

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

Zienswijzennota

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat) heeft van donderdag 14 september tot en met woensdag 25 oktober 2023 voor eenieder ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 5 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, Eerste oude Heselaan

Inhoud zienswijze en beoordeling

Reclamant is van mening dat door de ligging van het nieuwe kruispunt dicht bij de vijfknop een verstopping van dit kruispunt ook makkelijk leiden tot grote verstoppingen. De doorstroming van het autoverkeer verslechtert daarmee. Reclamant draagt een oplossing aan: Het snelfietspad dat nu van de Waalbandijk af komt en abrupt eindigt in de Heselaan wordt doorgetrokken langs het sportveldje. Daarna buigt het naar links omhoog en loopt dan over het terrein van ns/ prorail. Naast het fietspad komt er een groenstrook, onderdeel van de corridor. De spoortunnel wordt een stukje verlengd. Fietspad en groenstrook steken via het verlengde deel de Tunnelweg S102 over. Het fietspad eindigt bij de fietsenstalling, terwijl de corridor verder loopt. Een alternatief hiervoor is een fietstunnel onder de S102. Bijvoorbeeld op de plaats waar het nieuwe kruispunt is gepland. Bij de aanleg van station Lent is destijds een tunnel en een fly-over aangelegd. Waarom zou dat hier niet kunnen? Andere verkeersdeelnemers hoeven dan niet de dupe worden, zoals in de huidige plannen.

Reactie gemeente

In de nieuwe situatie komen er inderdaad twee kruispunten. Echter deze twee kruispunten zijn softwarematig aan elkaar gekoppeld en werkt daardoor als 1 kruispunt. Het gevolg hiervan is dat bepaalde rijrichtingen volggroen krijgen. Uit de berekeningen blijkt dat de nieuwe situatie zo goed werkt dat de cyclustijd (alle richtingen op het kruispunt een keer groen) van de kruising daalt van 230 seconde in de avondspits naar circa 90 seconde. Hierdoor kan het verkeer veel gemakkelijker worden afgewikkeld. De fietsroute is verplaatst van de Heselaan naar de Krayenhofflaan. Dit komt doordat de snelfietsroute (doorstroomroute) is verlegd naar de Weurtseweg. Het is dan logischer om via de Krayenhofflaan naar het station te rijden. Voor een verdere onderbouwing van de routekeuze wordt verwezen naar de rapportage van Goudappel “Vijfknop en fietsstraat Krayenhofflaan, Aanvullend verkeerskundig onderzoek ten behoeve van Vijfknop en de fietsstraat Krayenhofflaan”, datum 13 december 2022 met kenmerk 012800.20221006.R1.03. Deze is als nieuwe bijlage 11 toegevoegd.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.12.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast en het aanvullend verkeerskundig onderzoek ten behoeve van de herinrichting van de Vijfknop en de fietsstraat Krayenhofflaan is als een nieuwe Bijlage 11 bij de toelichting gevoegd.

De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.12.1

Voor de herinrichting van de Vijfknop en de Krayenhofflaan is een aanvullend verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 11.

2. Zienswijze 2, 3 en 4

Eigenaren van een pand in het plangebied aan de Eerste oude Heselaan. De zienswijzen zijn separaat ingediend, maar zijn inhoudelijk grotendeels identiek. Teneinde herhaling te voorkomen is de inhoud en beoordeling van deze drie zienswijzen éénmaal opgenomen. De zienswijze omtrent planschade is alleen ingediend door reclamant 2 en 3.

Inhoud zienswijze en beoordeling

1. Aantasting van het groen

Reclamanten stelt dat het plan strijdig is met het coalitieakkoord en de gemeentelijke omgevingsvisie. In het coalitieakkoord staat dat er méér groen en minder verharding moet komen. In de omgevingsvisie is

het uitgangspunt: “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.” Onderhavig plan is volstrekt in tegenspraak met deze uitgangspunten. Dit plan druist in tegen het coalitieakkoord en de omgevingsvisie. Dit getuigt van een onbetrouwbaar en daarom onbehoorlijk bestuur.

In de bijlage “bomen effect analyse” wordt aangegeven dat een groot aantal bomen niet te behouden zijn bij realisatie van het plan. Dit wordt als vanzelfsprekend aangenomen: wat in de stukken ten onrechte ontbreekt is een afweging waarin alle waarde en kwaliteiten van het groen op de locatie wordt meegenomen. Op dit punt is het plan strijdig met het motiveringsbeginsel.

Reactie gemeente

Onderhavig bestemmingplan heeft enkel betrekking op de nieuwe weg naast het terrein van Vissers en de herinrichting van de Kauwstraat en maakt onderdeel uit van een groter project: het project Vijfknoop-Krayenhofflaan.

Naast verkeerskundige doelstellingen heeft het project Vijfknoop-Krayenhofflaan ook doelstellingen om klimaatadaptatieve maatregelen te nemen gericht op voorkomen van hittestress en wateroverlast. In het hele projectgebied is er daarom zo veel mogelijk gezocht naar het toevoegen van groen. Deze mogelijkheden zijn ook gevonden; zo wordt naast de nieuwe weg een parkje aangelegd met waterbergende functie. Aan de Tunnelweg worden wadi's met bomen gerealiseerd en in de woonstraten (zoals de Krayenhofflaan, Kauwstraat) wordt de ruimte die verkregen wordt door het versmallen van de rijbaan ingericht als groen. In totaal is er in het project ca 1350 m² (toename van bijna 40 %) meer groen dan in de huidige situatie. Hoewel de bestemming in het bestemmingsplan dus wijzigt van groen naar verkeer vindt er in de ontwerpen een toevoeging van groen plaats.

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 nieuwe bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan: ‘Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan’. De aanpak van de bomen is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- We willen gezonde bomen die we zo lang mogelijk behouden;*
- We willen bomenkap zoveel mogelijk vermijden;*
- We willen aanplant van bomen zoveel mogelijk stimuleren;*
- We willen dat de belangrijkste bomen in de stad een groene beschermde verbindende structuur vormen.*

De bomen in de Krayenhofflaan worden aangemerkt als cultuurhistorische laan en ecologische verbinding en de bomen in de Eerste Oude Heselaan als ecologische verbinding. Hierbij geldt dat deze zo veel mogelijk in stand gehouden moeten worden. Bij een zwaarwegend maatschappelijk belang moet een afweging worden gemaakt over het vellen van deze bomen; bij het vellen van de bomen vindt zoveel mogelijk compensatie plaats.

Op de plekken waar de bomen verdwijnen wordt een nieuwe toekomstbestendige boomstructuur neergezet. In het project is gekozen voor kwaliteit en niet kwantiteit. Dat wil zeggen dat bij de nieuwe boomstructuur gekozen is voor grotere bomen, waardoor het aantal bomen dat geplant lager is dan het aantal gevelde bomen. Hiervoor vindt compensatie plaats in het Vogelpark (gelegen aan de Kwikstaarhof). Hier worden binnen enkele maanden 17 nieuwe bomen geplant.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.9.5 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast en de ‘Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan’ is als een nieuwe Bijlage 10 bij de toelichting gevoegd.

De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.9.5

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 nieuwe Bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan: 'Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan'.

2. Akoestisch rapport

Reclamanten geven aan dat het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen een conceptversie van 28 juni 2023 betreft. Planvorming op basis van een concept, waarop nog allerlei wijzigingen kunnen plaatsvinden, is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Daarnaast wordt in dit onderzoek geen aandacht gegeven aan woningen in de 30-km-zone. Op pagina 16 van het rapport staat: "De nieuwe weg heeft snelheid van 30 km/uur waardoor de Wetgeluidhinder niet van toepassing is." Wegen binnen de 30-km zone vallen weliswaar niet binnen een geluidszone, maar er dient aangetoond te worden dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij alle woningen binnen de 30-km zone. In alle stukken wordt hier, in strijd met de wet- en regelgeving, met geen woord over gerept. Dat is begrijpelijk, want er zal geen sprake zijn van een aanvaardbaar klimaat met een drukke weg zo pal op oude woningen. (De gevelisolatie van de woningen is beduidend onder gemiddeld, de binnenwaarde zal met zekerheid worden overschreden). Het akoestische klimaat zal nog veel verder verslechteren door de elementenverharding waar de Kauwstraat in de toekomst mee bestraat zal worden (pag. 14 akoestisch rapport).

Daarnaast kent het rapport de volgende tekortkomingen:

- Het pand van reclamant is een bovenwoning (1e en 2e verdieping). De bijbehorende toetspunten zijn echter alleen op de begane grond en de 1e verdieping berekend.
- Er zijn geen toetspunten bij de benedenwoningen op het pand van reclamant (er is dan ook een zeer grote afstand tussen de toetspunten). Dit is akoestisch relevant omdat de muur aan de westzijde van de Kauwstraat zeker voor weerkaatsing zal zorgen).
- Er zijn geen toetspunten aan de gevels van de westzijde van de Kauwstraat.
- Er zijn geen toetspunten in de nabijheid van de te ontwikkelen weg naast Vissers Meubelen – en de verwachte woningbouw aldaar.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan is een aangepast akoestisch onderzoek opgenomen. Hierin is een korte toelichting met betrekking tot 30km/uur wegen toegevoegd. Deze zijn namelijk meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidbelasting en hoeven niet apart in beeld gebracht te worden.

Daarnaast zijn de rekenpunten op de Eerste Oude Heselaan iets verplaatst zodat ze dichterbij elkaar zijn gelegen en is extra rekenhoogte toegevoegd. Daaruit blijkt dat de geluidbelasting op de zolderverdieping 49 dB is. Dat is cumulatief de bijdrage van alle wegen in de omgeving. Als gevolg van de Kauwstraat bedraagt de geluidbelasting maximaal 48 dB. Er is een toename in vergelijking met huidige situatie van 3 dB, maar de geluidbelasting is gelijk met de voorkeursgrenswaarde. De cumulatieve geluidbelasting is iets hoger dan de grenswaarde van 48 dB, maar de binnenwaarde in de woning voldoet nog steeds aan de norm van 33 dB. Een gewone gevel zonder maatregelen heeft namelijk een geluidwering van 20 dB.

Er zijn geen rekenpunten gelegd aan de westzijde van de Kauwstraat. De betreffende gevels hebben geen openingen (ramen) van geluidsgevoelige ruimtes (zoals slaapkamer of woonkamer) en zijn niet relevant. Er vindt geen overschrijding van normen plaats en in de toekomstige situatie blijft er sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het pand van reclamant.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. De definitieve versie van het akoestisch onderzoek is opgenomen in Bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

3. *Aantasting woongenot*

Reclamanten zijn van mening dat het plan de leefbaarheid en het woongenot voor direct omwonenden op een onaanvaardbare manier zal aantasten. Op dit moment is er sprake van een rustige straat met slechts beperkte verkeersoverlast. De Kauwstraat wordt volgens plan dé weg voor verkeersafwikkeling in de wijk wat zal leiden tot een meer dan verdrievoudiging van het huidige verkeer (van 1024 naar 3468 vervoersbewegingen per etmaal). Voor de woning of bedrijf van reclamanten en voor andere omwonenden heeft dat verstrekende gevolgen: De woningen staan zeer dicht op de weg, waardoor ook stankoverlast van uitlaatgassen zal ontstaan. Aan dit laatste aspect – wat relevant is voor een aanvaardbaar woonklimaat – is in de stukken ten onrechte geen aandacht gegeven. De afname van groen en toename van verkeersoverlast is hierboven al genoemd, maar hebben natuurlijk ook een sterke invloed op de aantasting van het woongenot.

Reactie gemeente

Op het nieuwe wegvak, tussen de Tunnelweg en de Eerste Oude Heselaan, komen 3468 mvt/etmaal te rijden. Dit is gebaseerd op een worstcasescenario met het toevoegen van maximaal programma op de terreinen van P&R en Vissers Meubelen. Voor een erftoegangsweg (30 km/uur-zone) wordt landelijk circa 5000 mvt/etmaal als grens aangehouden. De hier genoemde 3468 mvt/etmaal ligt daar beduidend onder. Dit aantal zal zich verdelen over een drietal wegen, namelijk via de Eerste Oude Heselaan richting de Krayenhofflaan, Eerste Oude Heselaan richting het P&R-terrein en via de Kauwstraat. Omdat de Kauwstraat onderdeel uitmaakt van de wijkontsluiting zit deze in het verkeersmodel en weten we dat hier ongeveer 1800 mvt/etmaal gaan rijden. Kijkend naar de vastgestelde kencijfers voor onze fietsstraten, vinden we het verdedigbaar dat tot 2500 mvt/etmaal een rustige fietsstraat aangelegd kan worden. De Kauwstraat blijft onder deze waarde en is en blijft dus ook een rustige woonstraat.

Stankoverlast ten aanzien van uitlaatgassen: in de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4.4 een onderbouwing opgenomen over luchtkwaliteit: binnen het plangebied zijn woningen gelegen. Woningen zijn geen gevoelige objecten in het kader van het Besluit 'gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' maar verdienen uiteraard wel bescherming. Uit de luchtkwaliteitsberekeningen, zie bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat de realisatie van het plan een positief effect heeft op de leefkwaliteit nabij de kruising. Ter plaatse van de woningen zullen de concentraties PM10 en NOx afnemen.

Dit alles overwegend zijn wij van mening dat daarmee het planvoornemen niet leidt tot een zodanig ernstige en/of onaanvaardbare inbreuk op het woon- en leefklimaat van reclamant dat daardoor niet tot vaststelling van het plan zou kunnen worden overgegaan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

4. *Planschade*

Reclamanten 2 en 3 geven aan dat indien het plan doorgaat zonder dat bovenstaande bezwaren worden weggenomen zij de gemeente verantwoordelijk houden voor planschade. Immers, als woningeigenaar raak ik ten gevolge van de het voorgenomen plan in een planologisch nadelige positie ten opzichte van het vorige planologische regime. Zoals bijvoorbeeld al in de gemeentelijke omgevingsvisie staat: "Groen maakt de huizen meer waard". Het afnemen van het groen en de toename van stank- en geluidsoverlast zal de huizenprijzen flink doen dalen. Deze schade was niet te voorzien toen ik de woning kocht en de schade is niet op andere wijze vergoed.

Reactie gemeente

Indien reclamant van mening is dat zijn woning minder waard wordt door deze ontwikkeling, dan kan op basis van artikel 6.1 Wro een verzoek tot planschade worden ingediend. Het financiële belang van reclamant wordt hierdoor voldoende behartigd. Een verzoek om planschadevergoeding dient gericht te worden aan het College van B&W van de gemeente Nijmegen. Bij de beoordeling van dit verzoek zullen de bestaande en de nieuwe planologische mogelijkheden worden vergeleken.

Ook in het geldende planologische regime hebben de Kauwstraat en Eerste oude Heselaan de bestemming 'Verkeer'. Er is geen sprake van afname van groen en de 'stankoverlast' wordt minder. Alleen is er een lichte toename van geluid en verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige bestaande situatie, maar waarbij voldaan wordt aan de wettelijke normen en de planvorming niet leidt tot een ernstige en/of onaanvaardbare inbreuk op het woon- en leefklimaat van reclamant.

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. 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 vorder er overleggen, onderzoeken en presentaties plaats over de UWV-locatie, de Vijfknoop, de locatie Visser Wonen en de P+R-locatie. Nu zijn het bestemmingsplan UWV en Tunnelweg-Kauwstraat ter inzage gelegd, juridisch een proces met rechtsgevolgen die niet 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 Tunnelweg-Krayenhofflaan 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 en de reconstructie van de Vijfknoop 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 manier 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 heeft adviesbureau (PBT) opdracht gegeven 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.

2. 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. Het is ongewenst om zoals thans geschiedt de bestemmingen voor het Westerkwartier te gaan regelen in een aantal afzonderlijke plannen. Juridisch planologisch ontstaat een lappendeken van plannetjes waarbij de versnippering tot een ongewenste rechtsonzekerheid leidt.

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 reconstructie van de Vijfknoop mogelijk te maken. De planbegrenzing is zodanig bepaald dat uitsluitend de gronden zijn opgenomen die daadwerkelijk noodzakelijk zijn om de voorziene reconstructie te realiseren en die strijdig zijn met het geldende planologische regime.

Ook voor wat betreft de overige genoemde gronden (P+R locatie, UWV, Vissers 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. 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.

3. *Het nalaten van een duurzaamheidsontwikkelingsprincipe waar het gaat om de bomen en het plantsoen in het plan.*

Reactie gemeente

de gemeentelijke beoordeling van deze zienswijze is opgenomen onder punt 2.1 van deze zienswijzennota

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.9.5 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast en de ‘Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan’ is als een nieuwe Bijlage 10 bij de toelichting gevoegd.

De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.9.5

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 nieuwe Bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan: ‘Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan’.

4. *Het nalaten om een duurzaam ontwikkelingsprincipe te hanteren en daarbij maatregelen te nemen voor vermindering van autoverkeer en het ruimtebeslag daarvan.*

Reactie gemeente

Het Nijmeegse mobiliteitsbeleid is vastgesteld in het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg. Met de visie die in het ambitiedocument is neergezet streven we ernaar om Nijmegen nu en in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden ondanks de groei van het inwoneraantal en de verwachte banengroei. Met de visie 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 Weginrichting.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

5. *Het ontbreken van kwalitatief hoogwaardige looproutes met geleidelijnen*

Reclamant stelt dat het in het plan Tunnelweg-Kauwstraat en de reconstructie van de Vijfknoop ontbreekt aan een kwalitatief hoogwaardige doorgaande hoofdlooproute met geleidelijnen in het Westerkwartier, naar de winkels in het Westerkwartier en naar de stationspleinen en naar het centrum.

Reactie gemeente

De bestemming 'Verkeer' staat niet aan een veilige en toegankelijke omgeving in de weg. In de bestemming 'Verkeer' zijn looproutes met geleidelijnen, veilige voetgangersoversteekplaatsen met zebrapaden en verkeerslichten met rateltickers toegestaan. Verder is van belang dat de uiteindelijke inrichting van het bestemmingsplan een uitvoeringsaspect betreft en niet aan de orde kan komen in deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

6. *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.

4. Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben de volgende aanpassingen plaatsgevonden:

- Het aanvullend verkeerskundig onderzoek ten behoeve van de herinrichting van de Vijfknoop en de fietsstraat Krayenhofflaan is als een nieuwe Bijlage 11 bij de toelichting gevoegd.
- De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.12.1: 'Voor de herinrichting van de Vijfknoop en de Krayenhofflaan is een aanvullend verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 11.'
- Paragraaf 4.9.5 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast. De volgende zin is toegevoegd aan paragraaf 4.9.5: '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 nieuwe Bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan: 'Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan'.'

- De 'Aanpak bomen in project Vijfknoop Krayenhofflaan' is als een nieuwe Bijlage 10 bij de toelichting gevoegd.
- De definitieve versie van het akoestisch onderzoek is opgenomen in Bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan.