daarom wordt een nieuwe weg aangelegd ter plaatse van het huidige hondenuitlaatveld naast Vissers Meubelen. Hiervoor is een bestemmings-planwijziging nodig, de functie verandert van groen naar verkeer.
2. Het hondenuitlaatveldje wordt verplaatst naar de Kauwstraat. De inrichting van de weg verandert hierdoor. De groenstrook aan de noordzijde wordt verbreed en de groenstrook aan de zuidzijde versmald. Ook worden hier nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. De bestemming verandert van groen naar verkeer.

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

Het beleid van het waterschap Rivierenland is beschreven in het Waterbeheerprogramma 2022-2027 Versterken Verbinden Vergroenen. Het Waterbeheerprogramma 2022-2027 'Versterken, verbinden, vergroenen' beschrijft wat Waterschap Rivierenland in de planperiode 2022-2027 wil bereiken, met wie, hoe men dat wil gaan doen en waarom. In het waterbeheerprogramma zijn voor het waterbeheer de kaders gegeven en de opgaven gedefinieerd. De visie van Waterschap Rivierenland is vertaald in 8 hoofdthema's: beschermen tegen overstromingen; water eerlijk verdelen; voorbereiden op extreem weer; streven naar schoon water van een goede biologische kwaliteit; bijdragen aan een fijne leefomgeving voor mens en natuur; kwaliteitsverbetering zwemwater; toewerken naar klimaat- en energieneutraliteit; toewerken naar circulariteit.

Daarnaast beschikt het waterschap over een verordening, de Keur voor waterkeringen en wateren. Daarin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op waterkeringen en watergangen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij waterkeringen of watergangen kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden worden getoetst aan de beleidsregels.

4.8.3 Oppervlaktewater

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

4.8.4 Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. De Waal ligt nabij het plangebied en heeft invloed op de grondwaterstanden binnen het plangebied. Het grondwater zit doorgaans voldoende diep om het overgrote deel van het jaar hemelwater te infiltreren.

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.

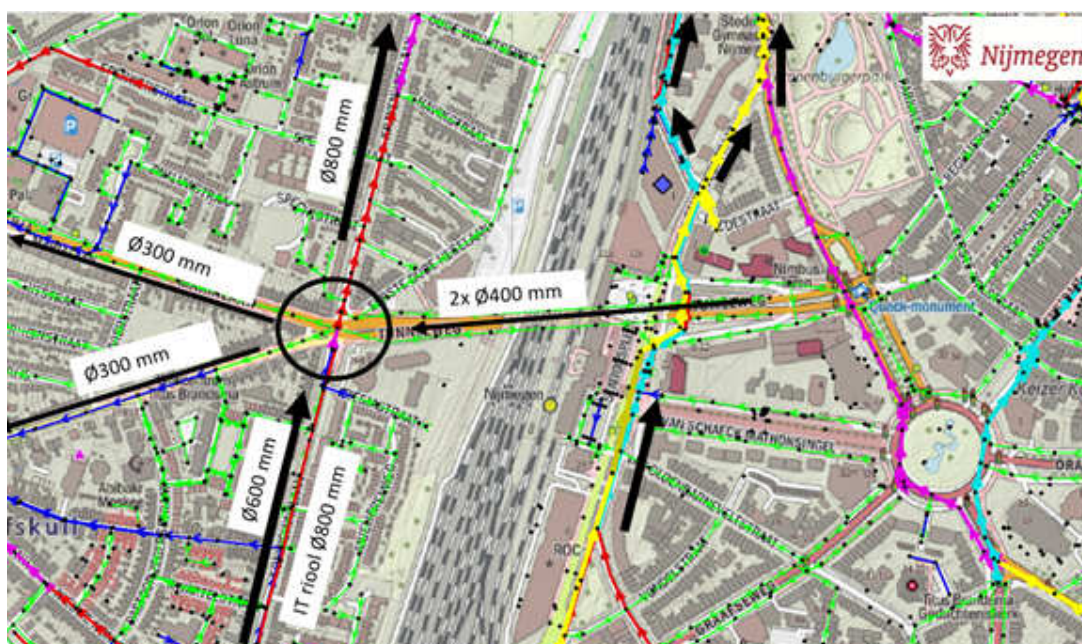
Om grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken zet de gemeente in eerste instantie in op bouwkundige maatregelen. Pas als die onvoldoende soelaas bieden, komen drainerende of onttrekkende oplossingen in beeld. Dit sluit ondergronds bouwen niet uit. Dat is mogelijk mits voldoende technische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

4.8.5 Riolering / hemelwater

In het projectgebied ligt een gemengd rioolstelsel dat dateert uit 1965 (Tunnelweg) tot aan 1995 (Krayenhoflaan). In de Krayenhoflaan ligt een transport riool uit 1995 (diameter 800 mm) dat regenwater en vuilwater afvoert uit het gebied naar het stamriool in de Voorstadslaan. Bij hevige neerslag kan gemengd water overstorten op het oppervlaktewatersysteem aan de Energieweg. Direct ten zuiden van het plangebied, in de Koninginnenlaan en omgeving ligt infiltratieriolering. Een deel van de neerslag van verharding in deze wijk wordt gescheiden afgevoerd en infiltreert in de bodem. In figuur 1 is de ligging van het plangebied inclusief de riolering te zien.



Figuur 1: Ligging kruispunt de Vijfknoop inclusief riolering

Vanuit het bouwbesluit 2012 geldt de verplichting om afvalwater en hemelwater op verantwoorde wijze te verwerken. Afvalwater moet verplicht op de openbare riolering aangesloten worden. Hemelwater moet op eigen terrein verwerkt worden. De gemeente Nijmegen hanteert bij de duurzame omgang met hemelwater de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer'. In de nota is geschreven dat de gemeente maatwerk kan toepassen. Bij de plannen in de stationsomgeving wil de gemeente maatwerk toepassen.

De stationsomgeving is gevoelig voor wateroverlast. Met name in de Krayenhofflaan, Marialaan en de Tweede Oude Heselaan is een verhoogde kans aanwezig op opeenhoping van water.

Door de verandering van het klimaat neemt de kans op stortbuien en langdurige neerslag toe. Hemelwater stroomt vanaf de daken van gebouwen en terreinverhardingen via leidingen of bovengronds naar de openbare riolering. De openbare riolering moet het afstromende hemelwater van veel gebouwen en andere verhardingen verwerken. De capaciteit van de riolering is bij dergelijke neerslag niet toereikend.

Als de riolering het aanbod van hemelwater niet meer aan kan, kan dit tot ernstige wateroverlast leiden en met schade aan gebouwen of infrastructuur tot gevolg. De gemeente wil dit soort situaties zo veel mogelijk voorkomen. Daarom zet de gemeente in op het lokaal verwerken van hemelwater binnen de gebiedsontwikkeling stationsgebied. Waardoor minder regenwater in het riool terecht komt.

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

De ontwikkeling van de Vijfknoop omhelst de herinrichting van de openbare ruimte. Door de herinrichting van de kruising De Vijfknoop neemt het totale verharde oppervlak af ten opzichte van de huidige situatie. Op deelniveau van de aanleg van een nieuwe weg en het verplaatsen van het hondenuitlaatveldje (zie figuur 2), neemt het verharde oppervlak gering toe. De toename in verhard oppervlak bedraagt circa 270 m². Voor plannen met meer dan 500 m² verhard oppervlak en directe lozing op het oppervlaktewater moet een waterhuishoudkundig plan bij het waterschap worden ingediend. Dat is hier niet nodig.



Figuur 2: Betreft het plangebied conform bestemmingsplan. In de kleinste van de twee weergegeven gebieden is sprake van een verhardingstoename als gevolg van een nieuwe weg. In het grotere gebied, gelegen in de Kauwstraat, is het de doelstelling om te vergroenen en de verharding te reduceren. Deze doelstelling geldt eveneens voor de totale herinrichting Vijfknoop e.o.

Voor het hemelwater dat vanaf de verharding afstroomt is de doelstelling om zoveel mogelijk lokaal te verwerken. Hierbij kan gedacht worden aan het verlaagd aanleggen van de omliggende groenvakken, zodat deze als wadi gaan functioneren en het aanleggen van infiltratie riolering. De ontwikkeling heeft geen negatieve effecten op het rioolstelsel en het oppervlaktewatersysteem.

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)

Voor de werkzaamheden is geen watervergunning nodig.

Let op bij gescheiden stelsels dat foutieve aansluitingen voorkomen worden omdat deze de waterkwaliteit nadelig beïnvloeden.

4.9 Flora en Fauna

4.9.1 Wet natuurbescherming

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

4.9.2 Beschermde gebieden (Natura 2000 gebieden)

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

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

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



Figuur 3: ligging plangebied t.o.v. natura2000 gebieden

Eind mei 2019 heeft de Raad van State een belangrijke uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Raad van State heeft een streep gezet door het PAS. Iets specifieker: de Raad van State heeft geoordeeld dat het PAS niet meer gebruikt mag worden voor het geven van toestemming voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Er moet per geval een stikstofbeoordeling worden gemaakt om in beeld te brengen of wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming (Wnb). Daarbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het rekenprogramma Aeries (versie 6 november 2023).

Volgens de stikstofstukken, zie Bijlage 6, zijn significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) op voorhand uit te sluiten. De Wnb staat dus niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

4.9.3 Beschermde soorten

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

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

moet een Wet natuurbescherming ontheffing voor soorten bij de Provincie aangevraagd worden.

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

Op 7 juli 2022 heeft Bureau Waardenburg een quick scan beschermde soorten uitgevoerd t.b.v. reconstructiewerkzaamheden aan de 5-knoop te Nijmegen-West (notitie met kenmerk 22-0525/22.05572/JanDaa), zie Bijlage 7 Quickscan Flora en Fauna.

Uit de QuickScan blijkt dat er mogelijk vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en (niet jaarrond beschermde) nesten van vogels aanwezig zijn in de bomen in het plangebied. De te kappen bomen hebben mogelijk een betekenis voor vleermuizen en hierbij wordt geadviseerd om een nader onderzoek uit te voeren op deze locatie.

De ingreep zorgt mogelijk voor het verstoren van broedvogels (vogelsoorten categorie 5 (geen jaarronde bescherming i.v.m. voldoende alternatieven in de omgeving) en de algemene vogelsoorten). Maatregelen om deze verstoring te voorkomen zijn nodig.

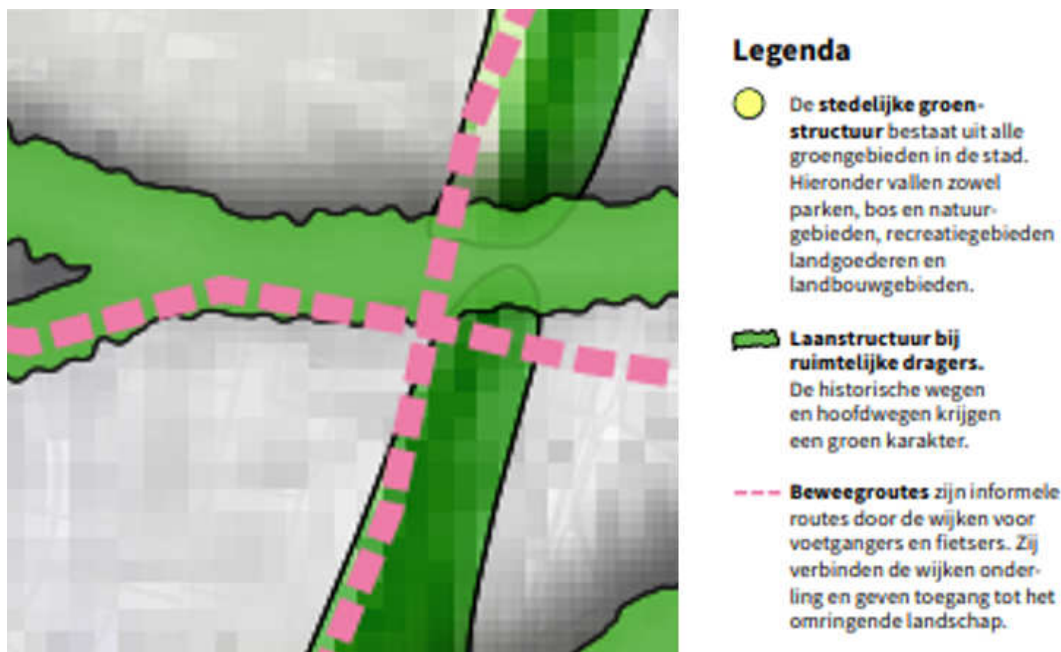
Voor andere beschermde soorten heeft het plangebied geen betekenis of zijn negatieve effecten van de voorgenomen ingreep uitgesloten.

Op 21 februari 2023 zijn de holtes van de bomen aan de Tunnelweg geïnspecteerd door bureau Waardenburg. De meeste holtes zijn te klein - en/of te vochtig om geschikt te zijn voor fauna. Eén holte had grotere afmetingen, die was leeg, er zijn geen nesten of vleermuizen aangetroffen. Er werden voorts ook geen territorium-indicerende vogels gezien die mogelijk op korte termijn in de holtes broeden. Op dit moment hebben de holtes van de te kappen bo(o)m(en) geen functie voor broedende vogels of vleermuizen.

4.9.4 Gemeentelijk beleid

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



Figuur 4: Uitsnede kaart Groen, gezonde stad, tyer plaatse van het plangebied.

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

4.9.5 Bomen Effect Analyse

Er is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd t.b.v. de nieuwe wegen t.p.v. de kruising Eerste Oude Heselaan en de Tunnelweg. Tevens is de Kauwstraat hier ook meegenomen. Dit onderzoek is uitgevoerd door Pius Floris boomverzorging, 4 april 2022, zie Bijlage 8 Bomen Effect Analyse.

Het merendeel van de bomen in dit gebied hebben een goede toekomstverwachting, een klein deel is wat minder.

Ter plaatse van de zuidzijde van de Kauwstraat zal het wegprofiel verlegd worden en de bomen die hier op dit moment staan kunnen hierbij niet behouden blijven. 2 van de 5 hier aanwezige bomen hadden een redelijke toekomstverwachting, de andere 3 een goede.

Ter plaatse van de doorsteek naar de Tunnelweg bevinden zich diverse bomen. 2 hebben een goede toekomstverwachting, 6 hebben een redelijke toekomstverwachting en 2 bomen hebben een matige toekomstverwachting. De bomen in dit gebied zijn voornamelijk Populieren en wanneer hier een deel van wordt verwijderd, kan de rest windworpg gevoelig worden. Voor deze doorsteek dienen al deze bomen verwijderd te worden.

Verder moet de nieuwe weg op de Tunnelweg worden aangesloten. Hiervoor zullen nog een aantal bomen moeten wijken. Dit betreft 2 bomen met een redelijke toekomstverwachting, 2 bomen met een matige toekomstverwachting en 1 met een slechte toekomstverwachting. Verplanten van de bomen, met een goede toekomstverwachting, die moeten wijken is niet mogelijk door de veelal extensieve beworteling, tevens zijn veel bomen simpelweg te groot om te verplanten.

Voor de aanpak van de bomen heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden, waarbij ondermeer is gekeken naar toekomstverwachting en waarde van de aanwezige bomen. Deze afweging is als Bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan: 'Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan'.

4.9.6 Hoofdbomenstructuur

De hoofdbomenstructuur vormt samen met het groen in de wijken, de totale groenstructuur van de stad Nijmegen.

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

4.10 Archeologie

4.10.1 Rijksbeleid

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

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

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

4.10.2 Gemeentelijk beleid

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

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

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

4.10.3 Archeologische waarden in het plangebied

Het plangebied Nijmegen Nijmegen Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat) ligt momenteel in een gebied met de dubbelbestemming waarde 3. Een waarde 3 gebied heeft een zeer hoge archeologische waarde, die door de dubbelbestemming beschermd wordt. Aan een waarde 3 gebied zijn ondergrenzen verbonden, waarbij archeologisch onderzoek noodzakelijk wordt. Deze grenzen bedragen voor de geplande ingreep een oppervlak van tenminste 50 m2 en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat.

Beide gebieden vallen binnen het Stationsgebied waarvoor een overkoepelend archeologisch bureauonderzoek is opgesteld, zie Bijlage 9. Dit onderzoek is goedgekeurd door het bevoegd gezag archeologie en de adviezen uit het rapport zijn overgenomen:

Het zuidelijke deel valt conform het bureauonderzoek binnen gebied 31. Indien hier bodemingrepen gaan plaatsvinden dieper dan 30 cm onder maaiveld, dient er een archeologisch vervolgonderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek dient plaats te vinden in de vorm van een verkennend booronderzoek om de intactheid van de bodem te bepalen. Op basis van de resultaten van dit booronderzoek zal bepaald worden of vervolgonderzoek noodzakelijk is, en zo ja, hoe dit onderzoek uitgevoerd dient te worden.

4.11 Cultuurhistorie

4.11.1 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, projectafwijkingbesluiten en beheersverordeningen cultuurhistorische gebouwen, objecten en structuren te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en die in het bestemmingsplan te verankeren.

De Monumentenwet 1988 vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermd stadsgezichten. Voor het wijzigen en slopen van rijksmonumenten is een 'Omgevingsvergunning voor de activiteit monumenten' nodig.

4.11.2 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.

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).



Figuur 5: Uitsnede cultuurhistorische beleidskaart met in blauw de indicatieve ligging van het

bestemmingsplangebied

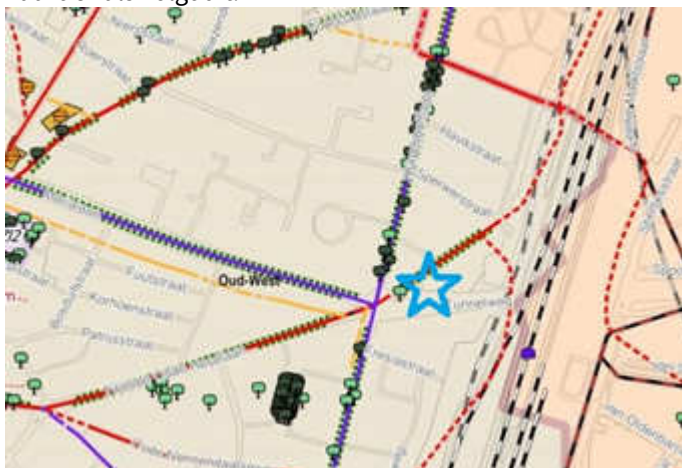
Het betreffende bestemmingsplangebied valt binnen gebiedstype 2 van de cultuurhistorische beleidskaart. In deze gebieden gaat het om de samenhang tussen structuren en historische bebouwing en zijn de huidige stedenbouwkundige kwaliteiten uitgangspunt bij ruimtelijke plannen. De belangrijkste objecten zijn reeds beschermd als gemeentelijk of rijksmonument of staan op de aandachtslijst. De monumenten geven aanknopingspunten om de geschiedenis zichtbaar te houden. Er zal daarom in deze gebieden geen afzonderlijke aandacht zijn voor individuele bebouwing.

Voor het opstellen en actualiseren van bestemmingsplannen wordt een cultuurhistorische analyse van het gebied gemaakt. Voor uitbreidingsmogelijkheden wordt bekeken wat de invloed op de cultuurhistorische waarden is, zodat de uitbreidingsmogelijkheden zoveel mogelijk hierop afgestemd kunnen worden.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt vooral de impact van deze ontwikkelingen op de directe omgeving van de beschermde monumenten meegenomen. Met andere woorden : een ontwikkeling in de directe omgeving van een monument moet passen bij het monument. De cultuurhistorische analyse van het bestaande bestemmingsplan biedt voldoende aanknopingspunten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Cultuurhistorische Waardenkaart

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:



Figuur 6: Uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Nijmegen. Het plangebied is indicatief weergegeven met een blauwe ster. Rode lijn = historische weg voor 1832, paarse lijn = historische weg voor 1940. De bolletjes langs de wegen geven aan dat er sprake is van laanbeplanting, de donkergroene bomen geven monumentale bomen weer, de lichtgroene bomen zijn waardevolle bomen.

4.11.3 Cultuurhistorische waarden in het plangebied

Het bestemmingsplangebied ligt aan een knooppunt van historische wegen, daar waar de Koninginnelaan (1881), Tweede Oude Heselaan (1892), Marialaan (1904), Krayenhofflaan (1881), Eerste Oude Heselaan (1892) en de Tunnelweg (1965) samenkomen. De Eerste en de Tweede Oude Heselaan hebben een oudere oorsprong als Heselaan, de weg van de stad naar Hees, maar zijn iets verlegd en later hernoemd na de aanleg van de spoordijk.

Het plangebied ligt pal achter de spoordijk, aangelegd in 1878 om het spoor op hoogte te brengen voor de oversteek van de Waal via de Spoorbrug. Vanaf het begin van de twintigste eeuw groeide de bebouwing in het landelijk gebied ten westen van het station. De hoge spoordijk sloot dit gebied echter van de rest van de stad af. Er waren enkel oversteekmogelijkheden bij de Hezelpoort en de Graafseweg. In de jaren dertig werd al de mogelijkheid van een ondertunneling overwogen. Nadat het station en omgeving bij het bombardement van 1944 zwaar waren getroffen, werd in het wederopbouwplan van 1949 een tunnel onder het station geprojecteerd. De tunnel had tot doel om Nijmegen-West uit zijn isolement te halen en het centrum rechtstreeks te verbinden met de industriegebieden in het westen. Na de wederopbouw van het station in 1952-1954 door architect Sybold van Ravesteyn volgde in 1965 de bouw van tunnel naar ontwerp van dezelfde architect. De Tunnelweg doorsneed het tot dan toe onbebouwde perceel achter de Spoordijk. De eenzijdige oriëntatie van het station veranderde hiermee niet.

De historische wegenstructuur achter de spoordijk is van belang.

In het plangebied bevinden zich geen monumenten of gebouwen die op de Aandachtslijst Cultureel Erfgoed staan.

Onderhavige herziening van het bestemmingsplan maakt het mogelijk om vlakbij het snijpunt van de historische wegen een extra wegdeel toe te voegen. Dit kan ertoe leiden dat de oorspronkelijke loop van de historische wegen minder herkenbaar wordt.

4.11.4 Conclusie en aanbeveling

Vanuit cultuurhistorie wordt daarom aanbevolen om bij de inrichting van het gebied aandacht te hebben voor de zichtbaarheid van de historische wegenstructuur.

Wat betreft cultuurhistorie is er geen bezwaar tegen de voorgestelde bestemmingsplanwijziging.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1 Verkeer en vervoer

Het Nijmeegse mobiliteitsbeleid is vastgesteld in het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg. In het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg is verkeersveiligheid de randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen in Nijmegen. Nieuw aan te leggen infrastructuur wordt aangelegd conform de richtlijnen van Duurzaam Veilige Wegenrichting. Voor de herinrichting van de Vijfknoop en de Krayenhofflaan is een aanvullend verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 11.

Langzaam verkeer

De westentree van het station moet goed bereikbaar zijn voor de voetganger. De routes van en naar het station moeten daarom toegankelijk zijn en dienen daarop ingericht te worden. Zo

komen er over het heringerichte kruispunt goede oversteekvoorzieningen en komt er een nieuwe oversteek over de Tunnelweg ter hoogte van de nieuwe aansluiting bij Vissers meubelen. Voor voetgangers is de looproute langs de Tunnelweg van belang voor de bereikbaarheid van de westentree van het station, vooral vanuit de wijken Wolfskuil en de Biezen. Daarnaast heeft ook de route langs het spoortaalud potentie als nieuwe (groene) voetgangersverbinding. Langs de Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg naar de Tunnelweg komen trottoirs van voldoende breedte om de voetgangers goed te faciliteren.

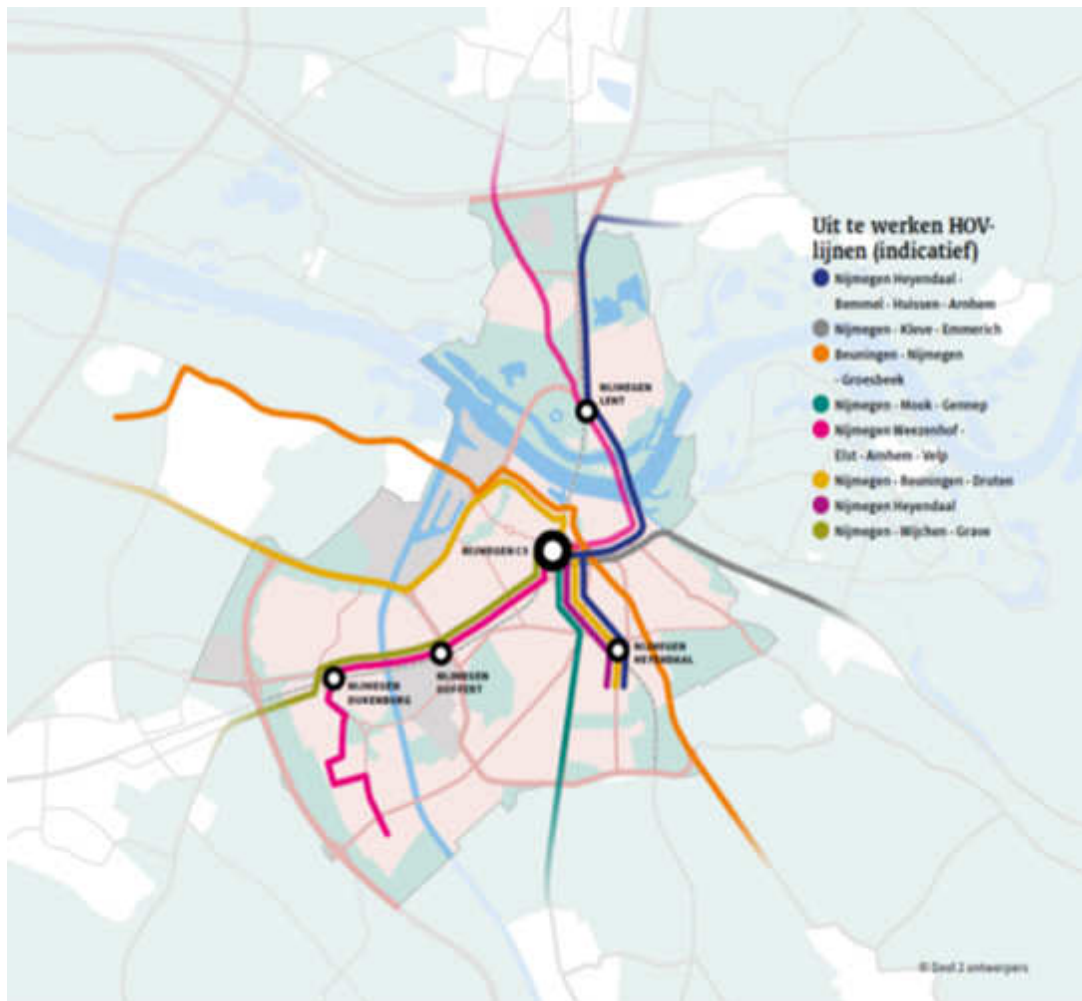
De stedelijke hoofd fietsstructuur in Nijmegen is vastgelegd in het ambitiesdocument Nijmegen Goed op Weg. De locatie is gelegen aan een knooppunt van verschillende lokale en regionale snelfietsroutes. De route Tweede Oude Heselaan - Tunnelweg maakt deel uit van de snelle fietsroute die Nijmegen West en Lindenholt verbindt met het stadscentrum. Daarnaast is de Koninginnelaan voorzien als nieuwe snelfietsroute welke het station aansluit op de snelle fietsroute tussen Wijchen en Nijmegen. De Krayenhofflaan gaat een zelfde functie vervullen voor de snelle fietsroute tussen Beuningen en het station en centrum van Nijmegen. Na de reconstructie van de vijfknop zijn er goede oversteekvoorzieningen voor de fietsers. Ook komt er bij de aan te leggen weg bij Vissers meubelen een mogelijkheid om de Tunnelweg over te steken.



Figuur 7: Snelle fietsroutes regio Nijmegen.

Openbaar Vervoer

Het kruispunt ligt in de directe nabijheid van de nieuwe westelijke entree van station Nijmegen. Naast de uitstekende bereikbaarheid per trein, is het gebied ook per bus goed ontsloten. Momenteel ligt de dichtstbijzijnde bushalte aan de andere zijde (oostzijde) van de tunnel aan de Tunnelweg. Na de herinrichting van het kruispunt zal deze bushalte verplaatst worden naar de westzijde. De halte komt tussen de nieuwe aansluiting bij Vissers Meubelen en de onderdoorgang van de Tunnelweg. Deze nieuwe haltes komen te liggen aan het begin of eind van twee nieuw te realiseren busbanen door de onderdoorgang. Hiermee zal de bereikbaarheid van de west entree per openbaar vervoer verder worden verbeterd. Uiteraard is de aanwezigheid van het busstation aan de oostelijke zijde van het station ook onderdeel van de uitstekende OV-bereikbaarheid.



Figuur 8: Uit te werken HOV-verbindingen regio Nijmegen.

Gemotoriseerd verkeer

Doorgaand gemotoriseerd verkeer in Nijmegen dient zoveel mogelijk via de S100 te rijden. Voor de bereikbaarheid van locaties binnen deze gedeeltelijke ringweg dienen de overige S-wegen als uitvalswegen. Daarbij geldt dat in het gebied binnen de ring de prioriteit wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De S102 (Marialaan-Tunnelweg) ligt direct aan het plangebied.

Ten westen van het spoor gaan meerdere ontwikkelingen plaatsvinden (onder andere de herontwikkeling van het voormalige UWV-gebouw, de realisatie van de west entree station, de bouw van Duet, P+R / Visserslocatie enzovoort). De Vijfknoop (Koninginnelaan/Tweede Oude Heselaan/Marialaan/Krayenhofflaan/Tunnelweg) moet daarom worden heringericht. De Vijfknoop zal geschikt gemaakt worden voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Daarbij is het wenselijk om een betere en een verkeersveiliger afwikkeling van het verkeer voor alle modaliteiten te bewerkstelligen. Met de herinrichting van de Vijfknoop zal de Krayenhofflaan geen aantakking voor gemotoriseerd verkeer meer hebben op de Tunnelweg. Om de wijk te kunnen ontsluiten op de Tunnelweg komt er een nieuwe weg ter hoogte van Vissers Meubelen. De nieuw aan te leggen weg zal door middel van een verkeersregelininstallatie (stoplicht) aangesloten worden op de Tunnelweg.

Deze nieuwe aan te leggen weg gaat door de bestaande honden uitloopplaats (HUP). Deze HUP zal op een andere locatie moeten terugkomen en deze is voorzien ten noorden van de

Kauwstraat. Dit is de reden dat de weg iets richting het zuiden gaat worden gelegd. Ook krijgen de bestaande bomen hierdoor een betere groeiplaats.

De gereconstrueerde Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg worden ingericht als erftoegangswegen waar een maximale snelheid gaat gelden van 30 km/uur.

4.12.2 Parkeren

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

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

Fietsparkeren

Bij nieuwe planontwikkelingen moet rekening worden gehouden met normen voor fietsparkeren. Deze zijn opgenomen in de nota "Parkeren in Nijmegen Auto en Fiets 2020-2030" (Parkeernota). Ten behoeve van de nieuwe westelijke stationsentree wordt een nieuwe fietsenstalling gerealiseerd voor een totaal van 3000 fietsen, ontsloten vanaf het zuidelijke fietspad op de Tunnelweg.

4.12.3 Expeditie / bevoorrading

Expeditie en bevoorrading kan geschieden via de Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg bij Vissers Meubelen.

4.13 Duurzaamheid / Klimaat

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

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

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

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

Klimaatadaptatieve maatregelen

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

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

Hittestress

De locatie ligt in een aandachtsgebied voor hittestress en is gevoelig voor hitteoverlast. De ambitie is om de hittestress op deze locatie te verlagen. De toepassing van veel groen en natuurlijke materialen heeft hierop een positief effect.

HIOR

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

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

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

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

5.2 Systematiek van de planregels

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

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

5.3 Beschrijving per bestemming

Verkeer

De wegen binnen het plangebied zijn bestemd tot 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing (waaronder terrassen), verkeerswegen (waaronder busbanen, fiets- en voetpaden), openbaar vervoer (waaronder hoogwaardig openbaar vervoer, kunstwerken (zoals bruggen en andere waterstaatkundige werken), parkeervoorzieningen en fietsenstallingen toegestaan. Tevens is ook de aanleg van bijbehorende voorzieningen mogelijk, zoals groen- en sportvoorzieningen en zijn waterhuishoudkundige en geluidwerende voorzieningen toegestaan.

Waarde - Archeologie 3

Ter bescherming van de mogelijk voorkomende archeologische waarden in het plangebied is een dubbelbestemming opgenomen, waarmee de bouwmogelijkheden en grondwerkzaamheden vanaf een bepaalde omvang worden gekoppeld aan een omgevingsvergunningplicht, te onderbouwen met een archeologisch onderzoek.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

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

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

De realisatie van de Vijfknoop is onderdeel van het project Stationsgebied en wordt gefinancierd uit de volgende (deel)planexploitatie: "G228010 Infra West Vijfknoop".

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

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Voor dit bestemmingsplan is op 23 augustus 2023 een vooraankondiging gepubliceerd. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 14 september tot en met woensdag 25 oktober 2023 voor ter visie gelegen. Binnen deze termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen tegen het plan kenbaar te maken. Er zijn in totaal 5 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn in de zienswijzennota samengevat en voorzien van een beoordeling door het college van burgemeester en wethouders, zie Bijlage 12 Zienswijzennota. Voor zover een onderdeel van een zienswijze niet specifiek aan bod zou komen, wil dat niet zeggen dat de zienswijze niet in de beoordeling betrokken is. De reactie op het betreffende onderdeel ligt dan besloten in de weerlegging van de overige onderdelen van de zienswijze. De ontvankelijke zienswijzen zijn dus volledig in de beoordeling betrokken. Ook is aangegeven of de zienswijzen al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan hebben geleid.

7.2 Overleg

Er heeft vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening plaatsgevonden. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

7.2.1 Provincie Gelderland

Op 25 juli 2023 heeft de Provincie Gelderland aangegeven dat zij zich kunnen vinden in onderhavig bestemmingsplan.

7.2.2 Waterschap Rivierenland

Op 2 augustus 2023 heeft het Waterschap Rivierenland per mail een positief geadviseerd over onderhavig bestemmingsplan.

