

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

Zienswijzennota

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Samenvatting en beoordeling zienswijzen	5
1. Zienswijze 1	5
2. Zienswijze 2	6
3. Zienswijze 3	7
4. Conclusie	17

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 3 (hoek Tunnelweg-Koninginnelaan) heeft van donderdag 30 maart 2023 tot en met woensdag 10 mei 2023 voor eenieder ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 3 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat en voorzien van een beoordeling door het college van burgemeester en wethouders. 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.

Samenvatting en beoordeling zienswijzen

1. Zienswijze 1

Bewoner/ eigenaar nabij plangebied, Boomvalkstraat

Inhoud zienswijze en beoordeling

1. Kappen bomen

Ik wil hierbij met klem vragen om de grote bomen en het andere groen zoveel mogelijk te sparen bij en rondom het UWV gebouw en langs het fietspad richting het station. Waarom worden in deze tijd van klimaatverandering zoveel oudere bomen gekapt? Deze bomen zijn van grote waarden als het gaat om stikstof opname, beschutting zon, leefwereld voor vogels e.a dieren. Voedsel en zuurstof! Kunnen jullie mij vertellen hoe je dit kan verantwoorden om zo'n inbreuk te doen op deze natuur.

Reactie gemeente

Voorop moet worden gesteld dat de vraag of bomen gekapt mogen worden, niet in deze procedure aan de orde kan zijn. Het kappen van bomen wordt geregeld via een omgevingsvergunning voor de activiteit 'vellen van een houtopstand' als bedoeld in artikel 2.2 lid 1 aanhef en onder g Wabo. De raad dient niettemin in het kader van een goede ruimtelijke ordening te bezien of het plan leidt tot een ernstige aantasting van de hoofdbomenstructuur, dan wel of een noodzaak tot behoud van de bomen de realisering van het plan in de weg staat. (Vergelijk: ABRvS 20 oktober 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2335).

De kap van de bomen vormt geen ernstige aantasting van de hoofdbomenstructuur. Dit is reeds gemotiveerd in paragraaf 4.9.3.4 van de plantoelichting (toets aan Bomenplan Nijmegen 2021). In aanvulling daarop geldt dat de te kappen bomen niet bijzonder/monumentaal zijn (zie in dat verband de website van de gemeente ten aanzien "kappen of rooien van bomen", die doorverwijst naar de bomenwaardenkaart in de Groenatlas Nijmegen en het Landelijk Register Monumentale Bomen). Zodoende vormt de eventuele waarde van de bomen (niet aanwezig) ook geen noodzaak tot het behoud van de bomen.

De kap van de bomen is noodzakelijk om de bouw van de nieuwbouw mogelijk te maken. Omdat we als stad ook een grote vraag naar woningen hebben en de mobiliteit binnen het gebied willen verbeteren is na afweging besloten bomen te kappen. Bij elke boom wordt bekeken of het nodig is dat hij verdwijnt. Wanneer dit zo is, kan dit meerdere redenen hebben; vanwege de ontwikkeling in het gebied, vanwege de staat en levensverwachting van de boom, vanwege de grootte of vanwege een combinatie van al deze zaken. Voor elk gebied in het Westerkwartier dat verandert, wordt een plan gemaakt voor het groen dat er in de nieuwe situatie moet komen. Daarbij wordt ook naar de samenhang van het groen in het hele gebied gekeken. In ieder geval komt voor elke boom die verdwijnt door de ontwikkelingen een nieuwe boom terug. Voor de vm. UWV locatie is bekeken wat de mogelijkheden zijn om bomen in het gebied te behouden. Door de omvang van de werkzaamheden zijn er helaas weinig bomen te behouden. Dit heeft onder andere te maken met de saneringswerkzaamheden van de vervuilde grond maar ook voor de aan en afvoer van materialen voor de nieuwbouw. Dit alles in combinatie met regels rondom veiligheid maakt dat er veel ruimte nodig is voor de bouw waardoor de bomen niet kunnen worden gehandhaafd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

2. Zienswijze 2

Bewoner/ eigenaar aangrenzend aan plangebied, Koninginnelaan

Inhoud zienswijze en beoordeling

1. *Toename hinder geluid en luchtkwaliteit door verkeersontsluiting plangebied via Koninginnelaan.*
Naar verwachting van reclamant leidt de voorgestelde ontsluiting van het plangebied (parkeergarage onder nieuwe gebouw en aanleverroute voor de horeca) en het stationsplein West (Kiss&Ride) tot grote verkeershinder op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

Reactie gemeente

DGMR heeft een aanvullende notitie opgesteld. Uit de notitie blijkt dat er geen overschrijding van normen plaatsvindt en dat er in de toekomstige situatie sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de Koninginnelaan.

De piekgeluiden van de laad en losactiviteiten worden door DGMR in het akoestisch onderzoek (bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan) als acceptabel geacht. DGMR heeft het geluid voor laden en lossen daarbij als directe hinder bestempeld. Geluiden van laad en los activiteiten tussen 07.00 en 19.00 uur worden op grond van het Activiteitenbesluit niet meegenomen bij het maximaal geluidsniveau. De visie hierachter is dat er sprake is van kortstondige geluiden, essentieel voor de bedrijfsvoering waarbij het geluid moeilijk te beperken is. Overdag worden deze pieken niet als problematisch gezien omdat er dan geen sprake is van slaapverstoring. Op grond van deze argumentatie achten wij het geluid van de laad en losactiviteiten ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening acceptabel.

Er is sprake van een toename van het verkeer op de Koninginnelaan. Deze toename leidt echter bij geen enkele woning tot een waarneembare toename van het geluid. De toename in geluid is namelijk overal kleiner dan 1,5 dB. Dit komt doordat het geluid op de Koninginnelaan grotendeels wordt overstemd door het geluid op de Tunnelweg. Er blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De toename die door de verkeersaantrekkende werking van het plan, op onder andere de Koninginnelaan, plaatsvindt voldoet ruim aan de toenamegrens van het Besluit Niet in Betekenende Mate (NIBM). De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Dan is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. De achtergrondconcentraties ter hoogte van de beoogde toegangsweg voldoet ruimschoots aan de geldende grenswaarden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast en de aanvullende Notitie Geluid van DGMR is als een nieuwe Bijlage 7 bij de toelichting gevoegd.

De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.4; 'Aanvullende notitie geluid, zie Bijlage 7

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

2. *Toename verkeersdrukke en verkeersveiligheid*
Reclamant is van mening dat de toekomstige verkeersbewegingen in de Koninginnelaan in onderhavig bestemmingsplan zijn onderschat en dat er filevorming zal komen in de Koninginnelaan. Het is reclamant

niet duidelijk waarom voor deze omslachtige toegangsroute is gekozen in plaats van een rechtstreekse aansluiting op de Tunnelweg.

Reactie gemeente

Reclamant stelt dat er metingen zijn gedaan dat er momenteel 4629 motorvoertuigen per etmaal door de Koninginnelaan rijden. Dit getal is afkomstig uit het akoestisch onderzoek en betreft de toekomstige situatie in het jaar 2033 (gebaseerd op verkeersmodel Nijmegen 2031). In dit getal zijn al de verkeersbewegingen opgenomen van de ontwikkelingen die met onderhavig bestemmingsplan en het naastgelegen bestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 5 (fietsenstalling entree west CS) (= o.a. Kiss and Ride op het voorplein) mogelijk worden gemaakt. Bij het doorrekenen van de nieuw te maken verkeerslichtenregeling (stoplicht) bij de Vijfknoop is rekening gehouden met deze intensiteiten. Hierdoor kunnen wel wachtrijen optreden (file), maar deze zullen per cyclus opgelost worden. Dit betekent dat alle verkeersdeelnemers een keer groen krijgen en de wachtrijen weggewerkt kunnen worden en er daarmee geen onaanvaardbare filevorming optreedt. Op dit gedeelte van de Koninginnelaan worden de fietsers separaat van het autoverkeer afgewikkeld op de kruising. De functie van de Fresiastraat en de Koninginnelaan, erftoegangsweg, verandert in de toekomstige situatie niet. De snelheid op deze wegen is en blijft 30km/uur. Door het ontvlechten van het fietsverkeer van het gemotoriseerde verkeer op de Koninginnelaan, zijn wij van mening dat van mogelijke onveilige situaties geen sprake is en dat de toekomstige eindsituatie verbetert ten opzichte van de bestaande situatie.

De Marialaan-Tunnelweg is door de raad vastgesteld als een S-route, namelijk de S102. S-routes zijn de belangrijkste stroomwegen binnen de gemeentegrenzen van Nijmegen. Alleen al om die reden staan we geen nieuwe particuliere ontsluitingen toe op deze wegen. Daarom is gekozen om het plangebied via de Fresiastraat- Koninginnelaan te ontsluiten. Daarnaast wordt vanaf eind dit jaar de kruising Marialaan-Krayenhofflaan-Tunnelweg-Koninginnenlaan-Tweede Oude Heselaan gereconstrueerd. Deze 5 knoop zal dan worden omgebouwd naar een kruising met 4 aansluitende wegen en komt er een nieuwe aansluiting aan de noordzijde van de Tunnelweg ter hoogte van Vissers Meubelen. Ook worden er aan de zuidzijde van de Tunnelweg nieuwe bushaltes aangelegd ter hoogte van de nieuwe ingang van het station aan de westzijde. Hierdoor is er geen ruimte om nog een ontsluiting te realiseren op dit gedeelte Tunnelweg.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

3. Zienswijze 3

Bewoner/eigenaar van een perceel gelegen op circa 750 meter westelijk van plangebied heeft namens zichzelf én de Oogvereniging Nederland een zienswijze ingediend. In deze zienswijzennota verder aangeduid als 'de Oogvereniging'.

1. Statement Oogvereniging

Het plan blokkeert een noodzakelijke verbinding in de stad tussen west en centrum. Een verbinding door een openbare stationstunnel met gelijkvloerse aansluitingen op de stationspleinen aan de westzijde en de centrumzijde van het station. Deze verbinding is dringend gewenst en onmisbaar in de toekomstige situatie na de forse toename van het aantal reizigers en na realisering van de omvangrijke nieuwe bouwplannen voor wonen, werken en ontspannen. Een nieuwe verbinding tussen west en centrum is noodzakelijk voor bereikbaarheid, voor veiligheid en voor de toegankelijkheid voor voetgangers, in het bijzonder voor ouderen en voor mensen met een beperking.

Reactie gemeente

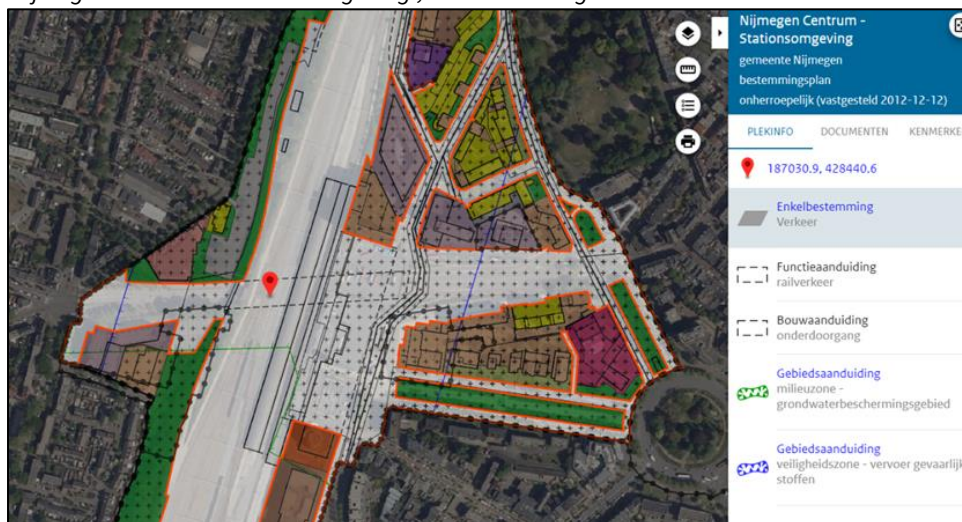
Met de nieuwe westentree en verlengde perrontunnel wordt een doorgaande verbinding, via het station, gerealiseerd van de westzijde van het spoor naar de oostzijde van het spoor. Hierdoor is het station voor de

reizigers aan de westzijde van het spoor eenvoudig(er) te bereiken. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van Nijmegen West en hiermee wordt de barrière vanwege het spoor tussen Nijmegen West en Nijmegen Centrum weggenomen. Deze doorgaande verbinding is op de eerste plaats bedoeld voor de treinreizigers. Het is echter ook voor niet-treinreizigers mogelijk om van deze doorgaande verbinding, tijdens de openingstijden van het station Nijmegen, gebruik te maken.

Het bouwplan voor de UWV-locatie markeert de nieuwe westentree/uitgang naar het centraal station. Het sluit aan op het nieuwe stationsplein met hotel en horeca op de begane grond en vormt zo een belangrijk onderdeel van de nieuwe stationsomgeving. De natuurlijke hoogteverschillen in het gebied zullen daarbij ten alle tijden moeten worden overbrugd. Doordat het station boven op de stijlrand van de spoelzandwaaier ligt, waarop Nijmegen in de loop der eeuwen is ontstaan, is er sprake van substantiële hoogteverschillen tussen de centrumzijde en de westzijde van de stad.

Voor wat betreft de rechtstreekse verbinding van Nijmegen West naar Nijmegen Centrum bestaat altijd nog de mogelijkheid om, ook na de realisatie van de westentree en na realisatie van de mogelijkheden die onderhavig bestemmingsplan biedt, gebruik te maken van de tunnelverbinding Tunnelweg.

Daarnaast staat het bestemmingsplan niet aan een veilige, toegankelijke en bereikbare omgeving in de weg. Immers, op grond van alle bestemmingen zijn voetgangerspaden toegestaan. Daar komt nog bij dat aan de gronden onder het spoor en aan de oostzijde van het spoor, op grond van het bestemmingsplan 'Nijmegen centrum – Stationsomgeving', de bestemming 'Verkeer'.



Bron afbeelding: ruimtelijkeplannen.nl

Bovendien is van belang dat volgens vaste rechtspraak van de Afdeling (bijvoorbeeld: de uitspraak van de Afdeling van 12 september 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BX7111)) de uiteindelijke inrichting van het bestemmingsplan een uitvoeringsaspect betreft dat niet in de bestemmingsplanprocedure aan de orde kan komen.

Voor wat betreft de uiteindelijke en daadwerkelijke inrichting wordt het 'Handboek Nijmegen toegankelijk 2019' als richtlijn gehanteerd. Dit is reeds verwerkt in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte'. Verder hebben burgemeester en wethouders het 'Actieprogramma inclusie 2021-2024' (hierna: 'het Actieprogramma') op 6 juli 2021 vastgesteld. De basis van het Actieprogramma is gelegen in het VN-verdrag inzake rechten van personen met een handicap. Met het Actieprogramma is de zorg voor een inclusieve samenleving verankerd in het regulier beleid. Het leiden van een menswaardig bestaan is dan ook een uitgangspunt bij het maken van het gemeentelijke beleid.

Bij de verdere uitwerking en detaillering van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen worden ervaringsdeskundigen ingeschakeld. Voor het stroomlijnen van de inbreng van alle relevante ervaringsdeskundigen is adviesbureau PBT ingeschakeld, die daarbij het 'Design for All' principe hanteert.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

2. Toezeggingen in andere procedure

Volgens reclamant heeft de gemeente Nijmegen twee toezeggingen gedaan aan de Oogvereniging in de beroepsprocedure voor het bestemmingsplan Nijmegen Centrum – Stationsomgeving – 5 (fietsenstalling en entree west CS).

- Toezegging 1 houdt in dat de gemeente de uitspraak in deze bodemzaak af zal wachten en dat er tot die tijd geen gebruik zal worden gemaakt van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingsmogelijkheden, noch vergunningen worden verleend voor de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen.
Reclamant is van mening dat de gemeente ongestoord door is gegaan met de planontwikkeling. Zo vonden er overleggen, onderzoeken en presentaties plaats over de UWV-locatie, de Vijfknoop, de locatie Visser Wonen en de P+R-locatie. Nu wordt het bestemmingsplan UWV ter inzage gelegd, juridisch een proces met rechtsgevolgen die niet of nauwelijks omkeerbaar zijn.
- De tweede toezegging die gedaan is door de gemeente is dat in de ontwikkeling van het stationsgebied zeker gebruik zal worden gemaakt van ervaringsdeskundigen op vele vlakken. Ook de expertise vanuit de Oogvereniging. Tevens verwijst Reclamant in dit kader naar het amendement 'Inclusief participeren de norm' dat bij de vaststelling van het Participatiebeleid Ruimtelijk Domein is aangenomen; en dan met name naar beslispunt 4, deel 3: 'met dien verstande dat de ontwikkelagenda daarnaast ook een nadere uitwerking geeft aan hoe mensen met een beperking op een inclusieve manier betrokken worden in de participatie met aandacht voor representativiteit en ervaringsdeskundigen'.
Reclamant constateert dat deze toezegging nog niet is gerealiseerd en dat het amendement niet heeft geleid tot een representatieve en inclusieve inschakeling van ervaringsdeskundigen. Bij de voorbereiding en totstandkoming van het plan UWV zijn geen ervaringsdeskundigen betrokken. Reclamant is niet in de gelegenheid gesteld om over het conceptontwerpplan te adviseren.

Reactie gemeente

Dat er geen gebruik gemaakt wordt van de met het bestemmingsplan voor de Westentree mogelijk gemaakte ontwikkelingen betekent dat er geen fysieke uitvoering plaatsvindt die onomkeerbaar is, zoals het starten met bouwen. Hier heeft de gemeente zich wel degelijk aan gehouden. Het overleg over plannen, het onderzoek ter voorbereiding op uitvoering, de uitleg over plannen aan bewoners en belanghebbenden en de planologisch juridische voorbereiding voor de ontwikkeling op de voormalige UWV locatie behoort daar niet toe.

- *Aan de toezegging dat er bij de ontwikkeling van de plannen in het Stationsgebied gebruik gemaakt zal worden van ervaringsdeskundigen op vele vlakken, inclusief die van de Oogvereniging is door de gemeente Nijmegen op verschillende manieren gevolg gegeven: Verschillende 1-1 contactmomenten naar aanleiding van inbreng door de Oogvereniging tijdens verschillende participatiemomenten door de gebiedsmanager, projectontwikkelaar, projectleiders en omgevingsmanagers om kennis te maken, bedoeling van inbreng te begrijpen en te bespreken wat de gemeente Nijmegen daar wel en niet mee kan doen.*

- *Bespreking alternatief schetsontwerp dat de Fietzersbond samen met de Oogvereniging voorjaar 2022 heeft ingediend als reactie op de plannen van ProRail en de gemeente voor het Stationsgebied op 8 november 2022 en 5 december 2022.*
- *Sinds 4 juli 2022 (11 oktober 2022, 15 december 2022, 16 maart 2023, 22 juni 2023) regulier overleg met verschillende belangenverenigingen (waaronder de Oogvereniging) over projecten aan de westzijde van het Stationsgebied (het Westerkwartier). Daarbij gaat het over het proces van deze gebiedsontwikkeling, de rol van de belangenverenigingen daarbij en over de inhoud van de plannen. Het gaat bijvoorbeeld over uitgangspunten zoals inclusief, toegankelijk, veilig en bereikbaar, over de stand van zaken van de verschillende projecten en over de mening / adviezen van de lokale belangenverenigingen daarover.*
- *De gemeente Nijmegen is niet de enige partij die over deze gebiedsontwikkeling gaat. De plannen binnen het reizigersdomein vallen onder de verantwoordelijkheid van ProRail / het ministerie van I&W, de ontwikkeling ter plaatse van het vm. UWV-gebouw valt onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar, de Van Herk Groep waarvoor NEOO de ontwikkelaar is. Op verzoek van de lokale belangenverenigingen (waaronder de Oogvereniging) heeft de gemeente daarom op 2 februari 2023 overleg met ProRail en de landelijke belangenverenigingen georganiseerd. Doel was te bespreken welke uitgangspunten ProRail bij de ontwikkeling van stations(omgevingen) hanteert, hoe de (landelijke) belangenverenigingen hierbij betrokken worden en wat hun advies is over de Nijmeegse situatie. Daarnaast is in het overleg met de belangenverenigingen afgesproken dat de gemeente het overleg met de ontwikkelaar organiseert. Doel is te bespreken welke uitgangspunten zij bij de vastgoedontwikkeling hanteren. De ontwikkelaar heeft aangegeven hiervoor open te staan. Dit overleg vindt eind 2023 plaats. De gemeente heeft adviesbureau (PBT) opdracht te geven de inbreng van ervaringsdeskundigen te organiseren en de vragen die spelen bij belangenverenigingen te stroomlijnen voor de plannen aan de westzijde van het spoor. Dit gebeurt door verschillende soorten ervaringsdeskundigen (waaronder de Oogvereniging) in te schakelen voor input aan de voorkant van het maken van plannen en bij de beoordeling van plannen. Daarbij wordt de term Design for All gehanteerd.*

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

3. *Een integraal planologisch plan voor de gehele stationsomgeving*
Reclamant is van mening dat voor de plannen PHS, UWV, Vijfknoop, locatie Vissers Meubelen en P+R locatie vanuit een goede ruimtelijke ordening en rechtszekerheid één samenhangend plan is vereist. Bij de voortgang van het ter inzage leggen van nieuwe kleine bestemmingsplannen in het stationsgebied zoals het plan UWV komt steeds sterker naar voren dat het voor een burger vrijwel onmogelijk wordt om in de mist van plannen een goede toetsing te doen van integrale onderwerpen als toegankelijkheid.

Reactie gemeente

De gemeente vat de zienswijze van de Oogvereniging zo op dat het bestemmingsplan volgens de Oogvereniging ten onrechte betrekking heeft op een te beperkt plangebied. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling komt de gemeente beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzing van een bestemmingsplan. Zie hiervoor (bijvoorbeeld) de uitspraak van de Afdeling van 23 juni 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:1338), waarin de Afdeling als volgt overweegt:

- a. *“5. [appellant] betoogt dat de begrenzing van het bestemmingsplan verlegd moet worden tot de oostelijke grens van het bestemmingsplan "Vliegende Vennen Noord-Oost". Door de volkstuinen buiten het plan te laten en over te gaan tot een afronding van het plangebied wordt gehandeld in strijd met diverse visiedocumenten en met de plantoelichting en is geen sprake van een goede*

ruimtelijke ordening, aldus [appellant]. [appellant] heeft ook gewezen op een op door hem ingediend voorstel voor een andere inrichting van het plan, waarbij ook de huidige volkstuinen zijn betrokken.

- b. 5.1. De raad komt beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.*
- c. Gelet op wat [appellant] heeft aangevoerd is de Afdeling van oordeel dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat tussen het plangebied en de ten oosten van het plangebied gelegen volkstuinen sprake is van een dusdanige ruimtelijke samenhang dat de volkstuinen ook onderdeel hadden moeten uitmaken van het bestemmingsplan. Gelet hierop en gegeven de beleidsvrijheid in dezen, kan het standpunt van de raad om laatstbedoelde gronden buiten het plangebied te laten, niet onredelijk geacht worden.”.*

Naar ons oordeel strekt de vastgestelde planbegrenzing ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het volgende van belang.

Het voorliggende bestemmingsplan is in procedure gebracht om de herontwikkeling van de voormalige UWV-locatie mogelijk te maken. De planbegrenzing is zodanig bepaald dat deze aan de oostzijde aansluit op het bestemmingsplan Nijmegen Centrum Stationsomgeving – 5 (fietsenstalling entree west CS) welke op 9 maart 2022 door de gemeenteraad is vastgesteld. Daarbij zijn binnen de planbegrenzing alleen de gronden opgenomen die daadwerkelijk noodzakelijk zijn om de voorziene ontwikkeling te realiseren. Ook voor wat betreft de overige genoemde gronden (P+R locatie, Vijfknoop, Visser Meubelen) aan de westzijde van het spoor geldt dat deze gronden niet nodig zijn voor de realisatie van de hiervoor genoemde ontwikkeling. Evenmin staan deze gronden aan de realisatie van de voorziene ontwikkeling in de weg. Ook voor deze gronden geldt bovendien dat er nog geen concrete plannen zijn vastgesteld voor de (her)ontwikkeling hiervan.

Gelet hierop zijn wij van oordeel dat er tussen het plangebied en de overige gronden in de omgeving geen dusdanige samenhang bestaat dat deze omliggende gronden in het bestemmingsplan hadden moeten worden opgenomen. Daar komt nog bij dat een dergelijke samenhang door de Oogvereniging niet aannemelijk is gemaakt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

4. MER rapportage

Volgens Reclamant is op basis van de optelsom van alle woningbouwplannen in de stationsomgeving wel degelijk een volwaardige MER procedure doorlopen moet worden. Het beoordelen van uitsluitend één van de deelplannen, zoals in onderhavig bestemmingsplan, in de stationsomgeving is onvoldoende.

Reactie gemeente

Het is niet per se noodzakelijk om alle woningbouwplannen in de stationsomgeving in één MER procedure te beoordelen. Dat baseren wij op jurisprudentie uit Eindhoven. Op 25 januari 2023 gaf de Raad van State in haar uitspraak over de ontwikkeling van een deelplan in de Eindhovense stationsomgeving (ECLI:NL:RVS:2023:292) aan:

- “8. [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 2], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7] en SBE betogen dat er ten onrechte geen milieueffectrapportage is opgesteld voor het plan. Zij voeren aan dat het voorliggende plan samenhangt met andere ontwikkelingen in Stationsgebied Zuid-Oost en dat om die reden een m.e.r.-beoordeling aan het voorliggende plan ten grondslag gelegd had moeten worden die betrekking heeft op alle ontwikkelingen binnen het*

gebied. Dat er sprake is van één stedelijk ontwikkelingsproject, volgt volgens [appellant sub 7] uit de omstandigheid dat de plannen aan elkaar grenzen en op elkaar zijn afgestemd.

- *8.1. De Afdeling overweegt dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat er tussen het voorliggende plan en de andere ontwikkelingen in het Stationsgebied waar appellanten op wijzen niet zo'n samenhang bestaat dat de ontwikkelingen voor de toepassing van de m.e.r.-regelgeving één activiteit vormen. De Afdeling volgt daarin het standpunt van de raad dat niet is gebleken van een financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen en dat de ontwikkeling niet afhankelijk is van de realisatie van de andere ontwikkelingen in het Stationsgebied. Het feit dat de ontwikkelingen op relatief korte afstand van elkaar zijn gelegen, maakt niet dat er sprake is van een bouwkundige samenhang. De omstandigheid dat de gemeente Eindhoven beschikt over een overzicht van de geplande bouwactiviteiten van de ontwikkelingen in het Stationsgebied maakt evenmin dat de raad had moeten uitgaan van samenhang tussen de ontwikkelingen. De raad heeft dus geen aanleiding hoeven zien om de in het plan mogelijk gemaakte ontwikkeling samen met de andere ontwikkelingen in het Stationsgebied te beschouwen als één stedelijk ontwikkelingsproject.”*

In geval van het Stationsgebied Nijmegen volgt ook dat er geen financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de planonderdelen van het stationsgebied is. Er is sprake van een zelfstandige ontwikkeling door een externe partij die niet betrokken is bij de andere ontwikkelingen in het gebied, waarvoor een afzonderlijke anterieure overeenkomst is opgesteld. Het project zal zelfstandig gerealiseerd worden waarbij door de initiatiefnemer een afzonderlijke omgevingsvergunning aangevraagd wordt, die alleen op deze ontwikkeling ziet. Voor de UWV locatie is een afzonderlijke vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, welke is opgenomen in de bijlage bij het bestemmingsplan. Het project kan los van de overige ontwikkelingen gerealiseerd worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

5. Wensdenken m.b.t. inpassing hoogbouw

Het ontwikkelen van een hoogbouwvisie is een visie voor de hele stad en voor het silhouet daarvan. Het in een dwarsdoorsnede plaatsen van enkele hoge gebouwen ten westen en ten oosten van het station leidt niet tot een eenheid van hoogbouw voor de stad Nijmegen, temeer daar de hoogbouw plan UWV vooral of uitsluitend is ingegeven vanuit aantal wooneenheden en exploitatie. Vanuit de omliggende laagbouw ontstaat geen enkele samenhang gelet op de onevenredig grote hoogteverschillen en overgangen op zeer korte afstand. Met het hoge gebouw van het plan UWV ontstaat er geen samenhang met de omgeving. Het is onduidelijk welk ensemble ontstaat met het gebouw van de westentree van het station en de nieuwbouw op de locatie Vissers Wonen. Opgemerkt wordt dat het getekende perspectief vanaf de Schaik Mathonsingel van het stationsgebouw en het gebouw plan UWV niet klopt en hierdoor een onjuiste indruk geeft van de inpassing. Een integrale hoogbouwvisie moet worden opgesteld als toetsingskader voor het plan UWV.

Reactie gemeente

De gemeente Nijmegen is bezig met een grote woningbouwopgave in de bestaande stad. Met name omdat deze locatie zo dicht bij het station ligt is ervoor gekozen om een hoge woningdichtheid en dus ook voor een deel stedelijke hoogbouw te realiseren. Om goed aan te sluiten op de directe omgeving is er in het stedenbouwkundig ontwerp voor gekozen om een bouwblok te maken, met beperkte bouwhoogtes, met daarin opgenomen een hoge toren. Op deze manier is het mogelijk om naar alle zijdes in bouwhoogte en uitstraling aan te sluiten op de directe omgeving.

Aan de zijde van de Fresiastraat en de Koninginnenlaan, is het gebouw 4 en 5 bouwlagen met woningen aansluitend op de bestaande woningen aan de overzijde. Naar de Tunnelweg is de bouwhoogte voor een

deel ook 5 bouwlagen maar meer aansluitend op het entreeplein van de nieuwe ingang naar het station is de nieuwe toren gesitueerd die de nieuwe westentree van de stad markeert.

De in het plan voorziene ontwikkelingen sluiten dan ook aan bij de "Notitie hoogbouw - Nijmegen boven de boomgrens" van de gemeente Nijmegen uit mei 2005. In de Hoogbouwnotitie wordt het gemeentelijk beleid voor het realiseren van nieuwe hoogbouw uiteengezet. In de Hoogbouwnotitie wordt ingegaan op de beleidscriteria voor nieuwe hoogbouw. Ook wordt ingegaan op de locaties waar nieuwe hoogbouw wenselijk wordt geacht. Volgens de Hoogbouwnotitie is bij het ontwikkelen van knooppunten intensivering van het ruimtegebruik met een diversiteit aan stedelijke functies van belang. Hoogbouw is bij uitstek een middel om deze knooppunten vorm te geven en de dynamiek te accentueren. De knooppunten vormen een onderdeel van het stedelijk weefsel en de hoofdinfrastructuur en hoogbouw kan op nadrukkelijke wijze bijdragen aan de herkenbaarheid en identiteit daarvan

Bovendien sluit onderhavig bestemmingsplan aan bij de omgevingsvisie 'Nijmegen stad in beweging, omgevingsvisie 2020-2040'. In de omgevingsvisie is opgenomen dat we de mogelijkheden van verdichting en functiemenging vooral in de stedelijke knooppunten stimuleren. Dit zijn de locaties waar verschillende vervoersstromen, voorzieningen en werklocaties samenkomen. Denk daarbij aan o.a. het stationsgebied. Stedelijke verdichting met hoogbouw plannen we vooral rond de openbaar vervoersknopen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast en de Notitie Hoogbouw als een nieuwe Bijlage 2 bij de toelichting gevoegd. De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.1; 'Bij inpassing van hoogbouw in een stedelijke omgeving dient grote zorgvuldigheid in acht te worden genomen (o.a. inpassing Nijmeegse skyline, aansluiting schaal en maat directe omgeving, parkeren, bezonning en windhinder, zie ook Bijlage 2 Notitie Hoogbouw)'. Tevens is paragraaf 3.3.1. van de toelichting bij het bestemmingsplan aangepast. Aan de conclusie is de volgende zin toegevoegd: 'Deze ontwikkeling betreft een stedelijke verdichting met hoogbouw plannen rond een openbaar vervoers-knoop.'

6. Onduidelijkheid over ruimtelijke situering van diverse functies

Reclamant constateert dat binnen het plan UWW niet is aangegeven waar in het bouwblok verschillende functies worden gesitueerd en/of in de regels ruimtelijk relevante aspecten ten aanzien van deze functies worden geborgd.

Reactie gemeente

In de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat in het bestemmingsplan, ten behoeve van de uitvoerbaarheid van de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen, percentages van woningbouwcategorieën opgenomen kunnen worden. De categorieën woningbouw die de gemeente mag hanteren in het bestemmingsplan) zijn nader bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening en betreffen sociale huurwoningen, geliberaliseerde woningen voor middenhuur, sociale koopwoningen en particulier opdrachtgeverschap.

Voordat gemeenten de in bestemmingsplannen opgenomen eisen ten aanzien van voornoemde categorieën ten uitvoer kunnen leggen, dienen zij eerst een verordening vast te stellen. Op 12 juli 2023 is de Verordening doelgroepen woningbouw Nijmegen vastgesteld.

Ten tijde van opstellen van het plan was de doelgroepenverordening nog niet vastgesteld. Met de ontwikkelende partij is een anterieure overeenkomst gesloten op 13 juni 2023. In deze overeenkomst is het aandeel sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen afgesproken en zijn per categorie instandhoudingstermijnen, prijsgrenzen en doelgroepen vastgelegd. Op 21 juni 2023 gaf de Raad van State in haar uitspraak over de ontwikkeling van 6 woningen (ECLI:NL:RVS:2023:2396) aan:

- '5.4. De Afdeling is van oordeel dat de raad zich op het standpunt heeft mogen stellen dat met het bestemmingsplan wordt voldaan aan de doelstellingen uit de woonvisie. Op grond van artikel

3.1.2, eerste lid, van het Bro heeft de raad de bevoegdheid en niet de plicht om regels te stellen met betrekking tot bepaalde woningbouwcategorieën. De raad heeft in dit geval hierover geen regels in het plan opgenomen. De raad heeft ervoor gekozen om de afspraken omtrent sociale huurwoningen in de overleggen tussen partijen vast te leggen. De Afdeling acht dit niet onredelijk.

Borging via de anterieure overeenkomst achten wij voldoende en wij zien dan ook geen noodzaak om het bestemmingsplan op dit onderdeel te wijzigen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

De functies wonen, hotel en co-workingspaces zijn niet nader aangeduid op de verbeelding omdat deze functies vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geen bescherming ten opzichte van elkaar behoeven en hiermee flexibiliteit wordt geboden bij de uitwerking van het bouwplan.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening kunnen parkeernormen niet meer worden opgenomen in de bouwverordening. Dit betekent dat de gemeente bij nieuwbouwplannen niet meer een aantal parkeerplaatsen kan eisen. Indien bij de bouw van nieuwe woningen, kantoren of andere functies onvoldoende parkeerplaatsen worden aangelegd, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de omgeving. Om bij nieuw- en verbouw toch de mogelijkheid te hebben de aanvrager te verplichten een minimaal aantal parkeerplaatsen aan te laten leggen, kan hiervoor een parkeernorm worden opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan is deze regeling opgenomen in artikel 10.2 van de regels van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

7. *Verkeersontsluiting is geregeld in het plan Westentree*

De verkeersontsluiting van het plan UWV wordt geheel bepaald en geregeld in het pan Westentree. En daarnaast in het plan voor de Vijfknoop. Niet kan worden overzien en geborgd dat een bereikbare, veilige en toegankelijke situatie zal ontstaan. De situatie zal volgens het STOMP principe moeten worden verduidelijkt en gerealiseerd.

Reactie gemeente

Het realiseren van de voorgestelde verkeersontsluiting is gelegen in de verkeersbestemmingen van de aanliggende bestemmingsplannen 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 5 (fietsenstalling entree West CS)' aan de zuidzijde, 'Nijmegen Oud West 2015' aan de westzijde/Vijfknoop en 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving' aan de Noordzijde. Deze bestemmingsplannen staan niet aan de realisatie van onderhavige ontwikkeling in de weg.

Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling (uitspraak van de Afdeling van 12 september 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BX7111)) is de uiteindelijke inrichting van het bestemmingsplan een uitvoeringsaspect betreft dat niet in de bestemmingsplanprocedure aan de orde kan komen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

8. *Veiligheid*

Het veiligheidsrapport van Brandweer Gelderland- Zuid van 15 november 2021 roept bij reclamant de volgende vragen op m.b.t. veiligheid van niet zelfredzame personen en van parkeren en laadpaalvoorzieningen van elektrische auto's in de parkeergarage. Hoe brengt de gemeente deze adviezen in uitvoering? Worden voorzieningen voorgesteld en gerealiseerd voor niet zelfredzame personen?

Reactie gemeente

Over 2/3 van het plangebied ligt een veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen. Deze is ook aangegeven op de plankaart. Binnen deze zone is het realiseren van zeer kwetsbare objecten uitgesloten. De bouwaanvraag zal aan deze regel worden getoetst. Hiermee is het uitgesloten dat er binnen de aangegeven zone gebouwen worden gerealiseerd die gebruikt worden door groepen van niet zelfredzame personen.

Het parkeren van en laadpaalvoorzieningen voor elektrische auto's in parkeergarages zijn uitvoeringsaspecten die niet in de bestemmingsplanprocedure aan de orde komt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

9. *Borging in de regels van het bestemmingsplan*

Reclamant is van mening dat het beeldkwaliteitsplan in de regels van het bestemmingplan moet worden opgenomen. In het windhinderonderzoek wordt aangegeven dat het beplantingsplan aangelegd moet worden willen de uitkomsten van de (val)winden rondom het gebouw van het plan UWV acceptabel zijn. Dit beplantingsplan is nergens vastgelegd. Hoe realistisch is het om van forse bomen op het stationsplein uit te gaan gegeven de gebouwen onder het plein? Een integraal windonderzoek van het station en de westzijde daarvan is noodzakelijk.

Reactie gemeente

Het beeldkwaliteitsplan bevat de stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden voor de UWV-locatie. Het Beeldkwaliteitsplan wordt samen met het bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden aan de Raad. Na vaststelling door de Raad wordt het beeldkwaliteitsplan onderdeel van de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit. Een aanvraag voor omgevingsvergunning voor de (nieuw)bouw van bouwwerken ter plaatse van het plangebied wordt dan getoetst aan de redelijke eisen van welstand zoals die volgen uit de Uitwerkingsnota én het beeldkwaliteitsplan wat daar een onderdeel van wordt.

Er is een nieuw onderzoek Windhinder, zie Bijlage 16 van de toelichting van het bestemmingsplan, uitgevoerd waarbij de windklimaatssituatie is doorgerekend zonder de aanwezigheid van de toekomstige begroeiing.

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

Conclusie

De zienswijze geeft wel aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.14 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast en de aanvullende notitie windhinder van Peutz (3 oktober 2023) is als nieuwe Bijlage 16 bij de toelichting gevoegd. De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.14; 'Naar aanleiding van een ingediende zienswijze is een nieuw onderzoek, Bijlage 16 Windhinder, aanvullende notitie uitgevoerd waarbij de windklimaatssituatie is doorgerekend zonder de aanwezigheid van de toekomstige begroeiing.

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

kwalificatie windgevaar of een beperkt risico op windgevaar niet voor. '.

10. Financiering van plan UWV

In de plantoelichting komen (openhartige) passages voor over de financiering van het plan en het benutten van inkomsten binnen het plan en bekostigen van zaken buiten het plan. Dit zou geregeld zijn in een anterieure overeenkomst. Hierdoor zijn kosten en opbrengsten publiekrechtelijk niet verantwoord. De gemeente wordt gevraagd om hiervan de juridische onderbouwing te geven. Is voor transparantie bij het plan UWV een planexploitatie of exploitatieverordening noodzakelijk?

Reactie gemeente

Door middel van een anterieure overeenkomst verzekert de gemeente het kostenverhaal. De Anterieure overeenkomst met de eigenaar van de voormalige UWV-locatie, Imola BV is op 12 juni 2023 vastgesteld door het college van B&W en op 13 juni 2023 getekend. Imola is een bijdrage in de plankosten verschuldigd. Ook betaalt Imola een bijdrage aan de herinrichting van de toekomstige openbare ruimte rondom het gebouw (bijdrage bovenwijkse voorzieningen). Door ondertekening is het kostenverhaal verzekerd. Bij vaststelling van het bestemmingsplan hoeft daarom geen exploitatieplan vastgesteld te worden. Een exploitatieplan is een juridisch instrument om het kostenverhaal privaatrechtelijk af te dwingen. Dit is in dit geval dus niet nodig.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

11. Verbinding tussen de publieke voorzieningen van het plan UWV en het stationsplein en stadscentrum

Er is geen kwalitatief hoogwaardige verbinding tussen de publieke voorzieningen van het plan UWV en het stationsplein en het centrum van Nijmegen.' Uitsluitend via betaalpoortjes van NS kan de voetganger van het hotel, de horeca, de werklocaties van plan UWV naar het centrum. Een openbare toegankelijke verbinding tussen de westzijde van het Station en centrum ontbreekt. Het alternatief is 10 meter traplopen en de tunnel.

Reactie gemeente

Voor de reactie van deze verwijzen wij naar de gemeentelijke reactie onder punt 1 van uw zienswijze. In aanvulling op dit punt nog het volgende: In het kader van de ontwikkeling van de UWV is een bijdrage aan de reuring aan plein en Tunnelweg voorgeschreven. Tevens wordt door de gemeente via de bespreking van de ontwerpen in het Ruimtelijk Kwaliteitsteam gestuurd op kwalitatief goede architectuur, groene inbedding en een logische aansluiting op de nieuwe Westentree direct aan de belangrijke route voor voetgangers, fietsers en autoverkeer die de Tunnelweg blijft, met belangrijke zichtlijnen en oriëntatie op elk niveau.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

12. Toegankelijkheid gemeentelijke plannen

Voor mensen met een (visuele) beperking is toegankelijk communiceren een wezenlijke aangelegenheid. Wij vragen de gemeente om in de reactie op de zienswijze op een voor personen met een visuele beperking toegankelijke wijze te reageren conform besluit Digitale Toegankelijkheid Overheid en de Wcag 2.2.

Reactie gemeente

Het ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig de voorgeschreven wettelijke regels opgesteld en bekendgemaakt. Het Tijdelijke besluit digitale toegankelijkheid overheid en de Wcag 2.2 zien op de

toegankelijkheid van websites en apps van overheidsinstanties. Voor de bestemmingsplanprocedure wordt gebruik gemaakt van de volgende websites: www.ruimtelijkeplannen.nl en www.nijmegen.nl. Via <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/over?cmsName=RoOver> komt u meer te weten over de toegankelijkheid van www.ruimtelijkeplannen.nl. Op <https://www.nijmegen.nl/toegankelijkheid/> vindt u meer informatie hoe de website van de gemeente Nijmegen voldoet aan de overheidsstandaard WCAG 2.1 op niveau AA.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

13. Conclusie

Reclamant concludeert dat het plan UWV fragmentarisch is en dat het plan een ruimtelijk planologisch kader voor het totale stationsgebied Nijmegen CS mist. Het plan is niet consistent en voorziet niet in goed ruimtelijk en planologisch beleid. In het bijzonder niet voor voetgangers.

Het maatschappelijk draagvlak is niet getoetst en ontbreekt. Er heeft geen participatie en inschakeling van ervaringsdeskundigen plaats gevonden. Design for all is niet als ontwerpprincipe gehanteerd.

Het plan blokkeert de realisering van de noodzakelijke verbinding in de stad tussen west en oost. Een verbinding door de stationstunnel met gelijkvloerse aansluitingen op een verdiept stationsplein aan de oost- en centrumzijde en met een aansluiting via een comfortabele hellingbaan op bestaande wegen aan de westzijde. Er wordt niet voorzien in een publieke verbinding met een goede bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor alle voetgangers, in het bijzonder niet voor ouderen en mensen met een (visuele) beperking. Het plan voorziet niet in goede ruimtelijke ordening zoals wettelijk vereist. De planstukken zijn niet geheel toegankelijk voor mensen met een (visuele) beperking. Concluderend het verzoek om onthouding van goedkeuring van het plan UWV.

De Oogvereniging vertrouwt erop dat u zult besluiten conform ons verzoek om onthouding van goedkeuring.

Reactie gemeente

Gelet op hetgeen hiervoor uiteengezet is geeft de zienswijze geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

4. Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben de volgende aanpassingen plaatsgevonden:

- De notitie Geluid van DGMR is als bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.
- Paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast. De volgende tekst is toegevoegd aan paragraaf 4.4; 'Aanvullende notitie geluid, zie Bijlage 7

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

- De Notitie Hoogbouw is als een nieuwe Bijlage 2 bij de toelichting gevoegd.
- Aan Paragraaf 4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volgende zin toegevoegd; 'Bij inpassing van hoogbouw in een stedelijke omgeving dient grote zorgvuldigheid in acht te worden genomen (o.a. inpassing Nijmeegse skyline, aansluiting schaal en maat directe omgeving, parkeren, bezonning en windhinder, zie ook Bijlage 2 Notitie Hoogbouw)'.

- Paragraaf 3.3.1. van de toelichting bij het bestemmingsplan is aangepast. Aan de conclusie is de volgende zin toegevoegd: 'Deze ontwikkeling betreft een stedelijke verdichting met hoogbouw plannen rond een openbaar vervoers-knoop.'
- De aanvullende notitie windhinder van Peutz (3 oktober 2023) is als nieuwe Bijlage 16 bij de toelichting gevoegd.
- Aan Paragraaf 4.14 van de toelichting van het bestemmingsplan is de volgende tekst toegevoegd: 'Naar aanleiding van een ingediende zienswijze is een nieuw onderzoek, Bijlage 16 Windhinder, aanvullende notitie uitgevoerd waarbij de windklimaatssituatie is doorgerekend zonder de aanwezigheid van de toekomstige begroeiing.
- Uit de notitie blijkt dat er ook zonder begroeiing geen overschrijding van het windgevaar optreedt. Een slecht windklimaat voor de activiteit doorlopen is nergens vastgesteld. Voor de gevels en in de directe omgeving van het plan is overwegend een goed windklimaat voor doorlopen vastgesteld. Ook komt de kwalificatie windgevaar of een beperkt risico op windgevaar niet voor. '.