



Nijmegen

Bestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 5 (fietsenstalling entree west CS)

Zienswijzennota

Gemeente Nijmegen
Bureau Ruimtelijke Planvorming
Januari 2022

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 5 (fietsenstalling entree west CS) heeft van donderdag 21 oktober 2021 tot en met woensdag 1 december 2021 voor een ieder ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 6 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.

Op onderdelen hebben sommige zienswijze geen betrekking op het voorliggende ontwerpbestemmingsplan, maar op andere projecten binnen de herontwikkeling van het stationsgebied. Alle projecten kennen een eigen participatieproces waarbij inbreng van belanghebbenden zal worden opgehaald.

Beoordeling zienswijzen

Reclamant 1: Zelfregiecentrum Nijmegen

Inhoud zienswijze en beoordeling

1. Toegankelijkheid

In het bestemmingsplan staat niets beschreven over de toegankelijkheid van het gebied en de gebouwen voor mensen met een beperking en of bij het ontwerpen van deze ontwikkeling het VN verdrag handicap 2016, handboek toegankelijk Nijmegen 2016 en de ITS-standaard 2020 worden toegepast. Gezien de impressie is er niet echt sprake van de gewenste toegankelijkheid en integratie voor mensen met een beperking met het openbaar vervoer. Zo is er slechts 1 lift vanuit de fietsenkelder naar het stationsplein en de westelijke entree. Gezien de toenemende groep mensen met een beperking, het risico op uitval van een lift en het enorme hoogteverschil aan de westzijde dringen wij erop aan hier twee liften te realiseren die alle niveaus bedienen.

Reactie gemeente

In het traject richting het bestemmingsplan heeft het Zelfregiecentrum in een overleg met de gemeente aandacht gevraagd voor toegankelijkheid van de nieuwe entree aan de Westzijde is besproken. In de nieuwe situatie is hierin voorzien doordat het station toegankelijk is via trappen (of rechtstreeks of via het verhoogde voorplein) en een lift. De lift ontsluit op drie niveaus: het maaiveld, het verhoogd voorplein en de perrontunnel.

Het instrument bestemmingsplan is gericht op toelatingsplanologie. De toelatingsplanologie uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) betekent dat een planregel in beginsel niet tot een bepaalde activiteit kan verplichten, maar slechts een bepaalde bestemming kan toelaten. Dit uitgangspunt heeft tot gevolg dat over het algemeen geen uitvoeringsaspecten in het bestemmingsplan worden opgenomen. In de regels van het bestemmingsplan zijn dan ook geen regels opgenomen om de toegankelijkheid van het gebied te verplichten. Wel zijn eventueel te nemen maatregelen, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een hellingbaan, toegestaan binnen zowel de bestemming 'Gemengd' als in de bestemming 'Verkeer'.

Bovenstaande neemt niet weg dat bij het ontwerpen en de uitvoering van de plannen wel degelijk rekening gehouden wordt met het Handboek Nijmegen Toegankelijk en overige op dit onderdeel van toepassing zijnde regelgeving die van kracht is.

Zo krijgt de vloer van de nieuwe perrontunnel overal dezelfde hoogte; de huidige hellingbaan in de tunnel verdwijnt. Hiermee is de perrontunnel beter te gebruiken door reizigers met een beperking. Verder biedt de perrontunnel toegang aan de perrons door middel van trappen, op- en neergaande roltrappen en een lift. De trappartijen naar de verschillende perrons zijn zo breed ontworpen dat reizigers bij grote drukte niet of slechts weinig hoeven wachten voor de trap. Volgens de ontwerpvoorschriften van ProRail is in dat verband 1 lift voldoende. Uitgangspunt hierbij is dat de liften aan zeer strenge voorwaarden moeten voldoen, weinig storingsgevoelig zijn en dat er afspraken zijn dat storingen zeer snel opgelost worden.

Vanuit de westzijde is het station toegankelijk via trappen (of rechtstreeks of via het verhoogde voorplein) en een lift. De lift ontsluit op drie niveaus: het maaiveld, het verhoogd voorplein en de perrontunnel. Alle aanpassingen die gedaan worden aan station Nijmegen dienen te voldoen aan de Europese regelgeving (TSI PRM 2014): Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Europese Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

ProRail heeft de afgelopen jaren al haar stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een visuele beperking. Dit is in samenwerking met Koninklijke Visio, PBTconsult, Accessibility onderdeel van Bartiméus en de Oogvereniging tot stand gekomen. Bij PHS Nijmegen en westentree wordt dan ook rekening gehouden met de eisen op het gebied van toegankelijkheid conform het VN Verdrag Handicap. Doelgroepen van mensen met een beperking hebben vanzelfsprekend een plaats in het algehele participatie traject rondom de stationsontwikkeling.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

2. Gescheiden routes

Reclamant pleit voor gescheiden routes voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's en een tijdelijke oversteekvoorziening te maken aan de centrumzijde van het station.

Reactie gemeente

Er is tussen de partijen die betrokken zijn bij de ontwikkelingen Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree (o.a. de gemeente Nijmegen, ProRail, NS, Provincie Gelderland) nauw overleg zodat de ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten. Er kan echter geen reactie worden voorzien in zienswijzen die betrekking hebben op de ontwikkelingen aan de centrumzijde, aangezien dit buiten de scope van dit bestemmingsplan valt. De zienswijzen op dit bestemmingsplan zullen ter informatie worden gedeeld met het project centrumzijde.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

3. Fietsenstalling

Reclamant pleit voor plaatsen voor handbikes en driewielers in de fietsenstalling

Reactie gemeente

In de fietsenstalling komen plaatsen voor zogenoemde buitenmodel-fietsen. Deze fietsen hoeven niet in een rek te worden geplaatst, maar worden op een soort parkeervlak geparkeerd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

Reclamant 2: Fietzersbond

Inhoud zienswijze en beoordeling

1. De naamgeving van de delen van het stationsgebouw en zijn omgeving

De naamgeving sluit niet aan bij de naamgeving van Bureau Spoorbouwmeester. Er zijn 4 niveaus, maar vertaald naar de niveaus aan de oostzijde van het station

Reactie gemeente

Het is onduidelijk waar u precies naar verwijst, maar in paragraaf 2.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan worden dezelfde 4 niveaus beschreven.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

2. Het verkleinen van de barrière tussen West en Oost

De entreeontwikkeling draagt bij aan het verkleinen van de barrièrewerking van het spoor. Maar dat is alleen als het een openbaar toegankelijke en doorgaande tunnel is zonder hindernissen als trappen en liften.

Reactie gemeente

De perrontunnel is in de huidige en toekomstige situatie bedoeld als looproute voor treinreizigers om vanaf de stationsingang naar de perrons en de treinen te lopen en vice versa. De perrontunnel zal alleen toegankelijk zijn met een OV-chipkaart zoals ook in de huidige situatie. Het stationcomplex wordt 's nachts uit het oogpunt van sociale veiligheid afgesloten. De sluiting vindt plaats tussen circa 30 minuten na aankomst van de laatste trein en 30 minuten voor de eerst vertrekkende trein. De perrontunnel wordt niet aangelegd ten behoeve van een betere verbinding tussen centrum en Nijmegen west; de formele oost-westverbinding blijft via de verkeerstunnel Tunnelweg lopen. Dit geldt ook voor fietsers en voetgangers, aangezien hier ook een fiets- en voetgangerspad aanwezig is. Eventueel kunnen voetgangers die in het bezit zijn van een OV-chipkaart, inchecken bij de nieuwe westentree en uitchecken aan de centrumzijde om zo aan de andere kant van het spoor te komen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

3. Hellingbaan

Een optie bij de verdere ontwikkeling van de plannen is, om de voorgestelde trap aan te passen met, dan wel te vervangen door een hellingbaan, vanaf de tunnelweg (niveau-3) naar de ingang van het station (niveau-1). De hellingbaan dient tevens geschikt te zijn voor voetgangers met een beperking, inclusief het gebruik van rolstoel, scootmobiel, dan wel aangepaste (driewiel)fiets. Gezien de impressie is er niet echt sprake van de gewenste toegankelijkheid en integratie voor mensen met een beperking met het openbaar vervoer. De indruk die hieruit ontstaat is dat mensen met een beperking die op een andere wijze naar het station komen dan met het gebruik van het openbaar vervoer dan wel een eigen auto zich uitsluitend via de beoogde ontsluiting van het voorplein via de Fresiastraat naar het station kunnen begeven. Hoe deze ontsluiting eruit zal zien en wat de betekenis daarvan zal zijn in praktijk, wordt in het ontwerpplan niet uitgelegd. In dat verband bepleiten wij uitdrukkelijk hiermee rekening te houden bij de verdere dóórontwikkeling van deze ontsluiting.

Reactie gemeente

Aan de westzijde is onvoldoende ruimte beschikbaar om een dergelijke hellingbaan conform de normen te creëren.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

4. Sociale veiligheid

Dit bestemmingsplan vermeld helemaal niets over sociale veiligheid. Het verblijfdomein zal zeker 's avonds een lege ruimte zijn en daarmee een hangplek worden met alle gevolgen van dien. In je eentje door de perrontunnel lopen, dan 2 verdiepingen de trappen af moeten en vervolgens de fietsenstalling in is niet sociaal veilig.

Reactie gemeente

Bij het aspect sociale veiligheid gaat het om een subjectieve factor het 'zich veilig voelen' en een objectieve factor: de daadwerkelijke veiligheid. Vanuit de stedenbouw en de ruimtelijke ordening kan een bijdrage worden geleverd door middel van een adequate vormgeving en inrichting van de gebouwde omgeving. Het zich veilig kunnen voelen is mede afhankelijk van de wijze waarop woningen en andere stedelijke functies worden gemengd, gebouwen worden ontworpen en de buitenruimte wordt ingericht. Met de herinrichting van de westzijde van het station ontstaat een meer gemengd gebied met een mix van diverse functies (woningen, kantoren, detailhandel etc.) wat de sociale veiligheid ten goede komt.

Het stationcomplex wordt 's nachts uit het oogpunt van sociale veiligheid afgesloten. De sluiting vindt plaats tussen circa 30 minuten na aankomst van de laatste trein en 30 minuten voor de eerst vertrekkende trein. In de nieuwe perrontunnel worden winkels gerealiseerd ten behoeve van reizigerscomfort, alsmede informeel toezicht (zien en gezien worden). Dit versterkt het gevoel van sociale veiligheid.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

5. Fysieke veiligheid

Door ruimtes onder de grond te bouwen, zijn deze ruimtes koel in de zomer en warm in de winter. Dat pleit er voor om de westentree (inclusief fietsenstallingen en trappenhuis) te verwerken IN de stuwwal. (fietsenstalling ligt dan ook dichterbij perrons = bekorting reistijd) Dat maakt de bebouwde ruimte die in de zon komt kleiner en er is "buiten" dan meer oppervlakte beschikbaar voor groen dan wel woningbouw. Je wilt niet gedwongen worden om het trappenhuis af te sluiten vanwege de te hoge temperaturen in de zomer door al dat glas in de pui, zoals nu voorgesteld. In het huidige beeld is ook een grote trappenpartij te zien en bij sneeuw en ijs vormt dit een risico. (Rol)trappen in een gebouw hebben dat probleem niet.

Reactie gemeente

Het aanleggen van een fietsenstalling onder de sporen brengt dermate hoge kosten met zich mee dat dit geen reële mogelijkheid is. De huidige geplande locatie biedt een zeer comfortabel alternatief voor de fietser, die direct bij de entree tot het station de fiets kan stallen. Tot slot past deze voorziening beter bij het stationsconcept dat voor Nederlandse stations wordt gerealiseerd, waarbij reizigers van het omgevingsdomein via het ontvangstdomein naar het reisdomein worden geleid.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

6. Volgordelijkheid

Het verbaast ons dat de inspraak over het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree nog loopt en dat er al wel een bestemmingsplan van een onderdeel van dat Tracébesluit gepresenteerd wordt. Naar onze mening klopt de volgordelijkheid niet en spreekt de gemeente Nijmegen voor haar beurt.

Reactie gemeente

Een Tracébesluit is een instrument waarmee op Rijksniveau een project met betrekking tot de hoofdinfrastructuur (in dit geval een landelijke spoorweg) wordt ingepast. Het Tracébesluit bevat het project PHS Nijmegen aangevuld met de wens van de gemeente Nijmegen de perrontunnel door te trekken en realiseren van een volwaardige westentree. De gemeente is gehouden een Tracébesluit wanneer deze onherroepelijk is geworden in te passen in het

bestemmingsplan. Het Tracébesluit is dus niet een soort omgevingsvisie met beleidskaders voor bestemmingsplannen.

Een gemeenteraad heeft een jaar de tijd om een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen. Die termijn vangt op de dag dat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Het voorgaande laat onverlet dat de raad wel bevoegd is een bestemmingsplan vast te stellen, overeenkomstig het nog niet onherroepelijke Tracébesluit, ingeval het plan volgens de raad strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en voldoende concreet is. Uit de plantoelichting blijkt dat het plan in zoverre strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en concreet is.

Het verleggen van de perrontunnel en het nieuwe entreegebouw zijn onderdeel van het Tracébesluit. Het entreegebouw wordt gecombineerd met de realisatie van een fietsenstalling onder een verhoogd voorplein aan de westzijde van het station. De fietsenstalling en het verhoogde voorplein zijn niet opgenomen in het Tracébesluit en passen niet in het vigerende bestemmingsplan. Omdat het bouwkundig en ruimtelijk gezien 'bij elkaar hoort' is vanwege de integraliteit gekozen om de ontwikkelingen aan de westentree in onderhavig bestemmingsplan op te nemen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

7. Inspraak / participatie

De gebruikers, dan wel vertegenwoordigers van de gebruikers, zijn in het voortraject nooit gevraagd naar een mening dan wel het leveren van een bijdrage in het programma van eisen. Er ontbreken ook toetsingscriteria bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid

Reactie gemeente

In een overleg op 30 juni 2021 hebben vertegenwoordigers van het projectteam overleg gevoerd met de Fietzersbond over infrastructurele vraagstukken aan de westzijde van het station.

ProRail heeft de afgelopen jaren al haar stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een visuele beperking. Dit is in samenwerking met Koninklijke Visio, PBTconsult, Accessibility onderdeel van Bartiméus en de Oogvereniging tot stand gekomen. Bij PHS Nijmegen en westentree wordt dan ook rekening gehouden met de eisen op het gebied van toegankelijkheid conform het VN Verdrag Handicap.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

Reclamant 3: Oogvereniging

Inhoud zienswijze en beoordeling

1. Toegankelijkheid

Onderhavig plan dient een bijdrage te leveren aan de doelen van het VN-verdrag Handicap. Participatie van ervaringsdeskundigen bij de planontwikkeling is daarbij uitgangspunt.

Reactie gemeente

Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1.

In het traject richting het bestemmingsplan heeft de Oogvereniging in een overleg met de gemeente aandacht gevraagd voor toegankelijkheid van de nieuwe entree aan de Westzijde is besproken. In de nieuwe situatie is hierin voorzien doordat het station toegankelijk is via trappen (of rechtstreeks of via het verhoogde voorplein) en een lift. De lift ontsluit op drie niveaus: het maaiveld, het verhoogd voorplein en de perrontunnel.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

2. Integraal plan

Het plangebied van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan valt voor een gedeelte samen met het plangebied van het Ontwerp Tracébesluit PHS Nijmegen en Westentree. Een onherroepelijk Tracébesluit bepaalt het juridisch planologisch kader voor het gebied. Het nu reeds ter visie leggen van een bestemmingsplan is prematuur omdat de formele grondslag van het plan, het Tracébesluit, nog in procedure is. Daarbij dient tevens te worden overwogen dat door de Oogvereniging en 23 anderen zienswijzen zijn ingediend tegen het Ontwerp Tracébesluit en dat over deze zienswijzen nog niet is beslist.

Reactie gemeente

Zie reactie onder Reclamant 2 bij punt 6.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

3. Onverkort invoegen zienswijze van Reclamant op PHS Nijmegen en Westentree, dd 9 augustus 2021

De bezwaren van Reclamant op het ontwerp Tracébesluit zijn verwoord in de Zienswijze Oogvereniging PHS Nijmegen en Westentree, d.d. 9 augustus 2021. Deze bezwaren dienen te worden beschouwd als hier onverkort te zijn ingevoegd en maken deel uit van de onderhavige zienswijze.

Reactie gemeente

Hieronder gaan wij in op de zienswijzen voor zover betrekking hebbend op onderhavig bestemmingsplan en voor zover niet zijn opgenomen in de beoordeling in de ingebrachte zienswijzen van reclamant 3.

- *Een integraal planologisch plan voor de gehele stationsomgeving;
De voorgenomen ontwikkeling aan de centrumzijde van het station heeft betrekking op het busstation, busbaan, ondergrondse fietsenstalling, snelfietsroute, stationshal en vergroening van het voorplein. Deze ontwikkelingen aan de centrumzijde staan los van het project PHS Nijmegen en westentree en kennen ook een andere planning en zijn daarom niet meegenomen in het MER en het Tracébesluit voor PHS Nijmegen en westentree en niet in onderhavig bestemmingsplan. Ook de overige ontwikkeling rondom het stationsgebied lopen qua planning niet gelijk en zijn vaak ook nog niet concreet genoeg om planologisch vast te leggen.*
- *Fietsenstalling in het station onder de perrons of in de stuwwal;
Zie reactie onder Reclamant 2 bij punt 6.*

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

4. Het station en de aansluiting op de omgeving

Reclamant is van mening dat een gedegen inventarisatie en analyse van de huidige situatie van de reiziger, de voetganger en de uitgangspunten voor een adequate structuur voor de toekomst ontbreekt. De veiligheid van de 45.000 reizigers, allen voetgangers, is in het huidige plan onvoldoende onderzocht alsmede de toegankelijkheid van het stationsgebied. Gemist wordt hoe bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid zijn geborgd.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van het stationsgebied zijn wij van mening dat dit voornamelijk onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit. In dat kader wordt in reactie op het toetsingsadvies van de Commissie voor milieueffectrapportage bij het Tracébesluit aanvullende informatie opgenomen over de opbouw en functies van de perrontunnel mede in relatie tot de bereikbaarheid van de gebieden ter weerszijden van het station. Daarbij wordt aandacht besteedt aan het voetgangersverkeer, het fietsverkeer maar ook aan reizigers met fysieke beperkingen. Tegen deze achtergrond is gemotiveerd dat het station goed en veilig kan functioneren.

Voor wat betreft de toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke beperking: alle aanpassingen die worden gedaan aan station Nijmegen voldoen aan de Europese regelgeving (TSI PRM 2014): Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit van spoorwegsysteem in de Europese Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

Voor de herontwikkeling van de verkeersinfrastructuur in en rondom het Station aan de Westzijde zal een apart traject incl. participatie dit jaar opstarten.

Zie ook reacties onder de onderdelen 1.1, 1.2, 2.2, 2.3, 2.4

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

5. Verbeelding

Reclamant stelt dat het plan een ruimtelijk onlogisch en gefragmenteerd gebied omvat. Voor een goede ruimtelijke ordening is een samenhangend plangebied vereist. Het ontbreken van de voormalige UWV-locatie, de locatie Vissers Meubelen, de P&R locatie alsmede de wegen Koninginnelaan, de Vijfknoop en de Tunnelweg betekent dat de ruimtelijk planologische inrichting niet kan worden afgestemd. Deze afstemming van in beginsel samenhangende delen dient in dit plan plaats te vinden. De aangegeven gronden van de locaties en wegen dienen in het plan te worden begrepen vanwege een goede ruimtelijke ordening en vanwege de vereiste rechtszekerheid. De functionele gewenste rechtstreekse voetgangersverbinding tussen de westentree van het station en de Koninginnelaan dient in het plan te worden opgenomen. Dit moet een goed bereikbare veilige en toegankelijke route worden.

Reactie gemeente

Zie reactie op onderdeel 3, eerste bullit van uw zienswijze

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

6. Regels

Reclamant haalt diverse onderdelen aan en deze zijn voor de duidelijkheid voorzien van een nummer;

1. In de begripsbepalingen zijn een aantal onderwerpen opgenomen welke niet van toepassing zijn op het plan. Deze onderwerpen dienen te worden verwijderd.

2. Archeologische hoge verwachtingswaarden moeten met prioriteit in primaire bestemmingen worden geregeld.
3. Gronden welke niet bewezen voldoen aan de vereiste bodem- en grondwaterkwaliteit dienen vrijwaard te blijven van bebouwing en of wegen. Dit dient in de regels te worden bepaald.
4. Voorzieningen voor voetgangers dienen in een primaire bestemming te worden geregeld. Kwalitatieve aspecten voor voetgangersvoorzieningen zoals een goede bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid moeten als nadere eisen worden opgenomen.
5. Bestemmingen voor de gronden van de voormalige UWV locatie, de locatie Vissers Meubelen, de P&R locatie alsmede de wegen Koninginnelaan, Vijfknoop en Tunnelweg moeten in het plan met passende bestemmingen worden opgenomen.
6. De regeling van de hoogte dient in alle regels te worden aangegeven ten opzichte van het referentie peil.

Reactie gemeente

1. *Het is ons niet duidelijk op welke begrippen deze zienswijze betrekking heeft. De opgenomen begrippen in Artikel 1 van de regels van onderhavig bestemmingsplan zijn nodig voor een juiste interpretatie van de begrippen die in het bestemmingsplan gebruikt worden.*
2. *In onderhavig bestemmingsplan betreft dit de gronden met een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. Die gronden zijn mede bestemd zijn voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. In dit geval is sprake van een hoge archeologische verwachting.
De specifieke kenmerken van dubbelbestemmingen brengen met zich mee dat deze een willekeurig gebied ten opzicht van bestemmingen beslaan; soms meerdere bestemmingen deels of geheel overlappend, soms binnen een bestemming.
Er is sprake van een dubbelbestemming indien op een stuk grond twee of meer onafhankelijk van elkaar voorkomende bestemmingen voorkomen, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de dubbelbestemming en de daarmee samenvallende bestemming. In de planregels wordt de verhouding tussen de functies van beide bestemmingen aangegeven. In artikel 12.2 van de regels van onderhavig bestemmingsplan is opgenomen dat indien een (enkelvoudige) bestemming samenvalt met een dubbelbestemming, primair het bepaalde met betrekking tot de dubbelbestemming geldt.*
3. *Dit onderdeel is ons inziens voldoende onderbouwd in artikel 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hierbij de conclusie van die paragraaf: 'Op basis van het voornoemde wordt bij het realiseren van de gewijzigde bestemming geen onoverkomelijke maatschappelijke en financiële belemmeringen verwacht ten gevolge van een bodemverontreiniging. De bestaande bodemonderzoeken zijn toereikend voor de beoogde bestemmingsplanwijziging. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, activiteit bouwen, is actualiserend bodemonderzoek wel noodzakelijk, indien noodzakelijk gevolgd door plaatselijke bodemsanering.'*
4. *Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1.*
5. *Zie reactie op onderdeel 3, eerste bullit van uw zienswijze*
6. *In Artikel 2.17 van de regels van dit bestemmingsplan is de wijze van meten van het peil opgenomen. Deze behelst dat de plaats van waar in het kader van dit bestemmingsplan de hoogte wordt gemeten wordt op 12,5 meter NAP bepaald.*

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

7. Toelichting van het bestemmingsplan

Reclamant haalt diverse onderdelen aan en deze zijn voor de duidelijkheid voorzien van een nummer waarbij de nummering uit de ingediende zienswijze is aangehouden.

1. De omvang van het plangebied is te beperkt om de functionele en ruimtelijke problematiek verantwoord vorm te geven.
2. Het Tracébesluit vormt formeel de juridisch planologische grondslag voor het plan. Dit uitgangspunt moet worden gehanteerd. Het VN-Verdrag Handicap en de daarop gebaseerde wetgeving en aanbevelingen dienen als uitgangspunten bij het plan te worden gehanteerd.

3. Het Handboek Nijmegen Toegankelijk, dd februari 2019, dient als uitgangspunt voor het plan. Dit moet in de regels en plantoelichting worden opgenomen.
4. In de toelichting wordt geen inzicht gegeven in hoeveel reizigers per dag gebruik maken van de westentree. En tevens wat de vervoerwijzen en aantallen bij eventueel voor- of natransporten zijn.
5. Er wordt in het plan geen aandacht gegeven aan voetgangersvoorzieningen en de kwaliteit daarvan.
6. In het plan ontbreekt aandacht voor het snelfietsnetwerk. Reclamant is tevens van mening dat een fietsenstalling onder de perrons van het station of in de stuwwal gerealiseerd moet worden.
7. Het plan geeft geen inzicht in Kiss and Ride (hoeveel gebruik? Hoeveel ruimte?), in parkeerbehoefte voor de westentree, in geluidhinder en luchtkwaliteit ten gevolge van de verkeersafwikkeling en in de autonome groei van het autoverkeer door alle nieuwe woningen en voorzieningen. De effecten van de herinrichting van de Vijfknoop dienen ook in de toelichting nader onderbouwd te worden.
8. De ruimtelijke verschijningsvorm en zichtbaarheid van de westentree en de looproute daar naar toe kenmerken zich niet met een “duidelijke looproute” en met een “duidelijke zichtlijn”. Het plan voldoet daarmee niet aan de uitgangspunten van het Ruimtelijk Raamwerk Stationsomgeving Nijmegen.
9. De MER moet worden uitgebreid en aangepast. Er heeft geen onderzoek naar reizigersprofiel plaatsgevonden. De gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarden dienen met prioriteit in een primaire bestemming voor archeologische waarden te worden bestemd. Bodem en grondwater zijn vervuild, primaire bestemming dient hierop te worden aangepast en ontwikkelingsstrategie in de toelichting opnemen.
10. Voor de stationsomgeving is een grondexploitatie door de Gemeenteraad vastgesteld voorafgaand aan de juridisch planologische plannen zoals een structuurplan of van bestemmingsplannen. Daarmee wordt geld het keurslijf voor de planinhoud.
11. Er zijn geen ervaringsdeskundigen met een visuele beperking ingeschakeld bij de planontwikkeling. Het principe van design for all is bij de ontwikkeling van dit plan niet gehanteerd.

Reactie gemeente

1. Zie reactie op onderdeel 3, eerste bullit van uw zienswijze
2. Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1.
3. Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1.
4. *Er is onderzoek naar gedaan op basis van gegevens van de vervoerders over postcodeherkomst van de verschillende reizigers en gegevens over hun voor- en natransport. Voor Station Nijmegen geldt dat van alle reizigers naar het station, ongeveer 50% met de (brom)fiets naar het station komt, ongeveer 24% met de bus, ongeveer 20% lopend, 4% met de auto (waarvan de grote meerderheid als passagier) en een klein percentage met overige vervoermiddelen (taxi, niet gespecificeerd). Bij het natransport gebruikt bijna 50% de bus, is 23% te voet, 19% met de fiets, 7,5% met de auto (niet uitgesplitst naar passagier/bestuurder) en 1% met de taxi. Op basis van bovenstaande cijfers over het huidige gebruik van het station door bewoners van verschillende wijken van de stad, hun keuze voor het vortransport, en een inschatting van voor welke delen van de stad de westentree de meest nabije ingang is, is de verwachting dat ongeveer 20% van de reizigers die met de fiets naar het station komt, van de westzijde gebruik zal maken. De grootte van de fietsenstalling zoals die in dit plan is voorzien, met een capaciteit van 3000 plekken, is hier ook op gebaseerd. Dit is namelijk ongeveer 20% van de totale berekende fietsparkeercapaciteit van 14.000 plekken die in het stationsgebied benodigd is. Voor reizigers die met de bus naar het station gaan zal de centrumzijde in vrijwel alle gevallen de gebruikte entree blijven, aangezien veruit de meeste bussen alleen aan de centrumzijde halteren.*
5. Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1.
6. *Het snelfietsnetwerk is geen onderdeel van het bestemmingsplan voor de westentree, maar wel een belangrijk onderdeel van de plannen voor het westerkwartier. In de komende maanden zullen wij met de verschillende belanghebbenden in gesprek gaan over de verkeersstructuur aan de westzijde. Ten aanzien van uw zienswijze over fietsenstalling onder de perrons: zie Reactie onder Reclamant 2 bij punt 5.*
7. Zie reactie onder Reclamant 6 bij punt 1

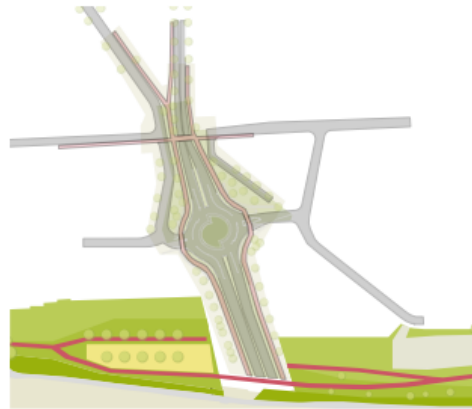
8. In het Ruimtelijk Raamwerk is in hoofdstuk 3 nader ingezoomd op de westzijde van het station en zijn onderstaande afbeeldingen opgenomen. Hieruit blijkt dat de zichtlijn vanaf de Marialaan en langs de stuwwal van belang zijn voor de zichtbaarheid van het station. Onderhavige ontwikkeling voorziet in deze zichtlijnen en duidelijke looproutes.

Ruimtelijke dragers



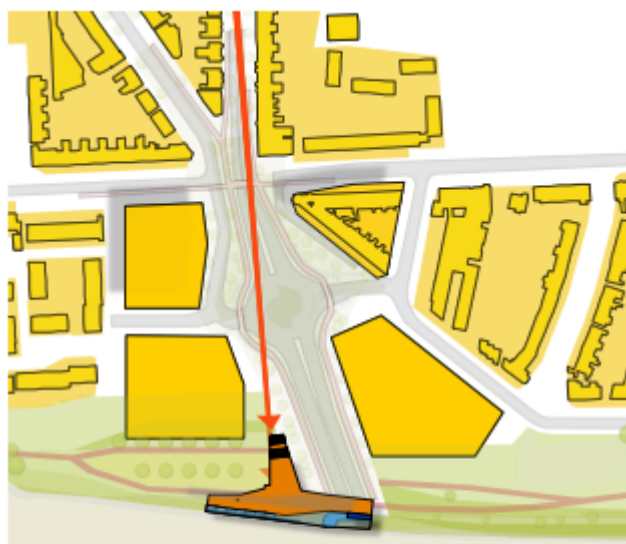
Drager stadsboulevard

Het ontwerp is gebaseerd op twee robuuste ruimtelijke dragers. De eerste is de stadsboulevard van de Marialaan, verlengd naar de Tunnelweg.



Drager groene stuwwal

De tweede drager is de groene spoordijk, de verlengde stuwwal. Met zijn volgroeide bomen en ruime taluds is het een grote cultuurhistorische en ecologische waarde in de stad, en tevens in de toekomst een fiets-hoofdroute.



Stationsbalkon

Binnen het raamwerk van de twee dragers wordt het station als een balkon vormgegeven op een zeer herkenbare plek, zichtbaar vanuit een verre afstand vanuit de Marialaan en langs de stuwwal.

9. In paragraaf 4.1 van de toelichting is de vormvrije m.e.r.-beoordeling van onderhavig bestemmingsplan opgenomen. Uit deze afweging blijkt dat er geen negatieve milieu effecten zijn

- te verwachten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet aan de orde is. Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1. Zie reactie op onderdeel 6 punt 2 en punt 3 van uw zienswijze.*
- 10. Zie hoofdstuk 6 van de toelichting op het bestemmingsplan.*
 - 11. Zie reactie onder Reclamant 1 bij punt 1.*

Conclusie

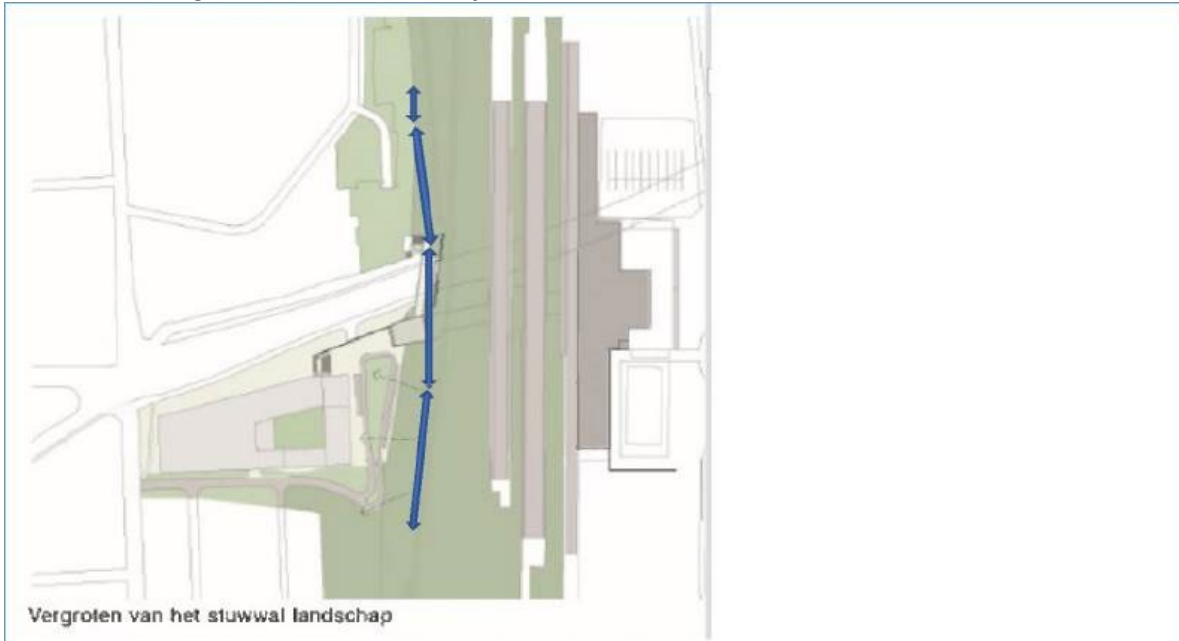
De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

Reclamant 4: Bewoner Koninginnelaan 5

Inhoud zienswijze

1. Groene autovrije verbinding van Noord -> Zuid

Als onderstaand figuur klopt dan is er straks ook groen boven op talud. Prima in dat groen ligt nu ook de verbindingsweg van noord naar zuid (grofweg het traject van het vroegere "stamlijntje " .) Dit stamlijntje is de aangewezen plaats voor een fietspad van Noord --> Zuid. Een verbinding van de Hezelpoort naar het Graafs viaduct helemaal groen en helemaal auto vrij !



Opmerkingen bij Figuur : Potentieel fietspad van Hezelpoort naar Graafs viaduct over talud

Reactie gemeente

Boven op het talud is een autovrije verbinding voor langzaam verkeer (voetgangers) in een groene setting voorzien. Er is wel gestudeerd op een mogelijke fietsroute bovenlangs over de Tunnelweg en langs de nieuwe Westentree. Uiteindelijk is echter om verschillende redenen niet voor deze optie gekozen. De route via Krayenhofflaan en Koninginnelaan die nu is voorzien sluit beter aan op het bestaande snelfietsroutenetwerk, kent een betere aansluiting op het omliggende wegennet waardoor deze ook vanuit de wijk goed gevoed kan worden en is sociaal veiliger. Daarbij zorgt een snelfietsroute over de Tunnelweg ervoor dat een fietsenstalling op twee niveaus gerealiseerd moet worden, hetgeen voor de kosten en het beheer van de fietsenstalling grote nadelen oplevert, en zou deze snelfietsroute door voetgangers direct bij de uitgang gekruist moeten worden, hetgeen ook als onwenselijk wordt gezien.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

2. Kiss&Ride aan de Tunnelweg

Aan de Tunnelweg is voldoende ruimte om de Kiss&Ride te positioneren. De oplossing via de Fresiastraat kan dan vermeden worden.

Reactie gemeente

Aan de Tunnelweg is onvoldoende ruimte beschikbaar om een Kiss&Ride voorziening conform de normen te creëren.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

3. Integraal plan

Reclamant pleit er voor om de plannen voor het station en de west- en oostzijde van het station integraal worden bekeken en gepresenteerd.

Reactie gemeente

Zie reactie onder Reclamant 3 punt 2

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

Reclamant 5: Hermes

Inhoud zienswijze

1. Treinvervangend vervoer

Reclamant is van mening dat er in dit deelplan geen ruimte is gereserveerd in de openbare ruimte voor 'treinvervangend vervoer', Schiphollijnen en Flixbus. Het is van belang dat er ruimte gecreëerd wordt waar reizigers kunnen uitstappen en niet in gevaarlijke situaties terecht komen omdat andere verkeersstromen moeten worden doorkruist (b.v. met snelfietsroute door de tunnel). Reclamant verzoekt om een alternatief te bedenken voor het (treinvervangend) busvervoer aan de westzijde van het Centraal Station, ('treinvervangend vervoer', Schiphol Vervoer, Flixbussen en Evenementenvervoer); bijvoorbeeld op de locatie van Vissers Meubelen of het P&R-terrein.

Reactie gemeente

Het voorliggende bestemmingsplan gaat slechts over de westentree van het stationsgebied. Binnen het plangebied zijn geen verdere voorzieningen gepland voor het busvervoer. Dit neemt uiteraard niet weg dat er uitgebreid is nagedacht over hoe de OV-bereikbaarheid van het station zoveel mogelijk bevorderd kan worden. Bij de westentree wordt voor dit doeleinde een nieuwe bushalte gerealiseerd. Daarnaast wordt er gewerkt aan een uitbreiding van het busstation aan de centrumzijde, inclusief een aparte haltering voor de HOV lijn 10 richting campus. Met deze ingrepen wordt de toekomstbestendigheid van het busstation bewerkstelligd.

In het plan is geen aparte ruimte gereserveerd voor treinvervangend vervoer. In een zeer intensief gebruikt gebied als het stationsgebied is het niet opportuun of proportioneel om een aparte ruimte te reserveren voor treinvervangend vervoer, aangezien dit slechts op incidentele momenten gebruikt zal worden. Wel zorgen wij er met de verschillende uitbreidingen van de halteplaatsen in het gehele stationgebied voor dat er meer ruimte en meer flexibiliteit is om treinvervangende bussen in het station te laten halteren zonder dat dit tot disproportioneel veel hinder zorgt voor de lijnvoering van het reguliere busvervoer. Hoe dit in de toekomst zal worden ingeregeld zal uiteraard besproken worden met de verschillende vervoerders in het kader van een toekomstige herziening van het draakboek treinvervangend vervoer in het nieuwe stationsgebied.

De langeafstandsbussen van KLM en Flixbus halteren op dit moment op de halte Tunnelweg aan de oostzijde van de tunnel. Bij deze halte kan het op dit moment zo zijn dat dit conflicteert met de dienstregeling van de reguliere OV bussen. In de toekomst zal bij de nieuwe westentree een nieuwe bushalte worden aangelegd ter vervanging van de huidige halte Tunnelweg. De langeafstandsbussen zullen echter op de bestaande halte Tunnelweg aan de oostzijde van de Tunnelweg blijven halteren. Hiermee worden mogelijke conflicten tussen de langeafstandsbussen en de reguliere dienstregeling vermeden. Het in de zienswijze getoonde gewenste beeld is daarmee ook niet wenselijk omdat hiermee deze ruimte komt te vervallen en er alsnog conflict ontstaat. Echter, de inrichting van de Tunnelweg en verder aanpak van de verkeersstructuur is nog onderwerp van verdere studie. In de komende maanden zullen wij deze plannen verder bespreken met belanghebbenden, waaronder uiteraard ook Hermes.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

2. Veiligheid (bus)reizigers/passagiers

Reclamant zet vraagtekens bij de veiligheid van de reizigers/passagiers ter hoogte van de nieuwe Westentree. De uitstap van de passagiers in combinatie met de fietsroute maakt dat wij dit als een onveilige situatie beschouwen. Het mogelijk verbreden van het uitstapperron en geleiding van de reizigers door een hek of heg, alsmede het aanbrengen van een zebrapad over de fietsroute, zijn hierin mogelijke denkrichtingen.

Reactie gemeente

De inrichting van de Tunnelweg valt buiten de scope van dit bestemmingsplan, maar zoals hiervoor genoemd wordt in de komende maanden onder andere de inrichting van de Tunnelweg verder besproken met belanghebbenden waarin ook deze suggesties meegenomen worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

3. Participatie

Daarnaast wenst Reclamant als uitvoerder van het Openbaar (bus) Vervoer bij de uitwerking van de andere, toekomstige (verkeerskundige) ontwerpen betrokken te worden om hun eisen en wensen in te kunnen brengen. Niet alleen bij dit deelplan, maar bij alle plannen van de drie deelgebieden.

Reactie gemeente

Zie reactie onder punt 1 van uw zienswijze.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

Reclamant 6: Wijkraad Waterkwartier

Inhoud zienswijze

1. Verkeersbewegingen en luchtkwaliteit

In de plannen is volgens reclamant onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de toename van het aantal verkeersbewegingen door de nieuwe westentree voor de bewoners van de omliggende straten (Krayenhofflaan, Marialaan, Tweede Oude Heselaan en Koninginnelaan). Gezien de toch al slechte luchtkwaliteit in Nijmegen West is extra verkeersbelasting ongewenst. In het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van minder dan 3%, maar een gedegen berekening van dit percentage is nergens te vinden.

Reactie gemeente

Er wordt in onze plannen voor het stationsgebied als geheel weldegelijk rekening gehouden met de effecten van alle ontwikkelingen op het verkeer. In de komende maanden zullen wij ook onze ideeën voor een aanpak van de verkeersstructuur rondom de westzijde van het station presenteren en bespreken met belanghebbenden. Deze ideeën dienen op basis van gesprekken met belanghebbenden verder te worden uitgewerkt. Dit valt echter buiten de scope van het huidige bestemmingsplan. In brede zin zet de gemeente in op het beperken van de verkeersintensiteiten binnen de stad, vooral binnen de S100. De inzet op een betere OV-bereikbaarheid door de nieuwe westentree van het station draagt hier sterk aan bij. Ook het verbeteren van de fietsroutes naar het station vanuit verschillende richtingen past in dit beleid.

In paragraaf 4.4 van de Toelichting van het bestemmingsplan is een nadere toelichting ten aanzien van luchtkwaliteit opgenomen. Dit is inclusief een worst-case berekening van het extra verkeer in de nieuwe situatie. Hieruit blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Paragraaf 4.4 Luchtkwaliteit is uitgebreid en geactualiseerd.

De zienswijze geeft geen aanleiding van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

2. Parkeren

Reclamant stelt dat er geen extra parkeerplaatsen worden gebouwd omdat de gemeente blijkbaar verwacht dat het merendeel van de bezoekers met de fiets arriveert. Is dit een vorm van "wishfull thinking" of is hiervoor gedegen onderzoek gedaan? En zo neen, hoe wil de gemeente voorkomen dat de parkeerdruk op de omliggende straten toeneemt?

Reactie gemeente

In het gebied direct aansluitend op de nieuwe westentree van het station geldt vanaf februari 2022 een betaald parkeerregime. Daar waar wij nu nog signalen krijgen over mensen die hun auto in de wijk parkeren om naar het station te gaan, zal dit na invoering van betaald parkeren naar verwachting minder gebeuren. In de directe nabijheid van het station bevindt zich met de Keizer Karelgarage een zeer uitgebreide parkeervoorziening. Het is niet te verwachten dat de nieuwe westentree tot een toename van de parkeerdruk zal leiden in de omliggende wijk. Voor het Kiss & Ride verkeer wordt in dit plan voorzien in parkeergelegenheid.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

3. Transferium

Reclamant doet de suggestie om de toename van verkeersbewegingen en parkeerdruk te ondervangen door een transferium in industriegebied West met schoon vervoer naar het station.

Reactie gemeente

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor het versterken van de transferiumfunctie van verschillende locaties aan de rand van de stad. Het is echter niet de verwachting dat dit een groot effect zal hebben op verkeer naar het plangebied.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, dan wel van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.