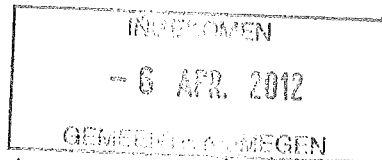


reg.nr. 12.000 0430

procesverantw.: 5010



class.nr.: -1/31.212

afgedaan:

ONTVANGST  
BEVESTIGING  
VERZONDEN

Raad van de gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG NIJMEGEN

Datum  
4 april 2012

Ons nummer  
201110185/1/R2

Uw kenmerk

Onderwerp  
Nijmegen  
Bestemmingsplan Dorp Lent-11

Behandelend ambtenaar  
J.R.S. de Groot Heupner  
070-4264701

In de bovenvermelde zaak is uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,

mr. H.H.C. Visser

De Raad van State is op 30 april gesloten.

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

D.M. Wenting-Dieleman, wonend te Lent, gemeente Nijmegen,  
appellante,

en

de raad van de gemeente Nijmegen,  
verweerder.

## 1. Procesverloop

Bij besluit van 6 juli 2011 heeft de raad het bestemmingsplan "Dorp Lent-11 (Definitieve locatie Station Nijmegen Lent e.o.)" (hierna: het plan) vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft Wenting-Dieleman bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 20 september 2011, beroep ingesteld. De gronden van het beroep zijn aangevuld bij brief van 14 oktober 2011.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

Wenting-Dieleman heeft een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 februari 2012, waar Wenting-Dieleman, bijgestaan door mr. G.G. Kranendonk, en de raad, vertegenwoordigd door H. Gernaat, ing. G.T. Siebenga en ing. J.W. Hardeman, zijn verschenen.

## 2. Overwegingen

2.1. Het plan voorziet in de verplaatsing van het huidige NS-station Nijmegen Lent in zuidelijke richting, met bijbehorende voorzieningen waaronder wegen en parkeermogelijkheden.

2.2. Wenting-Dieleman, wonend aan de Hoge Bongerd 17, kan zich niet verenigen met het plan voor zover de huidige ontsluiting van de wijk via de Griftdijk-Zuid op het kruispunt Laauwikstraat- Prins Mauritssingel zal komen te vervallen en een ontsluitingsweg van de wijk Hoge Bongerd via het stationsgebied op de Prins Mauritssingel is beoogd. Volgens haar leidt dit tot een onevenredige aantasting van haar woon- en leefklimaat in de vorm van geluidsoverlast, fijnstof en lichthinder vanwege de toename van de verkeersintensiteit. De Hoge Bongerd zal van een weg met uitsluitend bestemmingsverkeer veranderen in een ontsluitingsweg. Volgens haar bedraagt het aantal motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm) thans ongeveer 70 in plaats van het door de raad genoemde aantal van 700 en zal het aantal mvt/etm na uitvoering van het plan tenminste 5000 zijn in plaats van de door de raad geschatte 2500. De Hoge Bongerd is niet geschikt voor het kunnen afwikkelen van een dergelijke verkeersintensiteit, aldus Wenting-Dieleman. Volgens Wenting-Dieleman dient de huidige ontsluiting via de Griftdijk-Zuid op het kruispunt Laauwikstraat- Prins Mauritssingel te worden behouden. Dit alternatief is door de raad onvoldoende gezien, zo stelt zij.

2.3. De raad erkent dat de verkeersintensiteit op de Hoge Bongerd met de beoogde invulling van het plan zal toenemen. Een verkeersintensiteit van 2500 mvt/etm is volgens de raad evenwel passend binnen een wegcategorie van 30 kilometer per uur (hierna: km/u) en zal niet leiden tot

verkeersproblemen op de Hoge Bongerd. Uit het akoestisch onderzoek is naar voren gekomen dat bij de woning van Wenting-Dieleman de geluidsbelasting zal toenemen met 1 dB. De raad acht deze toename uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

2.4. In het plan is de globale bestemming "Verkeer" opgenomen. Aan de door Wenting-Dieleman bestreden invulling staat het plan gelet op de verbeelding in samenhang met de planregels niet in de weg. In het hiernavolgende wordt dan ook uitgegaan van deze invulling.

2.4.1. In de plantoelichting staat dat in de nieuwe situatie het verkeer van en naar het nieuwe stationsplein via het kruispunt Prins Mauritssingel - Laauwikstraat en via de Hoge Bongerd zal worden afgewikkeld. Een deel van de Griftdijk-Zuid (het gedeelte dat thans nog direct aansluit op de Lentse Lus) komt te vervallen. De verkeersintensiteit op de Hoge Bongerd, ten zuiden van het plangebied, zal daardoor toenemen, zo staat in de toelichting.

In reactie op het beroepschrift stelt de raad dat het afzonderlijk aansluiten van zowel het stationsplein als de Hoge Bongerd via de Griftdijk-Zuid op de Prins Mauritssingel leidt tot een onaanvaardbare situatie in de verkeersafwikkeling. Daarnaast wijst de raad erop dat dit gedeelte van de Griftdijk-Zuid oorspronkelijk een weg met een maximum snelheid van 50 km/uur was maar dat deze weg thans, net als de Hoge Bongerd, een weg met een maximum snelheid van 30 km/uur is. In dat verband ziet de raad geen aanleiding dit gedeelte van de Griftdijk-Zuid te handhaven. In de nieuwe situatie, zo staat in de reactie op het beroepschrift, behoudt de wijk Hoge Bongerd twee ontsluitingen, te weten aan de noordzijde via het stationsplein op het kruispunt Prins Mauritssingel - Laauwikstraat en aan de zuidzijde via de toekomstige Parmasingel op het kruispunt Prins Mauritssingel - Parmasingel. De raad verwacht dat het verkeer van en naar het stationsplein zal worden afgewikkeld via het kruispunt Prins Mauritssingel - Laauwikstraat nu dit de meest directe, snelste en kortste wegverbinding tussen het station en de Prins Mauritssingel is. In dat verband wijst de raad erop dat de Prins Mauritssingel een weg met een maximum snelheid van 50 km/uur is, bestaande uit 2x2 rijstroken, terwijl de Hoge Bongerd een weg met een maximum snelheid van 30 km/uur is.

2.4.2. Ter zitting is vastgesteld dat de verkeersintensiteit op de Hoge Bongerd als gevolg van het plan zal toenemen van 250 mvt/etm naar 2500 mvt/etm.

2.4.3. In het in opdracht van Wenting-Dieleman door IT&T in februari 2012 uitgevoerde onderzoek naar de toekomstige verkeerssituatie op de Hoge Bongerd (hierna: het verkeersonderzoek) staat dat de Hoge Bongerd een breedte heeft van 4,5 m en kan worden getypeerd als een erftoegangsweg. In het onderzoek staat dat volgens de aanbevelingen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water-, wegenbouw- en verkeerstechniek (hierna: de CROW), zoals opgenomen in de publicatie "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (hierna: de aanbevelingen van het CROW) een erftoegangsweg een minimale breedte van 4,8 m dient te hebben. Voorts verwijst het onderzoek naar het landelijke Duurzaam Veilig beleid waarin,

aldus het onderzoek, als richtlijn is opgenomen dat de maximale intensiteit voor een erftoegangsweg 3500-4500 mvt/etm bedraagt.

2.4.4. In de aanbevelingen van het CROW is opgenomen dat als algemeen uitgangspunt voor de maatvoering van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom bij de aanwezigheid van veel vrachtverkeer, bijvoorbeeld in winkelerven, rekening dient te worden gehouden met een rijloper van 4,5 m, zodat een vrachtauto en een personenauto elkaar kunnen passeren. Nu in het verkeersonderzoek wordt uitgegaan van een wegbreedte van 4,5 m van de Hoge Bongerd, welke breedte door de raad ter zitting niet is weersproken, wordt daarmee, anders dan in het onderzoek is vermeld, voldaan aan de aanbevelingen van het CROW. Nu voorts ter zitting is vastgesteld dat op de Hoge Bongerd als gevolg van het plan het aantal verkeersbewegingen zal toenemen naar 2500 mvt/etm, wordt hiermee eveneens aan de in het verkeersonderzoek genoemde aanbevelingen van het landelijke Duurzaam Veilig beleid voldaan. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet zal leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie op de Hoge Bongerd. Overigens heeft de raad ter zitting naar voren gebracht dat bij de inrichting van de Hoge Bongerd nader onderzoek zal worden verricht naar de verkeersafwikkeling en dat, indien nodig, de Hoge Bongerd kan en zal worden verbreed.

2.4.5. Ingevolge artikel 77, van de Wet geluidhinder (hierna: de Wgh), voor zover van belang, wordt bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, vanwege het college van burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld.

Ingevolge artikel 74, eerste lid en tweede lid onder b, van diezelfde wet, voor zover van belang, heeft een weg geen zone indien het wegen betreft waarvoor een maximum snelheid van 30 kilometer per uur geldt.

2.4.6. Dat de Wgh niet van toepassing is op wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt, laat onverlet dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient te worden gezien of ter plaatse van de woning van Wenting-Dieleman wat betreft de geluidsbelasting een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Ten behoeve van het plan is in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvullend akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting op de woningen aan de Hoge Bongerd. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Bestemmingsplan Dorp Lent-11 (Aanvullend onderzoek Hoge Bongerd)" van 30 mei 2011. In het rapport staat dat met de beoogde invulling van het plan de geluidsbelasting ter plaatse van de woning van Wenting-Dieleman aan de Hoge Bongerd 17 zal toenemen van 59 dB naar 60 dB. Wenting-Dieleman heeft de uitkomst van het rapport op dit punt niet bestreden.

De Afdeling is van oordeel dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze toename uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar is. Bij dit oordeel wordt betrokken dat ter plaatse van de woning van Wenting-Dieleman reeds sprake

is van een aanzienlijke geluidsbelasting vanwege de nabijheid van de Prins Mauritssingel. Bovendien staat in de reactie van de raad op het beroepsschrift dat wordt gestreefd naar een inrichting die niet leidt tot een toename van het geluidsniveau en dat dit onder meer kan worden bereikt door de huidige klinkerbestrating te vervangen door asfalt.

2.4.7. Wat betreft de vrees van Wenting-Dieleman voor lichthinder in haar woning ten gevolge van koplampen van auto's wordt overwogen dat met de beoogde invulling van het plan weliswaar enige lichthinder niet uitgesloten is, maar dat de raad in redelijkheid een groter gewicht heeft mogen toekennen aan het belang dat is gediend met het realiseren van de voorgenomen verplaatsing van het station Nijmegen Lent met bijbehorende voorzieningen, dan aan het belang dat Wenting-Dieleman heeft bij het behoud van de bestaande situatie. Bij dit oordeel wordt betrokken dat gelet op het bepaalde in artikel 3 van de planregels binnen de bestemming "Verkeer" eveneens groenvoorzieningen zijn toegestaan, zodat kan worden voorzien in een groene afscherming. De raad heeft ter zitting aangegeven dat bij de inrichting van het gebied rekening zal worden gehouden met dit aspect.

2.4.8. Het betoog van Wenting-Dieleman dat het plan zal leiden tot een toename van fijnstof is niet nader onderbouwd. Reeds om die reden kan dit betoog niet slagen.

2.4.9. Ten aanzien van het door Wenting-Dieleman gevoerde betoog dat het alternatief, te weten het handhaven van de bestaande ontsluiting op de Griftdijk-Zuid, onvoldoende is gezien, wordt vooreerst overwogen dat het plan aan dit alternatief niet in de weg staat. Voor zover de raad te kennen heeft gegeven deze invulling niet voor te staan, overweegt de Afdeling dat de raad bij de keuze van de bestemming een afweging dient te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beoordelingsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. De raad heeft gesteld dat het gelet op de verkeersveiligheid onwenselijk is om op korte afstand twee ontsluitingen op de Prins Mauritssingel te realiseren. Daartoe heeft hij gewezen op de korte opstellengte voor het kruispunt alsmede dat de verkeerslichten op dit kruispunt worden gekoppeld met de verkeerslichten op het zogenoemde splitsingspunt, dat het verkeer vanaf de Prins Mauritssingel opvangt. Indien de bestaande ontsluiting van de Hoge Bongerd zou worden gehandhaafd zal dit volgens de raad leiden tot een onaanvaardbare belemmering in de doorstroming. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in voldoende mate het door Wenting-Dieleman voorgestelde alternatief heeft afgewogen.

Aangaande het betoog van Wenting-Dieleman dat het verleggen van de bestaande ontsluiting op de Griftdijk-Zuid richting de beoogde ontsluiting van het stationsplein ook tot de mogelijkheden behoort en dat daarmee wordt voorkomen dat op korte afstand sprake is van twee ontsluitingen op de Prins Mauritssingel, overweegt de Afdeling dat de raad ter zitting heeft uiteengezet dat dit voorstel ertoe leidt dat een aantal

kwalitatief goede bomen zullen moeten worden verwijderd, hetgeen de raad onwenselijk acht. Hiermee acht de Afdeling dit betoog van Wenting-Dieleman, nu dit eerst ter zitting naar voren is gebracht, voldoende weerlegd.

2.4.10. In hetgeen Wenting-Dieleman heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Het beroep is ongegrond.

2.4.11. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

## 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. M.G.J. Parkins-de Vin, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. A.P. de Rooy, ambtenaar van staat.

w.g. Parkins-de Vin  
lid van de enkelvoudige kamer

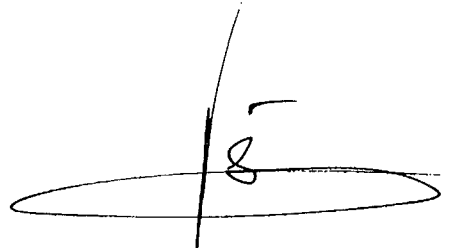
w.g. De Rooy  
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 4 april 2012

59-608.

Verzonden: 4 april 2012

Voor eensluidend afschrift,  
de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' and 'S' intertwined, with a horizontal line through the middle.

mr. H.H.C. Visser