

Rapportage

Vormvrije M.E.R.-beoordeling Spoorstraat Lent

Gemeente Nijmegen

Inhoud

1	Planvoornemen en Besluit milieueffectrapportage	3
1.1	Spoorstraat Lent	3
1.2	Voorgenomen activiteit	4
1.3	Bestemmingsplan in relatie tot m.e.r.	4
2	Vormvrije M.E.R.-beoordeling	6
2.1	De kenmerken van het project	6
2.2	De plaats van het project	7
2.3	Kenmerken van de potentiële effecten	7
3	Milieu-effecten	9
3.1	Archeologie	9
3.2	Cultuurhistorie	10
3.3	Externe Veiligheid	11
3.4	Bedrijven en milieuzonering	13
3.5	Geluid	14
3.6	Luchtkwaliteit	16
3.7	Kabels en leidingen	18
3.8	Bodem	18
3.9	Verkeer en parkeren	19
3.10	Water	20
3.11	Duurzaamheid	23
3.12	Natuur	23
4	Conclusie	26
	Bijlagen	27

1 Planvoornemen en Besluit milieueffectrapportage

1.1 Spoorstraat Lent

Het projectgebied is gelegen aan de Spoorstraat in Lent, gemeente Nijmegen. Het plangebied 'Spoorstraat' ligt tussen de Spoorstraat en fietspad Het Groentje, in Lent, Nijmegen Noord. Het plangebied ligt op een stedelijk knooppunt, waar verschillende infrastructuur bij elkaar komen. Het ligt aan het treinspoor, dat hier op een circa 7m hoge dijk ligt, met het treinstation Lent direct aan de zuidzijde van het plangebied.



Afbeelding: begrenzing plangebied

In de huidige situatie zijn er in het plangebied diverse grondgebonden woningen gesitueerd en maakt het gebied een vergeten indruk.

1.2 Voorgenomen activiteit

Het doel ter plekke van de Spoorstraat is het herzien van het bestemmingsplan, om de bouw van vier woongebouwen mogelijk te maken. Er worden circa 300 woningen voor studenten en 150 voor afgestudeerden gerealiseerd in de woongebouwen. Aan de noordzijde van het plangebied wordt een ontsluitingsweg gerealiseerd. Op de hieronder is een afbeelding van de toekomstige situatie opgenomen.

Plattegronden



Afbeelding: plattegronden toekomstige situatie

1.3 Bestemmingsplan in relatie tot m.e.r.

De wettelijke bepaling omtrent de m.e.r. (milieueffectrapportage) van onder meer bestemmingsplannen zijn bepaald in hoofdstuk 7, Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). De Wm bevat twee verschillende m.e.r.-richtlijnen: de m.e.r. voor plannen en de m.e.r. voor projecten.

De vaststelling van een bestemmingsplan kan zowel plan-m.e.r. als project-m.e.r.-plichtig zijn. Een m.e.r.-plicht voor een bestemmingsplan kan ontstaan op grond van:

1. Het besluit m.e.r.;
2. Door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte activiteiten die leiden tot een passende beoordeling art. 19j lid 1 van de Natuurbeschermingswet;
3. De provinciale milieuverordening. Provinciale Staten kunnen aanvullend op het Besluit m.e.r. m.e.r.-plichtige activiteiten aanwijzen.

De bijlage 'C- en D-lijst' bij het Besluit m.e.r. geeft aan of sprake is van een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die het project mogelijk maakt en het besluit over de activiteit zijn daarbij bepalend. Per categorie van activiteiten is een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven. Sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 zijn de drempelwaarden indicatief. Als gevolg daarvan moet, ook als een project onder de drempelwaarden blijft, een toetsing worden gedaan; de zogeheten vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het bevoegd gezag dient voldoende

zorgvuldig te onderzoeken en op basis daarvan te constateren dat er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

De aanleg van stedelijke ontwikkelingsprojecten staat opgenomen in categorie 11 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r. (zie onderstaand fragment).

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
-----------	---	---	---	---

Bij de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject, ligt de drempelwaarde voor de formele m.e.r.-beoordelingsplicht op 100 ha of 2000 (of meer) woningen. Zoals in de inleiding is aangegeven, worden er circa 450 woningen (appartementen) gerealiseerd.

Met betrekking tot de overige criteria kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bedrijfsbestemming wordt toegelaten.

Aldus is in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist.

2 Vormvrije M.E.R.-beoordeling

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat een toelichting op de relevante aspecten die ook van toepassing zijn bij de m.e.r.-beoordeling. De centrale vraag voor de m.e.r.-beoordeling is of de voorgenomen activiteiten belangrijke milieugevolgen met zich mee kunnen brengen. Bij de beantwoording van deze vraag dient op grond van art. 7.17 lid 3 Wm rekening te worden gehouden met de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn m.e.r. Deze criteria hebben betrekking op:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

Deze criteria komen voor het project in de volgende paragrafen achtereenvolgens aan de orde.

2.1 De kenmerken van het project

De volgende relevante projectkenmerken conform de bijlage III van de EEG-richtlijn m.e.r. dienen nader onderbouwd en getoetst te worden:

Omvang van het project

Het plangebied aan de Spoorstraat in Lent omvat circa 0,9 hectare. Het gebied is ingericht als woongebied met grondgebonden woningen en één bedrijfsloods. Met het voornemen wordt er een nieuw bestemmingsplan opgesteld voor het gebied, die de bouw van woongebouwen mogelijk maakt. Het aantal nieuwe woningen is, gelet op de D-lijst, beperkt.

Gezien het aantal woningen dat gerealiseerd gaat worden, is er een aanleiding om belangrijk, significante milieugevolgen te verwachten. Dit is hierna verder toegelicht.

Cumulatie met andere projecten

Het herzien van het bestemmingsplan van de locatie Spoorstraat in Lent staat op zichzelf, maar is gelegen in Lent. In Lent vinden meerdere stedelijke ontwikkelingen plaats, in het kader van de Waalsprong van de gemeente Nijmegen. Omdat het project geen directe samenhang of verwantschap heeft met andere projecten in de omgeving, is in het kader van deze beoordeling het aspect cumulatie niet aan de orde.

Overige aandachtspunten

De ontwikkeling laat de natuurlijke bodemopbouw in stand en volgt principes van duurzaam waterbeheer. Mogelijke beperkte effecten zijn per thema verder toegelicht in hoofdstuk 3.

2.2 De plaats van het project

De volgende relevante locatiekenmerken conform de bijlage III van de EEG-richtlijn m.e.r. dienen nader onderbouwd en getoetst te worden:

Bestaande grondgebruik

De gronden zijn momenteel bestemd als woongebied en een klein gedeelte als bedrijf. De gebieden rondom de locatie hebben diverse bestemmingen, van maatschappelijk tot Centrum bestemming.

Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied

De locatie heeft geen bestemming als waterwingebied en wordt niet benut voor het gebruik van andere natuurlijke hulpbronnen. Met de ontwikkeling op de locatie worden geen bestaande gebiedskwaliteiten teniet gedaan. De herinrichting van het gebied draagt bij aan een meer robuuste milieu- en leefomgeving.

Opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met bijzondere aandacht voor typen gebieden

Het plangebied vormt geen onderdeel van een beschermd gebied.

Binnen de projectlocatie wordt een robuust en klimaatbestendig watersysteem gerealiseerd. Daarnaast zal de groene inrichting die in rond de woongebouwen wordt gerealiseerd, bijdragen aan het beperken van hittestress.

Effecten op Natura 2000

In de nabijheid van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Rijntakken. De aard en omvang van de ingrepen op de locatie leidt niet tot een negatief effect buiten het plangebied. Er is geen sprake van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet Natuurbescherming en de provinciale beleidsregel intern en extern salderen.

2.3 Kenmerken van de potentiële effecten

De volgende projectkenmerken conform bijlage III van de EEG-richtlijn m.e.r. dienen nader onderbouwd en getoetst te worden:

Het bereik van het effect (geografische zone en grootte getroffen bevolking)

De mogelijke effecten, die lokaal van aard zijn, betreffen de effecten van de realisatie van de woongebouwen. Voor deze aspecten worden maatregelen getroffen om mogelijke effecten te minimaliseren. De relevante aspecten zijn hierna per thema beschreven in hoofdstuk 3.

Grensoverschrijdend karakter van het effect

Gezien de ligging en omvang van het planvoornemen en de effectafstanden is geen sprake van een grensoverschrijdend karakter.

Waarschijnlijkheid van het effect

Het optreden van significante effecten is gezien de resultaten uit de uitgevoerde onderzoeken en het karakter van het voornemen (conserverend actualiserend bestemmingsplan) zeer onwaarschijnlijk. Daarnaast zullen mogelijke effecten minimaal zijn als gevolg van de gekozen terreininrichting en de lage bebouwings- en gebruiksdichtheid.

Duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Mogelijke effecten zijn zeer marginaal, gezien deze niet vaak voor zullen komen. Daarbij is er geen sprake van onomkeerbare effecten op bijvoorbeeld diepere bodemlagen, de regionale waterhuishouding of op regionale ecologische structuren.

3 Milieu-effecten

In voorliggend hoofdstuk zijn de relevante sectorale aspecten die van belang zijn voor de beoordeling nader uitgewerkt en samengevat. Daar waar de aspecten in het kader van het bestemmingsplan nader zijn onderzocht, wordt verwezen naar de betreffende rapportages.

3.1 Archeologie

De contouren van het plangebied Spoorstraat liggen binnen het facetbestemmingsplan archeologie (2014). Het facetbestemmingsplan wordt hieronder nader toegelicht.

Facetbestemmingsplan archeologie (2014)

Binnen de contouren van het plangebied Spoorstraat, te Nijmegen ligt momenteel een dubbelbestemming archeologie waarde 1. Binnen de contouren van het plangebied Spoorstraat zijn op dit moment geen andere waarde aanwezig. De overige waarde zijn dan ook niet opgenomen in dit bestemmingsplan.

tekst per waarde	
waarde 1	Waarde 1 wordt toegekend aan een gebied als er sprake is van een onbekende, lage of middelhoge verwachting. Deze waarde geldt voor een groot deel van het grondgebied van de gemeente Nijmegen. In veel gevallen is de waarde terug te voeren op het ontbreken van nadere kennis omtrent de situatie ter plekke. Voor deze waarde geldt dat er in het kader van omgevingsvergunningen een ondergrens geldt voor het doen van archeologisch onderzoek. Deze grens is gerelateerd aan het oppervlakte van het plangebied, namelijk groter dan 2.500 m², en een ingreep die dieper gaat dan 30 cm.

Bestemmingsplanregels

De bovenstaande tekst is een beschrijving van het vigerende beleid. Deze is specifiek toegespitst op het huidige plangebied van de Spoorstraat. Het bovengenoemde beleid kan worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan welke regels gaan gelden.

Ook wordt er in de bestemmingsplanregels een standaard meldplicht opgenomen.

Meldingsplicht art. 5.10 en 5.11 Erfgoedwet

Archeologische vondsten dan wel waarnemingen gedaan bij niet-archeologisch onderzoek moeten gemeld worden op basis van de artikelen 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet. Dit soort vondsten wordt aangeduid als toevalsvondst.

Om het documenteren van toevalsvondsten en waarnemingen mogelijk te maken, verdient het aanbeveling de volgende standaardtekst bij de vergunningverlening op te nemen, die refereert aan de wettelijke meldingsplicht van archeologische waarden (ex artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet): Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze minister (artikel 5.10).

Degene die bij het opsporen van archeologische monumenten, zonder het verrichten van een opgraving, waarnemingen doet, waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat die waarnemingen van belang zijn voor de archeologische monumentenzorg, meldt die waarnemingen zo spoedig mogelijk bij Onze minister (artikel 5.11). Deze melding kan in de praktijk worden gedaan bij het bevoegd gezag archeologie van de gemeente Nijmegen.

Uitvoerbaarheid

Gezien de relatief lage indicatieve archeologische waarde die het gebied heeft, het feit dat de gronden in het verleden reeds geroerd zijn en gezien de beperkte omvang van het gebied, is het voldoende aangetoond dat archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

3.2 Cultuurhistorie

Wettelijk kader

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat bij het maken van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, beheersverordening of ruimtelijke onderbouwing rekening moet worden gehouden met cultuurhistorische waarden. Daarnaast moet op grond van het Bro in de toelichting op het bestemmingsplan worden beschreven hoe deze cultuurhistorische waarden zijn meegewogen. Het is daarom van belang dat voorafgaand aan het opstellen van een ruimtelijk plan de aanwezige cultuurhistorische waarden bekend zijn.

Voorafgaand aan de planontwikkeling dient een inventarisatie te worden uitgevoerd naar de cultuurhistorische waarden die binnen het plangebied aanwezig zijn en naar de waarden in de directe omgeving daarvan. Daarnaast moet worden afgewogen hoe deze waarden in het plan meegenomen worden.

Plangebied

Om de cultuurhistorische waarden van het plangebied vast te stellen, is gekeken naar de beschikbare informatie van de gemeente Nijmegen (Historische atlas gemeente Nijmegen) en naar www.topotijdreis.nl.

In 1815 is het plangebied nog onbebouwd. Het plangebied ligt aan de centrale ontsluitingsweg van het dorp Lent. In 1850 is de kern Lent gegroeid, maar het plangebied is nog steeds onbebouwd. Uit de beschikbare kaarten blijkt dat de locatie in gebruik is als grasland. De aanleg van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen is in 1879 afgerond. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog werd de lijn geëlektrificeerd. Het plangebied is in dit jaar nog steeds onbebouwd. De eerste bebouwing verschijnt op de planlocatie omstreeks 1915.



Afbeelding: plangebied in 1850 en 1915

Op basis van de Historische atlas van de gemeente Nijmegen zijn in het plangebied geen cultuurhistorische, landschappelijke of andere elementen aanwezig.

Monumenten

In of nabij het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten gesitueerd.

3.3 Externe Veiligheid

Het plan voor het realiseren van de woongebouwen leidt tot een toename van het aantal aanwezige mensen in het plangebied. Daarom is het plan onderzocht op mogelijke risico's op het gebied van externe veiligheid.

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Tevens wordt het plangebied beoordeeld op risicovolle transportroutes volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en buisleiding risico's volgens het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden. De volgende risicobronnen hebben invloed op het bestemmingsplangebied.

Transportrisico's

- Het Spoor Nijmegen-Arnhem
- De routing vervoer gevaarlijke stoffen gemeente Nijmegen (N325, Prins Mauritssingel)
- De Betuweroute

Er liggen geen bedrijven in de buurt die vallen onder het Bevi en een invloedsgebied hebben over het plangebied.

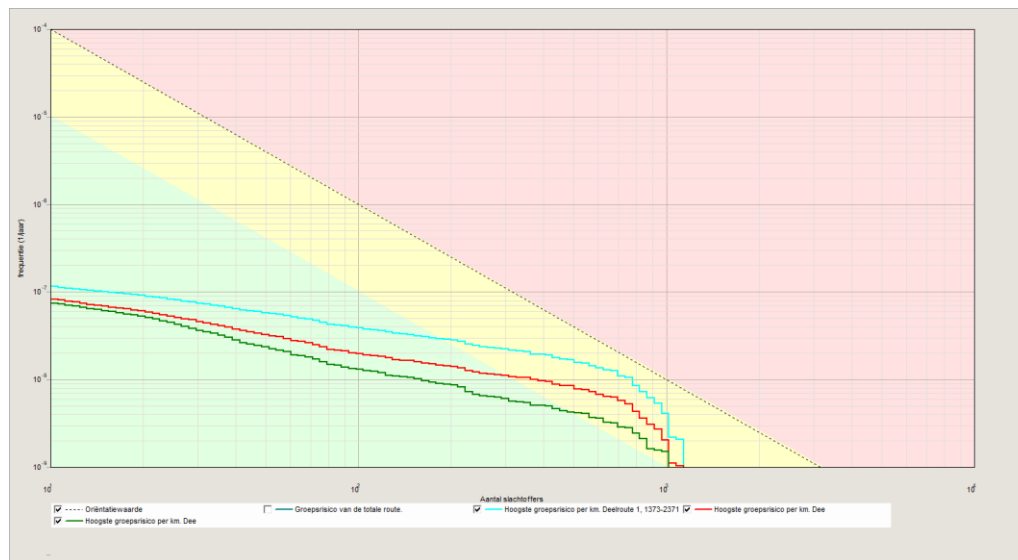
Het spoor van Nijmegen naar Arnhem

Naast het plangebied ligt de spoorlijn van Nijmegen naar Arnhem. Hierover worden gevaarlijke stoffen vervoerd van de categorieën A, B2 C3, D3 en D4; respectievelijk 700, 200, 1050,50 en 50 wagons per jaar volgens de prognose van het 'basisnet vervoer gevaarlijke stoffen'. Op basis van deze prognose is een risicoplaafond vastgesteld. Alleen in de jaren 2016 en 2021 is er een overschrijding geweest van het vervoer van wagons met propaanachtige stoffen.

In het Bevt is een aandachtgebied gedefinieerd waarbinnen het groepsrisico verantwoord dient te worden (200 meter vanaf het spoor). Buiten deze zone dient in het invloedsgebied alleen ingegaan te worden op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Het plangebied Spoorstraat ligt binnen deze 200 meter zone. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 2017) zijn vuistregels geformuleerd op basis waarvan een inschatting kan worden gemaakt van het groepsrisiconiveau. Hieruit blijkt dat een RBM II berekening noodzakelijk is.

De ODRN heeft voor het plangebied een berekening gemaakt (ODRN Spoorstraat 0 meting en nieuw) van het groepsrisico voor de bestaande situatie en voor de situatie na de planontwikkeling. Hieruit blijkt dat het groepsrisico ter hoogte van het plangebied door alle ontwikkelingen in de laatste jaren toeneemt van 0,17 maal de oriëntatiewaarde naar 0,32 maal de oriëntatiewaarde.

In onderstaande figuur is het groepsrisiconiveau weergegeven van de hoogst belaste kilometer waarbij de groene lijn de bestaande situatie weergeeft en de rode lijn de situatie met de ontwikkeling aan de Spoorstraat.



Afbeelding: Groepsrisico (Fn curve) ter hoogte van het plangebied.

Voor de berekening van het groepsrisico is de uitgangssituatie (nul-situatie) vergeleken met de ontwikkeling van het plan. Hierbij zijn ook de nog niet gerealiseerde vlekken van Hof van Holland en de Dijkzone meegenomen (bestemmingsplancapaciteit). Omdat er in twee van de afgelopen 10 jaar een overschrijding heeft plaatsgevonden van het geprognoseerde vervoer van propaan-achtige stoffen is ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor het geval er twee maal zoveel van deze stoffen zouden worden vervoerd in de toekomst (1400 i.p.v. 700 wagons stoffen A per jaar). Ook in dat geval blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Dit groepsrisiconiveau is weergegeven in de figuur als de blauwe lijn (0,63 x Oriëntatiewaarde).

De dichtheid van het aantal personen in het gebied wordt momenteel snel opgebouwd en neemt in enkele delen van het plangebied toe tot 120-150 personen per hectare. In het plangebied zelf stijgt het zelfs tot ongeveer 300 personen per ha. Het berekende groepsrisiconiveau stijgt dus van 0,17 naar 0,32 keer de oriëntatiewaarde. De toename is dus meer dan 10% waardoor op grond van het Bevt artikel 8, lid 1 een volledige verantwoording noodzakelijk is. Voor wat betreft de maatregelen om de risico's te beperken zal er in de stedenbouwkundige opzet van het plan rekening worden gehouden met vluchtwegen van de risicobron (het spoor) af. Voor zeer kwetsbare objecten geldt tevens dat deze

worden uitgesloten in het plangebied. Alle gebruikers zouden dus bij noodgevallen ook gebruiken moeten kunnen maken van de vluchtwegen. Gezien het feit dat ter hoogte van het plangebied een geluidscherm aanwezig is, is een plasbrand van het spoor naar het plangebied minder waarschijnlijk. De grootste bijdrage voor wat betreft het risico betreft echter een ongeval met een tot vloeistof verdicht gas. Tegen dit scenario zijn geen realistische maatregelen te nemen in de overacht of de te realiseren gebouwen zelf. Bij het vervoer zelf zijn al maatregelen genomen door warme-Bleve vrij te rangeren. Hiermee is echter al rekening gehouden in de risicoberekening.

Betuwelijn

De Betuwelijn ligt op ongeveer 3 km van het plangebied. De ongevalsscenario's die het plangebied kunnen bereiken dragen niet bij aan een toename van het groepsrisico. In de beleidsvisie van de gemeente Nijmegen (Beleidsvisie, februari 2014) is hiervoor een standaardverantwoording opgesteld op pagina 33.

Routing vervoer gevaarlijke stoffen over N325

Over de N325 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Over de Oversteek overigens niet. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het daaraan gepaard gaande externe veiligheidsrisico over de weg is relatief laag (zie Beleidsvisie, februari 2014). De weg wordt gebruikt ter bevoorrading van langs de weg gelegen risicovolle inrichtingen. Vervoerde stoffen zijn voornamelijk brandbare vloeistoffen (LF1/2) met een invloedsgebied van 30 meter en een beperkte hoeveelheid brandbaar gas (GF3) met een invloedsgebied van ongeveer 300 meter. Op basis van een telling van Rijkswaterstaat van 2007 kan worden ingeschat dat het vervoer van (zeer) brandbare vloeistoffen 1000 wagens in totaal is en van zeer brandbare gassen 130. De beoogde ontwikkeling ligt echter buiten het invloedsgebied van een plasbrand (30 meter). Het groepsrisico van deze weg ligt dan ook ruim beneden de oriëntatiewaarde. De kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen op de weg in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Gezien het beperkt risico van de weg zijn aanvullende veiligheidsmaatregelen voor de risico's op van de weg niet realistisch. Voor ontwikkelingen binnen een afstand van 30-200 meter van deze weg is in de Beleidsvisie EV van de gemeente Nijmegen op pagina 34 een standaard verantwoording opgenomen.

Cumulatie en domino-effecten:

De kans op domino-effecten is verwaarloosbaar. Hiervan zou alleen sprake kunnen zijn indien bijvoorbeeld een spoorwagon met gevaarlijke stoffen ontspoord en op een vrachtauto met gevaarlijke stoffen botst. De kans daarop is nihil mede vanwege het feit dat de Oversteek niet gebruikt wordt als routing vervoer gevaarlijke stoffen. Ook de cumulatie van risico's in het plangebied leidt niet tot andere inzichten. De overlap van risicozones in het plangebied (spoor, weg, etc.) bestaat veelal uit zeer onwaarschijnlijke toxische scenario's. Het grootste risico komt van het spoor waarvan uit bovenstaande berekening al blijkt dat het risico aanvaardbaar is.

Conclusie:

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

3.4 Bedrijven en milieuzonering

Vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' dient er voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen hinderveroorzakende (o.a. bedrijven) en hindergevoelige functies (waaronder woningen). Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. De richtafstanden opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit, zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een

vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij milieu-inrichtingen of drukke wegen, al een hogere milieubelasting kent. De omgeving van het plangebied wordt aangemerkt als 'gemengd gebied'.

De publicatie biedt geen wettelijk vastgestelde norm, maar biedt een handreiking voor maatwerk. De publicatie geeft vier factoren (geur, stof, geluid en gevaar) op basis waarvan bepaald wordt in welke categorie een activiteit geplaatst kan worden. Voorgaande moet op twee manieren getoetst worden. Enerzijds wordt er gekeken of het perceel zelf veroorzaker is van hinder en anderzijds wordt bekeken of het perceel kwetsbaar is voor hinder.

Kenmerken planvoornemen

Nabij het plangebied zijn de volgende functies gesitueerd waarvoor, op basis van de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG, richtafstanden gelden:

Functie	Grootste afstand	Afstand tot plangebied
Brandweer	50 meter (geluid)	80 meter
Middelbare school	30 meter (geluid)	33 meter
Gemengde centrumfunctie (Detailhandel / kantoren)	10 meter (geluid)	60 meter
Sporthal	50 meter (geluid)	52 meter
Station Nijmegen Lent	100 meter (geluid)	10 meter
Hotel	10 meter (geluid)	75 meter

Tabel: milieuzonering functies omgeving plangebied

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, wordt aan alle richtafstanden voldaan, behalve de richtafstand ten opzichte van het treinstation. Echter in paragraaf 3.5 "Geluid" is verantwoord dat er ter plaatse geen sprake is van overschrijding van de geluidsnormen.

Omgekeerde werking

In het plangebied worden in de plint van de bebouwing functies mogelijk gemaakt waarvoor een richtafstand geldt. Het betreft functies met een maximale richtafstand van 10 meter voor het aspect geluid (functies zoals fietsreparatie, koffiebar). Vanwege de ligging op de begane grond en de ligging in stedelijk gebied is dit geen belemmering voor de planrealisatie.

Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor realisatie van het plan.

3.5 Geluid

In opdracht van gemeente Nijmegen heeft DGMR, adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software in november 2022 een akoestisch onderzoek weg- en railverkeer gedaan voor het plan Spoorstraat Lent (rapport: M.2022.0111.03.R001v3). Hieronder zijn de conclusies overgenomen.

Conclusies geluid

Op alle gevels wordt voldaan aan de maximaal toegestane waarde. Vervolgens is nagegaan of wordt voldaan aan de eisen uit het hogere waarden beleid van gemeente Nijmegen. Omdat het plangebied bestaande bebouwing vervangt en omdat alle te realiseren woningen zich binnen een straal van 500 meter vanaf een ov-knooppunt bevinden wordt voldaan aan twee criteria van het hogere waarden beleid.

Daarnaast kunnen volgens de wet geluidhinder geluidsbelastingen tussen de voorkeurswaarde en de maximale waarde worden toegestaan nadat is aangetoond dat het (technisch, verkeerskundig, financieel of stedenbouwkundig) niet mogelijk is om maatregelen te treffen waarmee de geluidsbelasting kan worden verlaagd.

Bronmaatregelen Wegverkeer

Voor wegverkeer zijn de maatgevende wegen de Graaf Alardsingel en de Prins Mauritssingel. Deze wegen zijn al voorzien van een geluidreducerend wegdek (met uitzondering van de kruispunten en de in- en uitvoegstroken waar geen stil asfalt kan worden toegepast). Het is daarom niet mogelijk om de geluidsbelasting van deze wegen te verminderen door het asfalt te vervangen. De wegen zijn onderdeel van de hoofdwegenstructuur, daarom is het niet wenselijk om de rijsnelheid te verlagen.

Bronmaatregelen railverkeer

Het spoor van langs plangebied wordt uitgerust met raildempers. De schermen en raildempers zijn al verwerkt in de geluidberekeningen.

Overdrachtsmaatregelen wegverkeer

De plaatsing van een scherm langs de onderzochte wegen is vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig opzicht niet wenselijk. Bovendien zijn geluidschermen niet effectief voor de hoogbouw.

Overdrachtsmaatregelen railverkeer

Langs het spoor staan al geluidschermen met een hoogte van 1,5 m vanaf bovenkant spoor.

Gevelmaatregelen

Bij de bouwaanvraag moet worden aangetoond dat het binnenniveau van de woningen voldoet de aan de eisen van het Bouwbesluit. In tabel 7 van het akoestisch onderzoek is per gevel inzichtelijk gemaakt wat de benodigde gevelisolatie dient te zijn om te voldoen aan een aanvaardbaar binnenniveau. Hierbij zou eventueel gebruik kunnen worden gemaakt van loggia's / balkons, die een afschermend effect hebben op het invallend geluid.

Gecumuleerd geluidniveau

De locatie is zwaar geluidbelast door zowel weg- als railverkeer. Dit zien we terug in de gecumuleerde geluidsbelastingen en de bijbehorende kwalificaties in tabel 7 van het akoestisch onderzoek.

Omdat het gebouwoontwerp wordt aangepast aan de hoge geluidsbelastingen ontstaan relatief rustige gebieden tussen de gebouwen. Verder moeten de woningen voldoen aan de indelingseisen van gemeente Nijmegen en aan de eisen van het Bouwbesluit. Hiermee wordt een acceptabel woonklimaat in de woningen gerealiseerd. De gunstige ligging ten opzichte van het treinstation en het nieuwe stadshart in Nijmegen Noord, de uitstekende fietsverbinding naar het oude centrum van Nijmegen en naar Arnhem zijn argumenten om woningbouw op deze locatie toch toe te staan.

Toetsing aan Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Nijmegen 2013

In de huidige situatie is de planlocatie bebouwd. Deze woningen worden gesloopt om ruimte te maken voor nieuwe bebouwing. Hiermee wordt voldaan aan criterium 1 van het gemeentelijke geluidbeleid, namelijk dat de woning bestaande bebouwing vervangt. Daarnaast bevindt het plangebied zich op een maximale afstand van ca. 400 meter ten opzichte van het OV-knooppunt Nijmegen-Lent (ten zuiden van het plangebied). Hiermee wordt voldaan aan criterium 5 van het gemeentelijke geluidsbeleid, namelijk dat de woning ligt binnen een straal van 500 meter vanaf een OV-knooppunt.

Het plan komt dus in aanmerking voor hogere waarden. Tegelijkertijd met de ter inzage legging van dit (ontwerp) plan wordt het (ontwerp) besluit hogere grenswaarden ter inzage gelegd. Het plan komt dus in aanmerking voor hogere waarden.

3.6 Luchtkwaliteit

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

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

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

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

Tabel: luchtkwaliteit

	norm	ingangsdatum
Jaargemiddelde grenswaarde NO ₂	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1 januari 2015
Jaargemiddelde grenswaarde PM ₁₀	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1 juni 2011
Daggemiddelde grenswaarde PM ₁₀	max. 35 dagen/jaar > 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1 juni 2011

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

- de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft (Wm artikel 5.16.1.b.1°), of;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De

verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO₂ en/of PM₁₀, of;

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

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

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

Wat betreft de bijdrage van een plan aan de luchtkwaliteit is het Besluit Niet In Betekende Mate Bijdragen (Luchtkwaliteitseisen) van belang, die gelijk met de wetswijziging van kracht is geworden. Plannen die niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5.

Het plan voorziet in de realisatie van ongeveer 150 starterswoningen en 300 studentenkamers. Deze ritgeneratie veroorzaakt geen verkeersaantrekkende werking die een verslechtering van meer dan 3% veroorzaakt. Uit de berekening van de NIBM-tool blijkt dat de ritgeneratie geen nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit ter plaatse. Het plan is daarmee NIBM. Bovendien kan worden opgemerkt dat er door de sloop van de bestaande woningen feitelijk ook enkele tientallen verkeersbewegingen per etmaal zullen vervallen.

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

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

Een woning is dus geen gevoelige bestemming. Ter plaatse van het plan worden de bestaande grenswaarden niet overschreden. De nieuwe richtwaarden van de WHO die eind december zijn aangekondigd worden nog wel overschreden. De gemeente Nijmegen heeft zich daarom gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit is een soort vervolg op het eerdere NSL waarin het Rijk, de provincies en gemeenten inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in

beeld gebracht. Aanpak en maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

De volgende doelen en ambities zijn afgesproken in het SLA:

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

Conclusie

Op basis van de voorgaande tekst wordt geconcludeerd dat het aspect Luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het plan.

3.7 Kabels en leidingen

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen hoofdtransportleidingen of persleidingen van water, olie, gas of brandstof gelegen die van invloed zijn op de realisatie van het planvoornemen. Binnen het plangebied zijn wel de reguliere leidingen c.q. nutsvoorzieningen aanwezig zoals gas, elektra en telefonie.

3.8 Bodem

Met de realisatie van de woongebouwen worden er gronden van bebouwing en verharding voorzien. Bovendien wordt de functie aangemerkt als een voor bodemkwaliteit gevoelige functie. Daarom is de bodemkwaliteit ter plaatse onderzocht middels een bureauonderzoek, opgesteld door de Gemeente Nijmegen

Conclusie

Verwacht mag worden dat de bodemkwaliteit de herontwikkeling niet zal belemmeren.

Met uitzondering van de werkplaats op huisnummer 23 zijn er geen bodembedreigende activiteiten bekend. De uitgevoerde bodemonderzoeken ondersteunen dit beeld. Er zijn hoogstens licht verhoogde gehalten gemeten.

3.9 Verkeer en parkeren

Om vast te stellen welke gevolgen het project heeft voor verkeer en parkeren, heeft de gemeente Nijmegen een notitie opgesteld.

Verkeer

De stedelijke hoofdwegen in de Waalsprong zijn onderdeel van de toegangswegen naar de stad en vervullen een functie voor het verbinden van stadsdelen en de bereikbaarheid met de regio.

De ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer in de omgeving van het plangebied wordt gevormd door een aantal gebiedsontsluitende wegen: de Prins Mauritssingel, de Graaf Alardsingel, de Margaretha van Mechelenweg, de Griftdijk Noord en de Italiëstraat.

De Prins Mauritssingel (tot station Lent) en de Graaf Alardsingel maken onderdeel uit van de S100. Deze wegen verbinden de Waalsprong via respectievelijk de Waalbrug en de Oversteek met de binnenstad van Nijmegen en de wijken ten zuiden van de Waal. Ten noorden van station Lent wordt de Prins Mauritssingel de S110 / N325.

Doorgaand verkeer wordt geweerd van de Griftdijk Noord door middel van een knip ter hoogte van de Oosterhoutse Plas (tussen de Italiëstraat en de Van Boetzelaerstraat). Tijdens werkdagen is het alleen ontheffingshouders toegestaan om in de ochtend- en avondspits deze knip te passeren. Het voornemen is dat deze knip wordt uitgebreid naar een 24 uren maatregel.

Het plangebied wordt in de huidige situatie ontsloten voor gemotoriseerd verkeer via het kruispunt met de Griftdijk en de Margaretha van Mechelenweg. Autoverkeer van en naar het parkeerterrein naast de brandweerkazerne en het terrein van het Citadel College maakt eveneens gebruik van deze aansluiting.

Het voornemen is om deze aansluiting voor autoverkeer ca. 150 meter naar het noorden te verplaatsen. De (nieuwe) ontsluiting voor het Spoorstraat gebied krijgt dan de vorm van een T-kruispunt direct ten noorden van de brandweerkazerne.

In de huidige situatie is het plangebied ingericht als verblijfsgebied en er geldt een maximum snelheid van 30 km/u. In de nieuwe situatie blijft dit het geval. Doorgaand autoverkeer door het gebied is niet mogelijk.

Parkeren

Het benodigde aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie van het plangebied worden berekend aan de hand van de "Beleidsregels Parkeren Nijmegen, Parkeernormen Auto en Fiets". Dit is een uitwerking van de door raad vastgestelde nota "Parkeren in Nijmegen, auto en fiets, 2020 - 2030". Voor de berekeningen is bepalend dat de gemeente Nijmegen stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' heeft.

Het gebied tussen de spoordijk, de Graaf Alardsingel en de Margaretha van Mechelenweg ligt op de grens van twee parkeerzones. De Spoorstraat en het Citadel College liggen in de zone 'Centrumgebied.' De brandweerkazerne en de nabijgelegen parkeerplaats liggen in de zone '1e schil.' Het plangebied valt binnen de zone die in de parkeernota is aangewezen als "betaald parkeren" gebied. Een ontwikkeling binnen het plangebied met een gebouwde parkeervoorziening maakt het noodzakelijk dat betaald parkeren daadwerkelijk wordt ingevoerd.

Op basis van het nu bekende stedenbouwkundige plan wordt aan de norm voldaan. Bij de bouwaanvraag zal moeten worden aangetoond dat aan de dan geldende parkeernormen wordt voldaan.

3.10 Water

De gemeente Nijmegen heeft een watertoets opgesteld voor de planlocatie. Hieronder zijn de relevante onderdelen opgenomen.

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

Oppervlaktewater

In of in de directe omgeving van het plangebied is oppervlaktewater aanwezig. Aan de overzijde van de Griftdijk Noord ligt de B-watgang met nummer B106110. De volgende afbeelding toont een uitsnede uit de legger wateren. Behalve deze watgang laat de legger nog een aantal watgangen zien die ten gevolge van de ontwikkeling van andere nieuwe gebieden in de Waalsprong inmiddels verwijderd zijn.

Het plangebied ligt in het gebied Spoorstraat. Voor dat gebied heeft de gemeente in 2009 een waterhuishoudkundig plan opgesteld. De Griftdijk Noord doorkruist dit gebied waar zich al een middelbare school, een sporthal, een brandweerkazerne en een parkeerterrein bevinden. In het gebied liggen drie wadi's die met elkaar verbonden zijn. Het hemelwater dat van daken en terreinen afstroomt, stroomt bovengronds naar die wadi's. Bij hevige neerslag kan water vanuit de wadi's via slokops en leidingen naar de watgang aan de overzijde van de weg overstorten.

Voor het gebied Spoorstraat is in het WIW 2009 rekening gehouden met 2,3 hectare verhard oppervlak maar in het plangebied is sprake van meer verharding dan 2,3 hectare. De waterboekhouding biedt echter meer ruimte voor extra verharding in het overkoepelende gebied waartoe het plangebied behoort. Dit overkoepelende gebied betreft naast de Spoorstraat, het gebied ten noorden ervan waar onder andere de brandweerkazerne staat. In de wadi's is verder meer berging aanwezig dan 10 mm ten opzichte van het erheen afwaterende verharde oppervlak. Geconcludeerd wordt dat aanvullende waterberging op basis van de keur waarschijnlijk niet nodig is. Dit wordt in het waterhuishoudkundige plan van het plangebied verder uitgewerkt.

Een andere beperkende factor is de afvoer van water dat bij hevige neerslag vanuit de wadi's kan overstorten en vervolgens via de regenwaterleiding in de Graaf Alardsingel afgevoerd wordt. In 2017 is voor de verschillende gebieden aan weerszijden van de Graaf Alardsingel onderzocht van hoeveel verhard oppervlak hemelwater via de regenwaterleiding in die weg kan worden afgevoerd. Voor het gebied Spoorstraat is toen rekening gehouden met 2,3 hectare verhard oppervlak. De afvoer van hemelwater uit dit gebied naar de regenwaterleiding is dus in principe begrensd op een afwaterend verhard oppervlak van 2,3 hectare. Een groter afvoerend verhard oppervlak vergt dus ook voor het bepalen van de mogelijkheden in het afvoeren via die regenwaterleiding een hydraulische beoordeling. Dit wordt in het waterhuishoudkundige plan uitgewerkt.

Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Het uitgangspunt bij stedelijke uitbreidingen is grondwaterneutraal bouwen. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en stromen in de omgeving niet wijzigen. Dit kan onder andere bereikt worden door maatregelen tijdens bouwrijp maken en bouw (bijvoorbeeld ophogen, goede structuur van het oppervlaktewatersysteem, voorkomen verdichting bodemstructuur) of een waterbestendig bouwkundig ontwerp van gebouwen (bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen).

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

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

Het ingenieursbureau Royal Haskoning DHV heeft in het verleden een grondwatermodel opgesteld om de verwachte grondwaterstand bij T=10 hoogwater te berekenen. In 2018 is dat model herijkt vooral gericht op het zuidelijke deel van de Waalsprong. In het model zijn de huidige wijzigingen van verhard oppervlak en oppervlaktewater verwerkt. Op basis van de modellering en afspraken over drooglegging wordt voor dit plan gesteld rekening te houden met een minimaal wegpeil van NAP + 10,85 meter en een minimaal vloerpijl van NAP +11,00 meter.

Riolering / hemelwater

De riolering in het noordelijke gedeelte van het gebied Spoorstraat is uitgevoerd als duurzaam gescheiden stelsel. Afstromend hemelwater wordt via wadi's in de bodem geïnfiltreerd waarna drainageleidingen het vertraagd naar oppervlaktewater afvoeren. Bij hevige neerslag kan hemelwater vanuit de wadi's naar oppervlaktewater overstorten. Het afvalwater in het plangebied wordt naar de riolering afgevoerd. Een rioolgemaal pompt het naar de gemengde riolering van de kern Lent.

In het zuidelijke gedeelte van het gebied staan aan de Spoorstraat nu ongeveer 15 woningen. Deze zijn op de riolering aangesloten. Het gaat nog over de oude gemengde riolering. Voor elke woning gaat het in ieder geval om het afvalwater maar mogelijk ook om een deel van het hemelwater. Via die riolering die aan de westzijde van de woningen onderaan het talud van het Groentje ligt, stroomt het water naar een rioolgemaal dat zich nabij een wadi bevindt en het water naar de riolering van Lent pompt.

Het ingenieursbureau Sweco heeft naar de aansluiting op de riolering gekeken en daartoe enkele opties onderzocht. De hoogteligging van de reeds aangelegde riolering in de nieuwe gebieden ten noorden en noordwesten van het plangebied maakt aansluiting onder vrij verval naar de riolering in die gebieden onmogelijk.

De riolering in de Moormannstraat aan de overzijde van de Graaf Alardsingel ten zuiden van het plangebied, biedt wel een mogelijkheid voor aansluiting van de woningen van het plangebied onder vrij verval. In het waterhuishoudkundig plan van het plangebied wordt dit verder onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar de eventuele consequenties van aansluiting van deze bebouwing voor (aansluitingen van) omliggende bebouwing.

Vanuit het bouwbesluit 2012 geldt de verplichting om afvalwater en hemelwater op verantwoorde wijze te verwerken. Afvalwater moet verplicht via de openbare riolering afgevoerd worden, hemelwater moet in principe op eigen terrein verwerkt worden.

Het afvalwater van de gebouwen in het plangebied moet worden afgevoerd via de openbare riolering. Het is niet mogelijk dat van bestaande aansluitingen gebruik gemaakt kan gaan worden. Voor dit plan hoeven geen aansluitingen op de riolering aangevraagd te worden. De aansluitingen op de riolering dienen in het plan meegenomen te worden.

Voor plannen met infiltratie van hemelwater in de bodem moet een waterhuishoudkundig plan bij de gemeente worden ingediend. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning activiteit bouwen voor de realisatie van gebouwen dient een goedgekeurd waterhuishoudkundig plan gevoegd te zijn dat invulling geeft aan infiltratie en bovengrondse afwatering van hemelwater naar de openbare ruimte. Hemelwater mag alleen bovengronds naar de openbare ruimte afstromen. Het plan dient aan te sluiten bij het waterhuishoudkundige plan dat opgesteld moet worden voor de aanpassing van het waterhuishoudkundige systeem in de openbare ruimte. De nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' geeft de inhoud van waterhuishoudkundige plannen weer.

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

Voor dit plan moet een waterhuishoudkundig plan bij het waterschap worden ingediend. Voor de werkzaamheden is mogelijk een watervergunning vereist.

De bovengrondse afwatering van hemelwater van dak en terrein van de brandweerkazerne mag ten gevolge van de plannen niet belemmerd worden en dient indien nodig op acceptabele wijze aangepast te worden. Waar afwatering nu bovengronds is, dient deze ook na realisatie van het plan op acceptabele wijze bovengronds te zijn.

Openbare riolering mag niet op particulier terrein liggen. Particuliere riolering zowel gebouw- als terreinriolering mag niet in de openbare ruimte liggen. Alle voorzieningen voor de afvoer van afvalwater en hemelwater naar de openbare ruimte dienen op particulier terrein te liggen. In alle voorzieningen moet op particulier terrein een controleput geplaatst worden.

Conclusie

Het plan heeft geen negatieve gevolgen op de hydrologische situatie ter plaatse. Met het plan wordt een gescheiden rioleringssysteem gerealiseerd.

3.11 Duurzaamheid

De gemeente Nijmegen wil het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets stimuleren. Voorliggend project is direct naast het station Nijmegen-Lent gelegen en naast snelfietsverbinding "Het Groentje". Door deze directe ligging bij beide faciliteiten, is het voor bewoners van de nieuwe woongebouwen aantrekkelijk met de fiets of het openbaarvervoer te reizen.

De gemeente Nijmegen zet in op energiebesparing en duurzame opwekking. Hierbij wordt maximaal ingezet op oplossingen binnen het stedelijk gebied. Voorliggend plan biedt de mogelijkheid om de daken te gebruiken voor het plaatsen van zonnepanelen. Ook krijgen de gebouwen geen aansluiting op het gasnet en is isolatie een belangrijk aandachtspunt. Door goed te isoleren kan het energiegebruik worden terug gedrongen.

De locatie ligt op het tracé van het warmtenet, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie 2020-2040. Dit betekent dat de woongebouwen kunnen worden aangesloten op het warmtenet, waardoor er stadswarmte geleverd kan worden. Zodoende wordt er gas bespaard en hoeft men ook geen elektriciteit in te zetten om de woningen te verwarmen.

3.12 Natuur

Voordat ruimte aan ontwikkelingen kan worden geboden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

Nader onderzoek

Om de aan- dan wel afwezigheid van verblijfplaatsen/jaarrond beschermde vogelnesten van huismus, gierzwaluw, vleermuizen en steenmarter te bepalen dient een nader onderzoek uitgevoerd te worden volgens de soortspecifieke protocollen. Dergelijk onderzoek vindt plaats in de periode maart-juni voor huismus, in de periode juni-juli voor gierzwaluw, in de periode mei-juli en augustus-september voor vleermuizen en in de periode maart-mei voor steenmarter. De ingreep valt onder de gedragscode voor gemeenten (Stadwerk, 2020). Voor huismus, gierzwaluw en steenmarter hoeft voor het opheffen van een nest- of verblijfplaats geen ontheffing te worden aangevraagd indien gewerkt wordt volgens de voorwaarden in de gedragscode. Voor vleermuizen is, afhankelijk van de functie en de soorten, mogelijk wel een ontheffing nodig.

Maatregelen

Voorafgaand/tijdens de werkzaamheden moeten de volgende maatregelen worden nageleefd om een overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming te voorkomen:

- Werken buiten het broedseizoen. Voor het broedseizoen wordt in het kader van de Wnb geen standaardperiode gehanteerd. De lengte en aanvang van het broedseizoen verschilt per soort. Globaal moet voor het broedseizoen rekening gehouden worden met de periode half maart tot half augustus. Echter, ook buiten deze periode kan sprake zijn van broedgevallen en zijn deze eveneens beschermd.
- Voor kleine marterachtigen dient gehandeld te worden conform SMP-N en de voorschriften uit de ontheffing.

- Voor huismus, gierzwaluw, vleermuizen en steenmarter worden op basis van de resultaten van veldonderzoek de benodigde randvoorwaarden en maatregelen bepaald.

Zorgplicht

Omdat vanuit de zorgplicht algemene en vrijgestelde soorten bescherming genieten, moet met de geplande ingreep rekening gehouden worden met soorten zoals egel en muizen die zich mogelijk in het plangebied bevinden. Verstoring kan voorkomen worden door het plangebied kort voor de ingreep te maaien en schuilplaatsen te inspecteren. Daarnaast worden de werkzaamheden bij voorkeur aaneengesloten, bij daglicht en vanuit één rijrichting uitgevoerd zodat dieren kunnen vluchten.

Gebiedsbescherming

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

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

Zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase zijn stikstofberekeningen uitgevoerd en hieruit blijkt dat de stikstofdepositietoename voor deze ontwikkeling niet groter dan 0,00 mol/ha/jr (zie rapport in bijlage). Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) zijn op voorhand uit te sluiten. De Wnb staat niet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Het stikstofrapport Spoorstraat is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan.

Bescherming van houtopstanden

Aangezien er geen sprake is van “vellen” (alle activiteiten bedoeld die een boom of andere houtopstand ontsieren, ernstig beschadigen of tot de dood van de houtopstand kunnen leiden) van een of meer houtachtige gewassen uit een binnen de Wnb beschermde ‘houtopstand’ kan een overtreding van de Wet natuurbescherming m.b.t. bescherming van houtopstanden worden uitgesloten. Een ontheffing Wnb is dan ook niet noodzakelijk.

Planologische gebiedsbescherming (niet Wnb)

Er geldt géén belemmering tegen de voorziene ingreep met betrekking tot planologische gebiedsbescherming, waardoor een aanvullende toetsing (aan het verbod op ‘onevenredig’ of ‘significant’ aantasten van het GNN/GO (“Nee, tenzij-toets”) niet noodzakelijk wordt geacht.

Natuurkansen

Om de natuurwaarden in het plangebied te verbeteren wordt aanbevolen om bij nieuwbouw verblijfsvoorzieningen voor vleermuizen en vogels te realiseren. Verblijfplaatsen kunnen o.a. gerealiseerd worden in gevels en daken. Daarnaast wordt geadviseerd om kruidenrijke groenstroken en voedselbomen zoals hazelaar te planten. Ook kunnen takkenrillen of struiken worden aangelegd/geplant om meer dekking in het gebied te creëren. Voor meer informatie over het creëren van verblijfplaatsen in nieuwbouw wordt verwezen naar de checklist groen bouwen: <https://www.checklistgroenbouwen.nl/>.

Op het bouwplan wordt de Toolbox natuurinclusief ontwikkelen en bouwen toegepast. De toepassing hiervan wordt privaatrechtelijk vastgelegd. Hierdoor wordt deels invulling gegeven aan de aangenomen raadsnotie 'Natuurinclusief bouwen' van 14 november 2018.

Conclusie

Op basis van de beschikbare gegevens heeft het planvoornemen geen negatieve gevolgen voor de natuur.

4 Conclusie

Op basis van voorgaande vormvrije M.E.R.-beoordeling heeft het project om woongebouwen te realiseren aan de Spoorstraat in Lent geen negatieve gevolgen voor het milieu. Waar nodig worden waarden beschermd in het bestemmingsplan.

Bijlagen

1) Onderliggende onderzoeken zijn toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan “Dorp Lent – 14 (Spoorstraat)”

Aldus gedaan te goeder trouw, naar beste kennis en wetenschap en met in acht name van alle aan ondergetekende bekende omstandigheden.

Opgemaakt te Nijmegen

B. Hartkamp

