

Toelichting over de behandeling van:

Raadsvoorstel “Visie ontwikkelingen Groenestraat”

Van:	Het college van B&W van 23 oktober 2012		
Doel:	Behandeladvies geven voor de besluitronde		
Toelichting:	1. Besluitvorming Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld de toekomstvisie voor de ontwikkelingen aan de Groenestraat vast te stellen als basis voor de start van bestemmingsplanprocedure voor het voormalig Smit Draadterrein. 2. Achtergrond Op 13 april 2011 heeft de gemeenteraad op basis van het raadsvoorstel “Herontwikkelingslocaties Groenestraat” besloten in beginsel medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging ten aanzien van het voormalig Smit Draadterrein. Dat raadsvoorstel is als bijlage bijgevoegd. Eveneens is bijgevoegd het bij de besluitvorming van destijds aangenomen amendement “<i>Meer sturing op gevolgen herontwikkeling</i>”. Als vervolg op dit eerdere raadsvoorstel waarmee de <i>koers</i> is vastgesteld, ligt nu een raadsvoorstel voor waarin die koers is omgezet in een <i>visie</i>. Vaststelling van die visie vormt vervolgens weer de opmaat naar het voorleggen van een concrete bestemmingsplanwijziging. 3. Toezeggingen Tijdens de kamerbespreking van het raadsvoorstel Herontwikkeling Groenestraat op 30 maart 2011 deed het college de volgende toezegging: <i>“Wethouder Kunst zorgt voor een goed interactief proces met belanghebbenden en bewoners bij de verdere ontwikkeling van het gebied.”</i> Tijdens de besluitronde op 13 april 2011 deed het college de volgende toezegging: <i>“Wethouder Kunst zegt toe bij het formuleren van de randvoorwaarden (voor de herontwikkeling aan de Groenestraat) de wijkraad, andere bewoners uit de buurt en ook de ondernemers te betrekken.”</i>		
Naam steller: E-mail steller:	M. van Gerwen m.van.gerwen@nijmegen.nl	Tel. steller:	024 - 329 2915
Bijlagen:	1. Raadsvoorstel “Visie Groenestraat en Smit Draadterrein” Ter inzage via dropbox, internet, Raadsgriffie en Informatiebalie 1. Visie Groenestraat en Smit Draadterrein 2. Verkeerskundige effectstudie ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen 3. Overzicht opmerkingen overleg ontwikkelingen Groenestraat 4. Amendement “<i>Meer sturing op gevolgen van herontwikkeling</i>” 5. Raadsvoorstel d.d. 1 maart 2011 inzake “Herontwikkelingslocaties Groenestraat”, inclusief bijbehorende bijlagen		

Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel

12 december 2012 / 143/2012

Fatale termijn: besluitvorming vóór:

N.v.t.

Onderwerp

Visie ontwikkelingen Groenestraat

Programma / Programmanummer

Grondbeleid / 1032

Portefeuillehouder

H. Kunst

Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.

23 oktober 2012

Samenvatting

Op 13 april 2011 heeft de gemeenteraad besloten in beginsel medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein om verplaatsing en uitbreiding van de AH mogelijk te maken. Bij amendement heeft de raad het college opgedragen om tegelijkertijd met de bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein de randvoorwaarden en toekomstvisie voor het winkellint aan te bieden, zodat ook duidelijkheid ontstaat over wat in de toekomst mogelijk is op de locatie die AH bij verplaatsing achterlaat. Afgelopen maanden is gewerkt aan het afronden van de visie voor de ontwikkelingen aan de Groenestraat. Vooruitlopend op de procedure voor de bestemmingsplanwijziging wordt deze visie met daarin opgenomen de randvoorwaarden voor het totaal ter goedkeuring aan de gemeenteraad aangeboden.

Voorstel om te besluiten

1. De toekomstvisie voor de ontwikkelingen aan de Groenestraat vast te stellen als basis voor de start van de bestemmingsplanprocedure voor het voormalig Smit Draadterrein.

Opgesteld door, telefoonnummer, e-mail

Marian van Gerwen, 2915, m.van.gerwen@nijmegen.nl

Aan de Raad van de gemeente Nijmegen

1 Inleiding

Op 13 april 2011 heeft de gemeenteraad besloten in beginsel medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein. Als uitgangspunten zijn vastgesteld:

- Aanpassing van het profiel van de Groenestraat ter hoogte van het voormalig Smit Draadterrein ten behoeve van de doorstroming.
- Het plan op het voormalig Smit Draadterrein mag geen belemmering vormen voor eventuele verdere ontwikkeling van het achtergelegen gebied in de toekomst.
- Afronding van de winkelstructuur op de huidige locatie van de AH met commerciële functies en/of wonen.
- Het zo veel mogelijk groen laten van het Veldje.

Daarnaast heeft de gemeenteraad een amendement van PvdA, D66, GroenLinks aangenomen waarin het college wordt opgedragen:

- Inzichtelijk te maken welke toename van parkeer- en verkeersdruk er wordt verwacht en welke maatregelen hierin voor verbetering kunnen zorgen.
- Tegelijkertijd met de bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein de randvoorwaarden en toekomstvisie voor het winkellint aan de raad in te bieden.

Afgelopen jaar is gewerkt aan de visie voor de ontwikkelingen aan de Groenestraat. In deze visie zijn de randvoorwaarden voor de herontwikkeling van beide locaties opgenomen. Het terrein dat achter het voormalig Smit Draadterrein ligt is meegenomen in de visie als een tweede fase zodat een beeld voor het totaal ontstaat en duidelijk is dat een ontwikkeling van het voormalig Smit Draadterrein een toekomstige ontwikkeling van het achterliggende terrein niet blokkeert.

Vooruitlopend op de procedure voor de bestemmingsplanwijziging wordt nu de visie voor het totaal ter goedkeuring aan de gemeenteraad aangeboden (zie bijlage).

1.1 Wettelijk kader of beleidskader

Met het aanbieden van de toekomstvisie en randvoorwaarden voor de ontwikkelingen aan de Groenestraat (met als bijlage een verkeerskundige analyse) wordt invulling gegeven aan het door de PvdA, D'66 en GroenLinks ingediende amendement.

1.2 Relatie met programma

De visie biedt de mogelijkheid het economisch functioneren van de Groenestraat die al jaren onder druk staat te versterken door:

- De gewenste en voor het goed functioneren in de toekomst noodzakelijke uitbreiding van de supermarkt mogelijk te maken.
- De winkelstrook in de omgeving van de huidige AH af te ronden met commerciële functies en wonen waardoor de levendigheid in dit gebied gewaarborgd blijft.

De ontwikkelingen aan de Groenestraat zoals opgenomen in de visie biedt verder de mogelijkheid zorgwoningen te realiseren. Vanuit de woonvisie is dit een gewenste ontwikkeling omdat deze vrijwel ontbreken in de Hazenkamp. De overige woningbouwmogelijkheden passen binnen de woonvisie.

Vervolgvel

2

2 Doelstelling

Invulling van het amendement waarna zo spoedig mogelijk vervolgstappen gezet kunnen worden met betrekking tot de bestemmingsplanwijziging die nodig zijn om de herontwikkelingen aan de Groenestraat mogelijk te maken.

3 Argumenten

Met de visie wordt invulling gegeven aan het amendement van de gemeenteraad. Reden om deze visie nu al ter goedkeuring aan de raad voor te leggen, vooruitlopend op het voorstel over de bestemmingsplanwijziging voor de herontwikkeling van het voormalig Smit Draadterrein, is om in een vroeg stadium van de planvorming al duidelijkheid te scheppen over de ontwikkelingsmogelijkheden, en daarmee een eind te maken aan een al te lang durende impasse die is ontstaan over de herinvulling van het voormalig Smit Draadterrein en de locatie die vrijkomt als de AH verhuist.

In de visie zijn de uitgangspunten zoals eerder door de gemeenteraad vastgesteld, verwerkt.

De visie geeft duidelijkheid over de gewenste ontwikkelingsrichting en biedt het kader waarbinnen door marktpartijen kansen benut kunnen worden. Omdat vooral het verkeer en de ontsluiting bij verplaatsing van de AH belangrijke punten zijn, zijn in de visie ook al de resultaten van de verkeerskundige analyse opgenomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan het tweede amendement dat op 13 april 2011 door de raad is aangenomen.

4 Klimaat

Bij de uitwerking van de plannen zal aandacht worden besteed aan energiemaatregelen.

5 Risico's

Het niet vaststellen van de visie leidt tot het voortduren van onzekerheid, terwijl betrokken partijen om duidelijkheid vragen. Ook vanuit de omgeving en de staat waarin de locaties zich bevinden is gewenst dat daadwerkelijk plannen tot uitvoering gebracht worden. Risico als onduidelijkheid blijft ontstaan is dat partijen zich terugtrekken met als gevolg dat geen ontwikkelingen tot stand komen. Verdere vertraging leidt verder tot hogere plankosten waarbij het risico toeneemt dat niet alle kosten in redelijkheid meer toegerekend kunnen worden aan ontwikkelaar/eigenaar. Dit is nog wel steeds het uitgangspunt.

6 Financiën

Het vaststellen van de visie zelf heeft geen financiële consequenties, maakt onderdeel uit van kostenverhaal middels anterieur overeenkomst.

7 Communicatie

De visie is in september 2011 en eind april 2012 gepresenteerd en besproken met een vertegenwoordiging van direct omwonenden van het voormalig Smit Draadterrein en de huidige locatie van de AH, vertegenwoordigers van de ondernemers, de wijkraad en eigenaren en toekomstige afnemers.

Daarnaast is de concept toekomstvisie en de verkeerskundige effectenstudie vóór besluitvorming door het college van Burgemeester en wethouders voorgelegd aan een beperkt aantal vertegenwoordigers van alle aanliggende straten, wijkraad en ondernemers. Een overzicht van de gemaakte opmerkingen en de ambtelijke reactie daarop en de

verkeerskundige effectenstudie (opgesteld door Goudappel Coffeng) liggen ter inzage bij de griffie.

Met deze werkwijze is een goed beeld ontstaan van de opvattingen die in de omgeving leven. In het overzicht is transparant gemaakt hoe met de opmerkingen om gegaan is.

8 Uitvoering en evaluatie

Na vaststelling van de visie door de raad zal de gemeente in principe meewerken aan initiatieven die daarbinnen passen en de benodigde ruimtelijke ordeningsprocedures opstarten. De verschillende plannen zullen daarbij ieder hun eigen traject en tijdsfad volgen.

De eigenaar van het voormalig Smit Draadterrein is met de plannen al vergevorderd. Zodra deze uitgewerkt zijn kan hiervoor een bestemmingsplanprocedure opgestart worden. Bij de verdere uitwerking van de plannen worden omwonenden betrokken. Voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan door de raad sluit het college van Burgemeester en wethouders een anterieure overeenkomst om kostenverhaal te verzekeren. Het streven is deze overeenkomst eind 2012 aan het college ter vaststelling voor te leggen.

Voor het terrein rondom de huidige AH zijn de plannen in een veel minder ver gevorderd stadium. Dat betekent dat bestemmingsplanwijziging voor deze locatie pas op termijn kan plaatsvinden. Overigens is een deel van de visie (de economische invulling) ook binnen het huidige bestemmingsplan te realiseren omdat de huidige bestemming van het perceel van AH een winkelbestemming heeft. Renovatie binnen de huidige mogelijkheden blijft daardoor een optie. Het toevoegen van woningen is echter niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan.

Eventuele herontwikkeling van het terrein achter het voormalige Smit Draadterrein is voorlopig niet aan de orde omdat hier een bedrijf gevestigd is en dat voorlopig ook zo zal blijven. Mocht de eigenaar delen van het terrein of het totale terrein willen herontwikkelen dan zal daar alleen aan meegewerkt worden als dat past binnen de visie voor dit gebied.

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

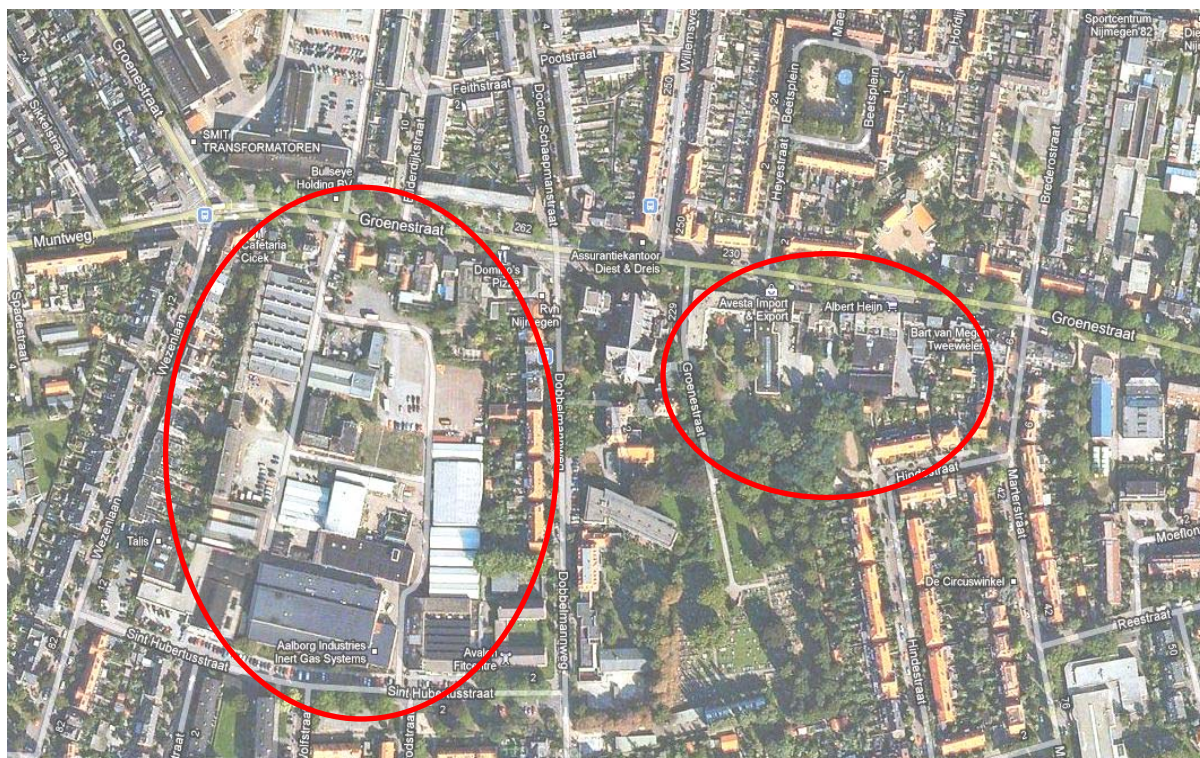
De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg

Visie Groenestraat en Smit Draadterrein
Overzicht opmerkingen overleg ontwikkelingen Groenestraat, Verkeerskundige effectstudie
ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen

Visie Groenstraat en Smit Draadterrein



Gemeente Nijmegen
Oktober 2012

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Huidige situatie	5
2.1 Ruimtelijke analyse	5
Locatie AH en omgeving	5
Locatie voormalig Smit-Draadterrein en terrein aan de Hubertusstraat	6
2.2 Winkelstructuur	7
2.3 Groen	8
2.4 Verkeer	9
2.5 Wonen	9
3 Visie uitgewerkt per locatie	11
3.1 Locatie AH en omgeving	11
Ruimtelijke visie	11
Winkelstructuur/economie	11
Groen	12
Verkeer en parkeren	13
Wonen	13
Milieu	14
3.2 Locatie voormalig Smit Draadterrein en terrein aan de Hubertusstraat	16
Ruimtelijke visie	16
Winkelstructuur/economie	16
Groen	16
Verkeer en parkeren	16
Wonen	18
Milieu	18
Fasering	19
3.3 Totaalvisie ontwikkelingen Groenestraat	
Bijlage 1 Bestemmingsplannen	21
Bijlage 2 Plannen locatie AH en omgeving, locatie voormalig Smit- Draadterrein en achter- liggende terrein aan de St. Hubertusstraat	22
Ideeën herontwikkeling locatie AH en omgeving	22
Planontwikkeling voormalig Smit Draad terrein	22
Planontwikkeling terrein achter het voormalig Smit-Draad terrein (Hubertusstraat)	23

1 Inleiding

Aan de Groenestraat bevinden zich twee ontwikkelingslocaties:

1. Het voormalig Smit Draadterrein en het terrein daarachter
2. De locatie van de huidige AH en omgeving.



Het plan is de AH naar het voormalig Smit Draadterrein te verplaatsen en daar zorgwoningen toe te voegen. De locatie van de huidige AH kan dan in combinatie met het gebied daarachter worden herontwikkeld. De gemeenteraad heeft in maart 2011 besloten hieraan in principe mee te werken. Deze ontwikkelingen spelen al een lange tijd maar zijn toentertijd in een impasse geraakt. De gemeente heeft geen grondpositie in het gebied en wil met het vaststellen van een visie voor het totaal een ultieme poging doen om uit de impasse te geraken en herontwikkeling van de locaties mogelijk te maken.

De gemeenteraad heeft in 2011 de intentie uitgesproken voor herontwikkeling van de AH met de volgende uitgangspunten:

- a. Medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein voor het realiseren van 1820 m² BVO commerciële functies en de realisatie van (zorg)woningen, waarbij voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en een goede oplossing voor het laden en lossen onderdeel uit moeten maken van het plan.
- b. De aanpassing van het profiel van de Groenestraat ter hoogte van het voormalig Smit Draadterrein ter verbetering van de verkeersontsluiting en verkeersdoorstroming hierin mee te nemen.
- c. Het plan voor het voormalig Smit Draadterrein zo in te richten dat, indien het terrein aan de achterzijde aan de Hubertusstraat vrij komt, dit plan geen blokkade vormt voor een verdere stedelijke ontwikkeling in dit gebied.
- d. Om de winkelstructuur af te ronden, op de huidige locatie van de AH direct aan de Groenestraat commerciële functies en/of woningen toe te staan, passend binnen nog nader op te stellen randvoorwaarden.
- e. De locatie van het Veldje zo groen mogelijk te laten

Daarnaast heeft de gemeenteraad een amendement van PvdA, D66, GroenLinks aangenomen waarin het college wordt opgedragen:

- Inzichtelijk te maken welke toename van parkeer- en verkeersdruk er wordt verwacht en welke maatregelen hierin voor verbetering kunnen zorgen.

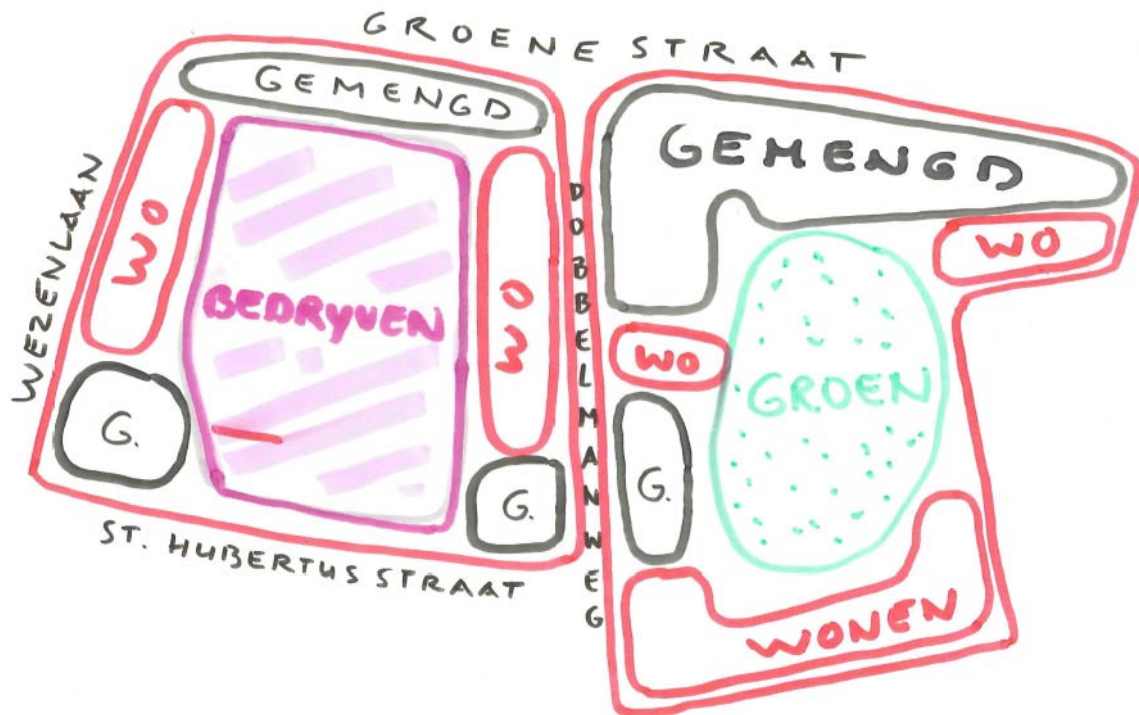
- Tegelijkertijd met de bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein de randvoorwaarden en toekomstvisie voor het winkellint aan de raad in te bieden.

Deze uitgangspunten vormen de basis voor bijgaande toekomstvisie en is de basis voor verdere uitwerking van de plannen door de eigenaren van de terreinen. In de visie zijn de randvoorwaarden voor de verdere uitwerking (deze zijn vetgedrukt) opgenomen, daarnaast zijn uitgangspunten opgenomen. Op het moment dat deze partijen plannen aanbieden zullen deze aan deze visie en de daarin opgenomen randvoorwaarden getoetst worden. Daarnaast worden die plannen dan natuurlijk ook getoetst aan de wettelijke regelgeving bv op het gebied van milieu.

2 Huidige situatie

2.1 Ruimtelijke analyse

Voor beide gebieden geldt dat er sprake is van een binnenterrein dat is omsloten door bebouwing. Bij de locatie Groenestraat, huidige Albert Heijn is er sprake van een groen binnenterrein (Het Veldje en de begraafplaats). Bij het Smit-Draad terrein is sprake van een industrieel gebied omsloten door wonen en gemengde bebouwing.



Ruimtelijke analyse Groenestraat locatie AH en Smit-Draad terrein (G= gemengde bebouwing)

De Groenestraat vormt de grens tussen de wijken Willemkwartier ten noorden en Hazenkamp ten zuiden van de Groenestraat. Het Willemkwartier is een wijk met een stenig karakter en weinig groenvoorzieningen en buurtgroen.

Hazenkamp daarentegen heeft een vrij groen karakter in de vorm van laanbeplantingen, verspreide plantsoentjes en grote tuinen bij particuliere woningen en andere gebouwen.

Locatie AH en omgeving

Het gebied, dat in dit document wordt aangeduid met “locatie AH en omgeving”, is gelegen in Nijmegen Midden aan de noordelijke rand van de wijk Hazenkamp, op korte afstand van de kerk aan de Groenestraat. Aan de noordkant wordt het gebied begrensd door de Groenestraat. Aan de westkant wordt het gebied begrensd door de Dobbelmanweg en aan de oostkant door de Hindestraat en de Marterstraat. Het groene binnengebied bestaat uit de begraafplaats, een speelplaats voor en in beheer van de buurt (het Veldje) in eigendom van de gemeente en een gebied dat eigendom is van Muldershof.



Het plan is dat de AH verhuist naar het voormalig Smit Draadterrein verderop aan de Groenstraat.

De Groenestraat kent wisselende bebouwing. Het is een lint waarlangs de afgelopen decennia verstedelijking heeft plaats gevonden met verschillende functies als woningen, winkels en bedrijven. De bebouwing varieert van vooroorlogse bebouwing in voornamelijk 2 bouwlagen met een kap, tot appartementen uit de jaren '80 en een modern ontworpen apotheek.

In onderstaand plaatje worden de verschillende onderdelen van het gebied getoond. In blauw de Albert Heijn locatie, in paars het deel dat in eigendom is van Muldershof en oranje is de begraafplaats/eigendom van de parochie. Met een V wordt het 'veldje' aangeduid.



Functies en eigendom locatie Groenestraat locatie AH en omgeving



Luchtfoto Groenestraat locatie AH en omgeving

Locatie voormalig Smit-Draadterrein en terrein aan de Hubertusstraat

Het voormalig Smit-Draadterrein ligt op de grens tussen de wijken Hazenkamp en Willemskwartier. Aan de Groenestraat lagen verspreid van oudsher enkele industriële bedrijven. Van de oorspronkelijke bedrijven is alleen Smit Transformatorenfabriek nog in bedrijf. Het voormalig Smit-Draad terrein is een gebied waar van oudsher industriële bedrijven gevestigd waren en het bestemmingsplan maakt

dat nog steeds mogelijk. Het terrein is door woningbouw omsloten. De bedrijfsactiviteiten zijn in de loop van de jaren verminderd. Het terrein dat grenst aan de Groenestraat ligt al enige jaren braak.

Het plan is om het gebied om te vormen van een voormalig industrieel gebied naar een woongebied en detailhandel (supermarkt en twee dagwinkels).



De volgende bedrijven zijn nog op het terrein gevestigd: op de hoek met de Wezenlaan zit woningbouwstichting Talis. Daarnaast is aan de St. Hubertusstraat de Stichting Hobbywerkplaats gevestigd. En vervolgens het bedrijf Alfa Laval (assemblagebedrijf met 125 medewerkers) en Multisol (65 medewerkers). Op de hoek met de Dobbelmanweg is in een voormalig schoolgebouw Avalon fitness gevestigd.

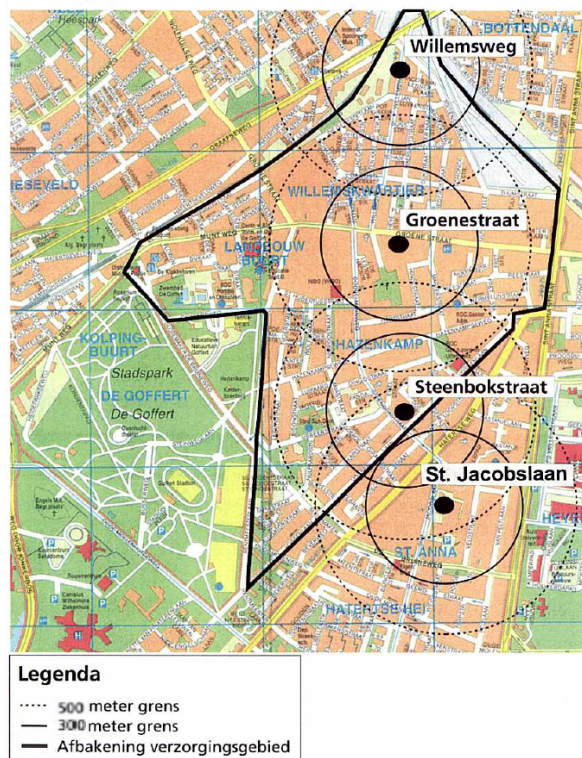


Luchtfoto voormalig Smit-Draadterrein

2.2 Winkelstructuur

Aan de Groenestraat bevinden zich tussen de Marterstraat en de Wezenlaan verspreid, winkels en woningen die als één winkelconcentratie wordt beschouwd. Het betreft in de omgeving van de huidige AH o.a. een natuurvoedingswinkel, een biologische slager, een kantoorboekhandel, een fiets-

Kaart 1: Ligging winkelconcentraties



handel, my talent/global giftshop en een bloemenkiosk. Aan de overzijde van de straat bevindt zich een bloemenwinkel. Daarnaast bevinden zich nog enkele andere commerciële functies zoals een sleutelspecialist, een kapper en een horecagelegenheid, apotheek en fysiotherapeut en Avesta. In het westelijk deel bevindt zich o.a. een kantoorboekhandel, (internationale) winkel met voedingsmiddelen en enkele andere commerciële functies. De meest nabije winkelgebieden zijn de Steenbokstraat en het winkelgebied aan de Willemsweg. In de Groenestraat is één supermarkt. In de verdere omgeving bevinden zich supermarkten aan de Steenbokstraat (Coop), de Willemsweg (Aldi). Verderop (ca 1000 m in vogelvlucht) aan de overzijde van de St. Annastraat bevindt zich een C1000 (Professor van Weliestraat) en aan de St. Jacobslaan een AH XL.

De structuur van de detailhandel in Nijmegen is een fijnmazig netwerk van buurt- en wijkwinkels met als belangrijkste trekker de supermarkt. De buurt- en wijkwinkelcentra zoals de Groenestraat

zijn er vooral voor het doen van de dagelijkse boodschappen. De afgelopen jaren zien we een verschuiving van de grootte van de supermarkten van gemiddeld 750 m² winkelvloeroppervlak naar 1.000 tot 1.500 m² winkelvloer-oppervlak (wvo). Deze groei gaat in eerste instantie ten koste van de verspreide winkels in de dagelijkse boodschappen. Hierdoor zien we een steeds verdere teruggang van de foodspeciaalzaken. Uit het recent uitgevoerde bewinkelingsonderzoek komt de Groenestraat als één van de slechtste winkelgebieden in Nijmegen naar voren. Dit heeft vooral te maken met de parkeer- en verkeerssituatie en de uitstraling van het winkelgebied.

Voor de overige niet-dagelijkse artikelen zijn de inwoners van omliggende wijken vooral aangewezen op centra van een hogere orde zoals de winkelconcentratie aan de St. Jacobslaan en de binnenstad.

2.3 Groen

Het Veldje

Achter de huidige locatie van de AH bevindt zich een groen gebied, waaronder het Veldje. Het Veldje functioneert als ontmoetingsplek en speelgebied voor de buurt. Dit gebied heeft voor een groot gedeelte een groenbestemming. Het gebied dat als Veldje gebruikt wordt is deels eigendom van de gemeente en deels van de parochie en Muldershof Epart B.V. Op een deel van het gebied dat eigendom is van Muldershof Epart B.V. bevindt zich een bouwbestemming (maatschappelijke doeleinden).

In 2003 heeft bewonerscomité de 'Groengroep Het Veldje' in nauwe samenwerking met de gemeente Nijmegen gewerkt aan de inrichting van het speelveld. Het groengebied is een plek waar zowel jong als oud recreëren. Bewoners zijn betrokken bij het beheer en het onderhoud.

Waardevolle bomen

Voor al aan de randen van het kerkhof bevinden zich waardevolle bomen. De Groenestraat maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur zoals geformuleerd in Groenplan De Groene Draad

(2007). Dit betekent dat deze bomen behouden moeten blijven. Op het voormalig Smitdraadterrein ontbreekt groen vrijwel geheel.



Legenda

- *Waardevolle boom*
- *Waardevolle boom particulier*
- *Monumentale boom*

Waardevolle bomen locatie AH en omgeving en Smit-Draad terrein

2.4 Verkeer

De Groenstraat fungeert binnen de Nijmeegse wegenstructuur als gebiedsontsluitingsweg en vormt een verbinding tussen de Neerbosscheweg/Muntweg, Graafseweg en St Annastraat. Naast een functie voor het gemotoriseerde verkeer vervult de Groenstraat ook een belangrijke functie voor het fietsverkeer en openbaar vervoer. Het openbaar vervoer heeft een frequentie van 3 – 8 keer per uur. De wijk Hazenkamp is ingericht conform een duurzaam veilige inrichting met een 30km/uur regime en bijhorende fysieke maatregelen. De Groenstraat maakt ook onderdeel uit van het fietsnetwerk en is hierin een belangrijke oost-westverbinding voor de verschillende delen van de stad.

2.5 Wonen

Het woonmilieu van de Hazenkamp en het Willemskwartier is het stedelijk grondgebonden woonmilieu. Dit betekent een accent op laagbouw (>60%) met incidenteel middelhoog of hoogbouw. Het accent ligt op koopwoningen in alle prijsklassen. De bebouwingsdichtheid is laag tot gemiddeld. In de Hazenkamp staan erg weinig betaalbare huurwoningen. In de omliggende wijken zijn die er wel.

Uit de Woningmarktverkenningen die de gemeente Nijmegen elke 2 jaar laat uitvoeren, blijkt dat de behoefte aan woningen zich richt in dit woonmilieu op grondgebonden woningen maar dat de behoefte beperkt is. Eén van de opgaven uit de Woonvisie Nijmegen is extra aandacht voor huisvesting van wonen met zorg. Het grootste deel van de ouderen en mensen met een functiebeperking zal, ook als er gezondheidsproblemen ontstaan, in de eigen wijk willen blijven wonen. Voor mensen met een zwaardere zorgvraag (beschermd wonen) worden tegenwoordig geen grootschalige verpleeg/verzorgingshuizen meer gebouwd, maar worden kleinschalige woon-zorgcomplexen gerealiseerd. In het Willemskwartier en de Hazenkamp is een tekort aan zowel zorgwoningen als beschermd wonen. Ook is er gezien de verandering van het scheiden van wonen en zorg nog behoefte aan woonruimte in de wijken voor andere zorgdoelgroepen die te maken krijgen met dit nieuwe beleid, waaronder psychiatrische patiënten. Het gaat niet alleen om het gebouw, maar ook om het organiseren van een integraal pakket van welzijn, diensten, ontmoeten en zorg geboden vanuit een integraal wijkteam. Inzet voor wonen en zorg: is het toevoegen van beschermde woonvormen (woonvormen waar 24-uurszorg aanwezig is), verzorgde woonvormen (waar 24-uurszorg afroepbaar

is) en levensloopgeschikte woningen, zoals rolstoelwoningen en rollatorwoningen. Bij beschermd en verzorgd wonen moet gedacht worden aan (appartementen van ca. 50 m²) en aanvullend voldoende ruimte voor een gezamenlijke sociale en zorginfrastructuur in de vorm van een huiskamer (ca. 20-25 m² per woning) en een goede en veilige buitenruimte

3 Visie uitgewerkt per locatie

3.1 Locatie AH en omgeving

Ruimtelijke visie

Door de verplaatsing van Albert Hein naar het voormalige Smit Draadterrein even verderop aan de Groenstraat komt een terrein vrij voor herontwikkeling. Het gaat dan niet alleen om het winkelpand direct aan de Groenstraat, maar ook om het (nog niet ontsloten) achterterrein.

De Groenstraat is een straat waar wonen, detailhandel en andere commerciële functies door elkaar voorkomen, met verspreid liggende winkels. Dit geeft de straat levendigheid. Het streven is die levendigheid vast te houden. **De herontwikkeling langs de Groenstraat zal moeten passen in dat gevarieerde karakter en de maat en schaal van de Groenstraat; een combinatie van commerciële en dienstverlenende functies op de begane grond met wonen erboven.**

De maximale bouwhoogte die daarbij hoort is **drie à vier lagen**. Deze bouwhoogte sluit aan bij de hoogte van het bestaande appartement. Afgezien van winkels zijn er ook andere (economische) functies die kunnen bijdragen aan de levendigheid en de ontmoetingsfunctie van de Groenstraat zoals kleinschalige kantoren, (maatschappelijke) dienstverlening, woon-werkpanden en kleine kantoren voor financiële en zakelijke dienstverlening.

Op het achterterrein is plaats voor grondgebonden woningbouw van twee lagen met een kap, waardoor er sprake is van een aansluiting op de woningbouw aan de Hindestraat. **Meer naar het westen** (achter het bestaande appartementencomplex) **kan een appartementencomplex in maximaal drie bouwlagen ontstaan**, bijvoorbeeld in de vorm van een winkelhaak. Samen met het bestaande appartementencomplex ontstaat zo een besloten parkeerhof. De nieuwe woning/appartementen zijn zoveel mogelijk naar de zon en het groene gebied georiënteerd.

Door de nieuwe woningbouw naar de parkzijde te oriënteren worden de achterkanten van de Groenstraat voor de bewoners in de wijk daarachter aan het zicht onttrokken. Binnen de bouwblokken kunnen functies als ontsluiting en parkeren worden opgelost.

Indien planontwikkeling plaats vindt, is de woonkwaliteit aandachtspunt i.v.m. wonen op binnenterrein. **De overgangen van de tuinen naar openbaar gebied moeten goed vorm worden gegeven zodat geen achterkantsituaties ontstaan. Daarnaast is het groene veld een belangrijke kwaliteit voor het wonen en ook daarom belangrijk om zoveel mogelijk te behouden**

Winkelstructuur/economie

Het adviesbureau BRO heeft in 2009 naar aanleiding van de verplaatsings-/uitbreidingsvraag van de AH een onderzoek uitgevoerd naar het aantal vierkante meters voor dagelijkse artikelen aan de Groenstraat (BRO, september 2009). In dit onderzoek is ook gekeken naar deze ontwikkeling in relatie tot de winkelcentra in de omgeving (o.a. de Steenbokstraat, de Willemsweg en de Jacobsaan). In dit onderzoek concludeert BRO dat een uitbreiding van 450 m² winkelvloeroppervlak (wvo) tot 700 m² wvo mogelijk is zonder dat de winkelstructuur daardoor in gevaar komt. De verplaatsing en uitbreiding van de AH past hierbinnen. BRO geeft overigens ook aan dat kwaliteit gaat boven kwantitatieve distributieruimte.

Op verzoek heeft BRO in een aanvullende notitie aangegeven wat er nog voor mogelijkheden zijn voor aanvulling uitgaande van niet-dagelijkse artikelen, bij verplaatsing van de AH naar het voormalige Smit Draadterrein. Hierbij is de conclusie dat daar nog ruimte is voor ca 520 m² wvo voor detailhandel zonder dat dit een bedreiging vormt voor andere winkelcentra, vooral ook omdat de centra aan de Steenbokstraat en de Willemsweg ieder hun eigen profiel en doelgroep hebben.

Gezien de resultaten van het onderzoek van BRO ziet de gemeente kansen om bij vertrek van de AH een gedeelte opnieuw in te vullen met detailhandel. **Vanuit economisch oogpunt is een brede commerciële bestemming gewenst** zoals kleinschalige kantoren, (maatschappelijke) dienstverlening, woon-werkpanden en kleine kantoren voor financiële en zakelijke dienstverlening (accountantskantoren, makelaars, adviesbureaus, reclamebureaus, uitzendbureaus, programmeerdiensten, kleine uitgeverijen, etc). Daarnaast is ook maatschappelijke dienstverlening in het kader van de zorg mogelijk (fysiotherapeut, podotherapeut, opticiën/audiëciën etc.). Deze invulling sluit aan bij het huidige levendige karakter van het gebied dat de gemeente graag wil behouden. De nieuwe invulling moet passen bij de maat en schaal van de Groenstraat en de bestaande winkels. **Een nieuwe supermarkt op deze locatie wordt uitgesloten.**

Wat betreft de omvang van de detailhandel die terug kan komen neemt de gemeente de conclusies van BRO als uitgangspunt (520 m² wvo), voor andere commerciële functies geldt geen maximum aantal vierkante meters, maar is de omvang afhankelijk van de ruimte die er binnen de bouw mogelijkheden is.

In de visie van de gemeente moeten vanuit dit uitgangspunt de kansen die de markt biedt benut kunnen worden, waarbij geldt kwaliteit gaat voor kwantiteit. Voorwaarde dat geen onaanvaardbare belasting ontstaat vanwege parkeren en verkeer en de winkelstructuur niet in het geding komt. Daarom is een nieuwe supermarkt ongewenst

BRO constateert in het onderzoek echter ook dat kwaliteit boven kwantiteit gaat.

Voor de herinvulling van dit gebied liggen gezien het huidige aanbod in het gebied (biologische slager en natuurvoedingswinkel) met name mogelijkheden op het gebied van het segment natuur(voeding) en duurzaamheid.. De gemeente kan echter niet brancheren. Daar waar mogelijk zal de gemeente deze invulling wel stimuleren. Op deze manier kan dit gebied een eigen profiel en eigen kwaliteit krijgen.

Groen

De gemeente vindt voldoende groen in de wijken belangrijk. Dat is van belang voor spelen, hittevorming, luchtkwaliteit etc. Meer groen is in deze wijken extra van belang omdat in de Groenstraat en de directe omgeving minder groen dan gemiddeld in Nijmeegse woonwijken aanwezig is.

Bij locatie Groenstraat AH en omgeving is de inzet **zoveel mogelijk behoud van het “Veldje” en speelvoorziening.** Het Veldje is een groene speelplek en ontmoetingsruimte waarvan voor het gemeentelijk deel de gemeente het beheer in handen van bewoners heeft gegeven. Deze plek is belangrijk voor de buurt en de ambitie is dat ook zoveel mogelijk in zijn huidige vorm gehandhaafd te blijven. Dit geldt des te meer omdat er in de directe woonomgeving zelf weinig openbaar groen beschikbaar is. Het Veldje ligt op grond dat deels van de gemeente Nijmegen is en deels van Muldershof Eparts B.V. **Handhaving van het gemeentelijk deel als groen gebied staat niet ter discussie. Voor het andere deel is de inzet om een groot deel van het groen te behouden zodat dit structureel aan het groene speelgebied toegevoegd kan worden.**

Het binnenterrein is groen en rustig van karakter door het volwassen en ongestoorde groen. **De lindebomen aan de westzijde zijn waardevol en dienen gehandhaafd te blijven.** Overig groen zou bij voorkeur ingepast moeten worden, omdat het kwaliteit biedt voor de bewoners van de nieuwe en de bestaande woningen.

Sociale veiligheid

Belangrijk is dat het gebied achter de Groenstraat sociaal veilig is en dat er geen extra plekken of routes worden gecreëerd die sociale onveiligheid in de hand zouden kunnen werken. Daarom wor-

den zijn er ook **geen doorsteken voorzien tussen de verschillende routes in het gebied**. Of meer maatregelen nodig zijn voor de sociale veiligheid is punt van aandacht voor de uitwerking.

Verkeer en parkeren

Ontsluiting

Door de (mogelijke) toevoeging van woningbouw en andere functies na verplaatsing van Albert Heijn wijzigt de verkeersintensiteit hier marginaal. **Voor alle nieuwe ontwikkelingen geldt als randvoorwaarde dat sprake moet zijn van een veilige verkeersafwikkeling en een goede doorstroming op de Groenestraat.**

Om het achterterrein te kunnen ontwikkelen dient het gebied ontsloten te worden met een heldere, logische en veilige in- en uitgang van en naar de Groenestraat. Voor de in- en uitrit zal een aanpassing in het wegprofiel van de Groenestraat nodig zijn. Deze in/en uitgangen zijn belangrijke plekken, ze markeren en ontsluiten een nieuw gebied. Dit moet worden ondersteund door de vormgeving van bebouwing en openbare ruimte. Duidelijk moet zijn dat via deze route een nieuw gebied wordt bereikt.

In de nieuwe situatie is het zaak niet te veel aansluitingen op de Groenestraat te realiseren. Hoe meer uitritten, hoe meer opstoppen en dit is langs de Groenestraat niet gewenst. Daarnaast leveren meer uitritten meer kruisende bewegingen met de fietsers en voetgangers. Dus uit het oogpunt van verkeerveiligheid zijn meer aansluitingen ook niet gewenst. **Randvoorwaarden is één in- en één uitrit voor het gehele terrein. De vormgeving van de uitrit(ten) moet voldoen aan de CROW-richtlijnen.** Het pad naar de begraafplaats is niet geschikt voor de ontsluiting van het plangebied.

De nieuwbouw en de woningen dienen goed bereikbaar te zijn voor hulpdiensten; de brandweer heeft hiervoor een checklist opgesteld. In een vroegtijdig stadium van de planontwikkeling is overleg met de brandweer nodig.

Parkeren

Door de verplaatsing van Albert Heijn naar het Smit Draadterrein wordt de parkeervraag op de huidige locatie lager. **Randvoorwaarde voor de parkeervoorziening is dat er voldoende parkeerruimte wordt aangelegd om aan de verwachte parkeerbehoefte te voldoen en overlast voor de omgeving te voorkomen. Ook dient bij verlies van parkeerplaatsen op de Groenestraat, door de noodzakelijke aanpassingen voor de in- en uitritten van de van de Groenestraat, te worden gecompenseerd. Het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen moet voldoen aan de door B&W vastgestelde parkeervisie en de parkeernormennota.** Op het moment dat een plan wordt aangeboden zal dat in het kader van de bestemmingsplanwijziging getoetst worden aan de actuele parkeernorm. De raad heeft op 3 oktober 2012 de nieuwe parkeernormennota vaststelt. De norm voor winkels die daarin is opgenomen is 3,25 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. De norm voor woningen is afhankelijk van de omvang van de woningen.

De fietsenstallingen voor bewoners en werknemers moeten op eigen terrein en inpandig worden opgelost. Voor de bezoekersaantrekkende voorzieningen moeten ter hoogte van de toegangen tot de panden voldoende rijwielstallingen worden gerealiseerd. Het aantal klemmen dient te voldoen aan de hiervoor geldende CROW-richtlijnen.

Wonen

Zoals in paragraaf 2.5 aangegeven is de gemeente is terughoudend met het toevoegen van grote aantallen nieuwe woningen en zeker met appartementen. Dat geldt ook voor deze locatie en daarom kunnen **zowel grondgebonden woningen als appartementen kunnen maar in beperkte worden toegevoegd.** Op de schets voor de herontwikkeling is aangegeven waar de grondgebonden woningen en de appartementen kunnen komen.

Deze locatie, centraal tussen de wijken Hazenkamp en Willemskwartier, ligt op een goede plek voor een invulling met wonen en zorg. Een deel van de zorginfrastructuur is reeds in de directe omgeving aanwezig (o.a. apotheek, dagelijkse voorzieningen). Daarnaast is ruimte voor levensloopgeschikt wonen.

Bij een invulling met levensloopgeschikte woningen is een diversiteit in prijsklassen (huur en goedkope koop) mogelijk, aangezien de woningen bedoeld zijn voor de bewoners van de Hazenkamp als voor de wijk Willemskwartier. Voor de grondgebonden woningen geldt dat behoefte is aan woningen in een mix van prijsklassen, maar vooral in de betaalbare categorie (uitgangspunt ongedeelde stad).

Alle woningen moeten levensloopgeschikt en aanpasbaar worden gebouwd (conform Woonkeur).

Milieu

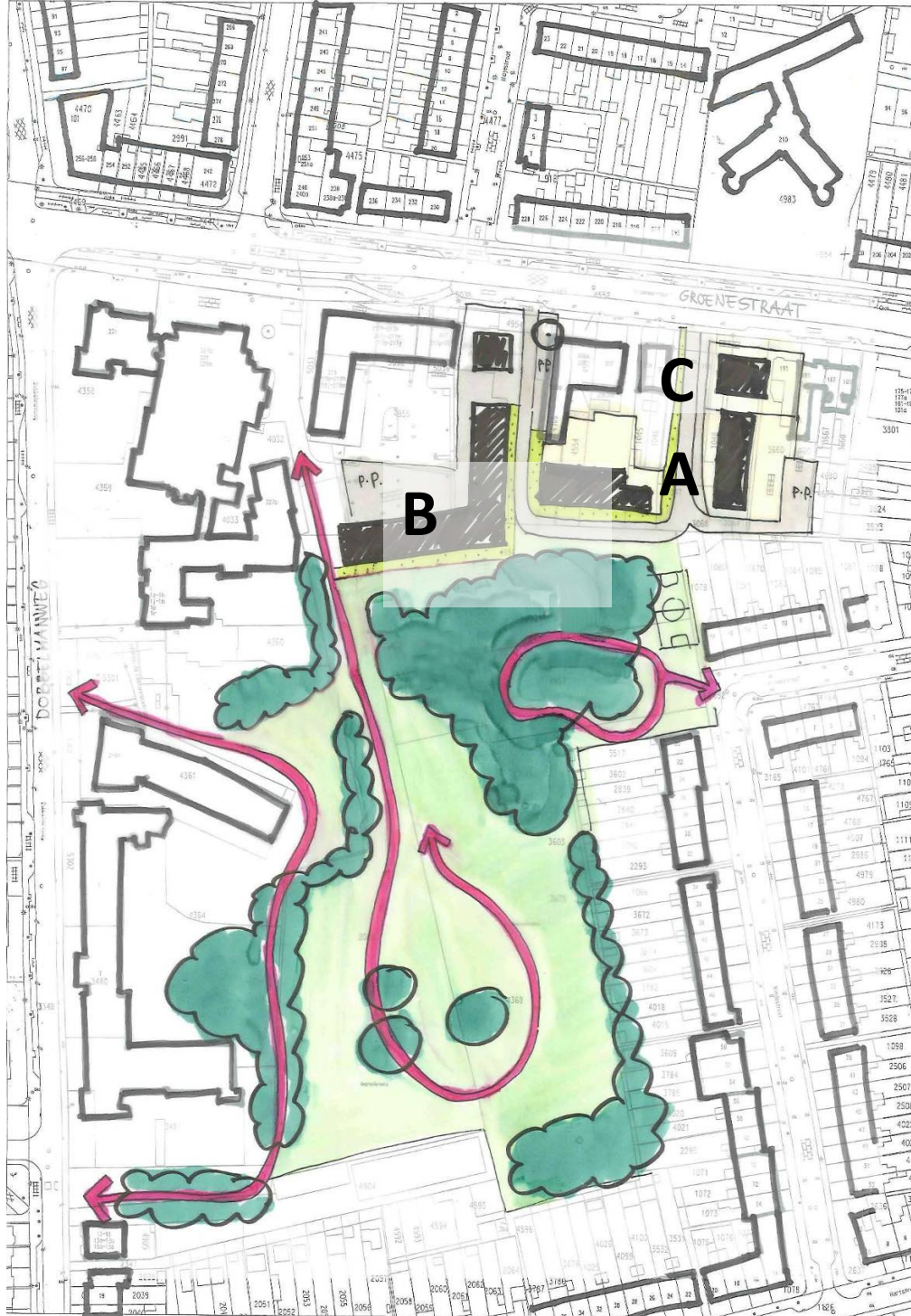
geluid

In het plangebied is sprake van een geluidsbelasting boven de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB voor wegverkeer. **Als nieuwe woningen ontwikkeld worden dan dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Bij overschrijding van de wettelijke voorkeurswaarde moet eerst worden onderzocht of de geluidsbelasting kan worden verminderd. Als dat niet kan dan kunnen hogere geluidsbelastingen onder specifieke voorwaarden voortkomend uit de beleidsregels Hogere Waarde (geluidluwe zijde, buitenruimten aan geluidluwe zijde, slaapkamer aan geluidluwe zijde) worden toegestaan.**

Voor de overige milieuaspecten geldt dat de toekomstige **plannen moeten voldoen aan de wettelijke eisen**. Ingediende plannen worden hierop getoetst.

In onderstaande schets is de visie voor de herontwikkeling zoals hiervoor verwoord verbeeld.

Schets herontwikkeling Groenstraat locatie AH en omgeving



(Zwarte vlakken geven de nieuwe bebouwingmogelijkheden weer)

A= ruimte voor grondgebonden woningen

B= Ruimte voor appartementen

C= Commerciële plint met woningen daarboven aan de Groenstraat

3.2 Locatie voormalig Smit Draadterrein en terrein aan de Hubertusstraat

Ruimtelijke visie

De ambitie is om het voormalige Smit Draadterrein om te vormen van een (voormalig) industriegebied naar een woongebied met een supermarkt. Het gebied leent zich goed om met woningbouw aan te sluiten op de bestaande stedenbouwkundige structuur van de Hazenkamp. **Fase 1 voorziet in de bouw van een nieuwe Albert Heijn en een strook zorgwoningen.**

Indien de nu nog bestaande bedrijfsbebouwing aan de Hubertusstraat zou worden gesloopt (fase 2) kan het terrein verder worden ingevuld met grondgebonden woningbouw in maximaal 3 bouwlagen of 2 bouwlagen met kap rondom een centraal gelegen groene ruimte. Langs de St. Hubertusstraat is ook plaats voor grondgebonden woningen. In het noordelijk deel van het groengebied kan het bestaande bedrijfsgebouw gehandhaafd blijven en geschikt worden gemaakt voor wonen. Naast dit gebouw is nog plaats voor een los appartementengebouw in maximaal 3 bouwlagen. De ontsluiting van de AH is gericht op de Groenestraat, die van de woningen die op het terrein aan de Hubertusstraat gerealiseerd kunnen worden op de Hubertusstraat. Er is geen rechtstreekse verbinding voor auto's tussen de Hubertusstraat en de Groenestraat.

Gewenst is een doorsteek voor fietsers en voetgangers richting de Dobbelmanweg.

Winkelstructuur/economie

Uitgangspunt voor de visie is verplaatsing en uitbreiding van de AH en het toevoegen van twee dagwinkels. Het totale oppervlakte komt daarmee op ca 1.840 m². De uitbreiding betreft ca 660 m². Dit valt binnen de uitbreidingsruimte die BRO berekend heeft (zie paragraaf 3.1 winkelstructuur/economie).

Groen

Zoals in paragraaf 3.1 onder "groen" aangegeven vindt de gemeente voldoende groen in de wijken belangrijk. Het voormalige Smit Draadterrein heeft de bestemming bedrijventerrein en groen ontbreekt op het moment nagenoeg helemaal.

Toevoegen van groen in deze omgeving is van belang en een randvoorwaarde voor verdere ontwikkeling omdat er al weinig openbaar groen is in deze wijk en dit een mooie kans is daar wat aan te doen. Achter het voormalig Smit Draadterrein is de ambitie een nieuw groen binnenterrein, met mogelijkheid voor spelen, te creëren waar rondom gewoond wordt. **Het is dan wel noodzakelijk dit groen duidelijk een openbaar karakter mee te geven** zodat het uitnodigend is voor de hele buurt en niet alleen voor de bewoners er direct omheen. Dit kan bevorderd worden door goede verbindingen te realiseren met de omgeving (Dobbelmanweg).

In de uitwerking van de plannen zal bekeken worden in hoeverre in de inrichting er mogelijkheden zijn om groen toe te voegen, bijvoorbeeld langs de wegen en ter afscherming tussen de zorgwoningen en de woningen aan de Wezenlaan.

De Groenestraat en de Wezenlaan behoren beide tot de hoofdbomenstructuur. Deze moet gehandhaafd blijven.

Verkeer en parkeren

Voor het noordelijke deel van het plangebied Smit Draadterrein is een verkeerskundige analyse gemaakt (Goudappel Coffeng, 5 september 2012) van de planontwikkeling (verplaatsing AH en ontwikkeling zorgwoningen zie bijlage 2). Het ontwerp gaat uit van een oostelijke en een westelijke in-/uitrit. De oostelijk in-/uitrit wordt beperkt gebruikt (naast een zeer beperkte parkeerfunctie een ontsluiting voor Alfa Laval, het bedrijf op het terrein achter het voormalig Smit-Draadterrein en een

functie voor laden en lossend verkeer ten behoeve van de supermarkt). De westelijk in/uitrit wordt meer gebruikt omdat deze een ontsluitingsfunctie vervult voor de parkeervoorzieningen van de winkels en woningen.

Belangrijke randvoorwaarden bij de ontsluiting zijn:

- **De ontsluiting moet zover mogelijk bij de kruising Groenestraat/Muntweg/Wezenlaan vandaan liggen, waarbij de huidige voorsorteerstroken voor de verkeerslichten op de Groenestraat minimaal gehandhaafd dienen te worden**
- **Linksafstroken op Groenestraat naar de plangebieden in verband met doorstroming verkeer Groenestraat**
- **Oversteekmiddengeleiders op Groenestraat voor voetgangers en fietsers**
- **Voldoende uitzicht op verkeer Groenestraat vanuit de ontsluitingen plangebieden**
- **Vrijliggende fietspaden aan beide zijden Groenestraat**
- **Het expeditieverkeer van en naar plangebied Smit Draad dient gescheiden plaats te vinden van de ontsluiting van het bezoekende auto verkeer.**
- **Laden en lossen voor de supermarkt vindt in pandig plaats.**

Het ontwerp van de Groenestraat is zo optimaal mogelijk afgestemd op één drukkere In-/uitrit in relatie tot de aspecten verkeersveiligheid en doorstroming. In het midden van de Groenestraat wordt een 'middenstrook' gecreëerd waarop linksafslaande motorvoertuigen naar het plangebied zich kunnen opstellen. Door deze strook wordt achteropkomend verkeer niet meer gehinderd door een stilstaand, linksafslaand, motorvoertuig. Dit is positief voor de doorstroming van verkeer op de Groenestraat. De middenstrook biedt aanvullend ook overstekende voetgangers en fietsers bescherming en een 'eigen plek' (betere oversteekbaarheid/verkeersveiligheid).

De basisverkeersgegevens van de Groenestraat zijn zowel voor de huidige situaties als voor de toekomstige situatie bekend (uit telgegevens en uit het gemeentelijke verkeersmodel). Ook de aanvullende hoeveelheid verkeer die ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zal gaan rijden is voor de diverse functies in de planvorming goed in te schatten.

Er zijn dynamische simulaties gemaakt van de verkeerssituatie. Deze simulaties laten geen structurele hinder zien door de nieuwe planontwikkelingen. De toekomstige verkeerssituatie is vergelijkbaar met de huidige situatie. Als gevolg van de planontwikkeling is er een beperkte toename van het verkeer (ten opzichte van het overige verkeer). Met het aanleggen van de middenberm en verbetering van de verkeerslichten kruising Groenestraat – Muntweg – Wezenlaan ontstaat een verkeersveilige situatie met voldoende doorstroming. Er kan niet voorkomen worden dat er voor het uitrijdende verkeer op de westelijke in-/uitrit (op met name de piekperiode op zaterdag en of tijdens de gangbare avondspits op werkdagen) enige, bij piekperiode passende, enige vertraging/wachtrijvorming zal ontstaan.

Het expeditieverkeer van en naar plangebied Smit Draad dient gescheiden plaats te vinden van de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat twee aparte verkeersontsluitingen noodzakelijk zijn. Deze zijn in het plan voorzien. De bestaande drie winkels aan de Groenestraat ter hoogte van de nieuw AH worden ook vanuit dit nieuwe expeditieterrein bevoorrad. Dit omdat er enkele parkeerplaatsen verdwijnen ten behoeve van de ontsluiting van de AH.

Brandweerbereikbaarheid

De inrichting van de plangebieden dient te voldoen aan de randvoorwaarden en richtlijnen bluswater & bereikbaarheid zoals opgesteld door Brandweer Gelderland-Zuid. Bij wijziging van het profiel van de Groenestraat wordt de middenberm in verband met de bereikbaarheid voor hulpdiensten overrijdbaar gemaakt.

Parkeren

Randvoorwaarde voor de parkeervoorziening is dat er voldoende parkeerruimte wordt aangelegd om aan de verwachte parkeerbehoefte te voldoen en overlast voor de omgeving te voorkomen. Ook dient bij verlies van parkeerplaatsen op de Groenestraat, door de noodzakelijke aanpassingen voor de in- en uitritten en het profiel van de Groenestraat, te worden gecompenseerd.

Het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen moet voldoen aan de door B&W vastgestelde parkeervisie en de parkeernormennota. Op het moment dat een plan wordt aangeboden zal dat in het kader van de bestemmingsplanwijziging getoetst worden aan de actuele parkeernorm. De norm voor winkels die daarin is opgenomen is 3,25 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Deze norm wordt bij alle supermarkten in Nijmegen toegepast. In het huidige concept plan wordt voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen. In het kader van de omgevingsvergunning voor het definitieve plan toetst de gemeente het aantal parkeerplaatsen.

De fietsenstallingen voor bewoners en werknemers moeten op eigen terrein en inpandig worden opgelost. Voor de bezoekersaantrekkende voorzieningen moeten ter hoogte van de toegangen tot de panden voldoende rijwielstallingen worden gerealiseerd. Het aantal klemmen dient te voldoen aan de hiervoor geldende CROW-richtlijnen.

Wonen

Ook deze locatie, centraal tussen de wijken Hazenkamp en Willemskwartier, ligt op een goede plek voor een invulling met wonen en zorg. Een deel van de zorginfrastructuur is reeds in de directe omgeving aanwezig (o.a. apotheek, dagelijkse voorzieningen). **Voor deze specifieke locatie is vanuit de woonvisie ruimte voor zowel beschermd, verzorgd als levensloopgeschikt wonen. Verder kunnen ook grondgebonden woningen, en ter plaatse van het huidige kantoor en daarnaast, in beperkte mate, appartementen worden toegevoegd.** Dat in deze visie is gekozen voor een relatieve beperkte invulling met grondgebonden woningen (alleen aan de randen rondom een grote groene ruimte) en zeer beperkt appartementen is gebaseerd op de woonvisie.

Om zorg voor beschermd/verzorgd wonen te kunnen garanderen moeten aantallen gerealiseerd worden van 36 tot 40 eenheden, afhankelijk van het zorgzwaartepakket dat de bewoners krijgen. De ideeën zoals die nu worden ontwikkeld met 4 groepen van 9 wooneenheden, 50 individuele verblijven en algemene voorzieningen, passen hierin.

Ook past bij deze ontwikkeling de invulling van een zorgpost (van waaruit zorg en welzijn geregeld wordt) op deze locatie. Wat functies betreft moet gedacht worden aan zorgdiensten zoals: een 24-uurszorgsteunpunt, dagopvang, dagverzorging, spreekuur maatschappelijk werk etc.

Voor de specifieke beschermde woonvorm moet 100% in de betaalbare categorie worden gerealiseerd, met een huurprijs onder de liberalisatiegrens. Voor de overige woonvormen met zorg is een diversiteit in prijsklassen (huur en goedkope koop) mogelijk, aangezien de woningen bedoeld zijn voor de bewoners van de Hazenkamp als voor de wijk Willemskwartier. Voor de grondgebonden woningen geldt dat behoefte is aan woningen in een mix van prijsklassen maar vooral in de betaalbare categorie (uitgangspunt ongedeelde stad).

Alle woningen moeten levensloopgeschikt en aanpasbaar worden gebouwd (conform Woonkeur).

Milieu

Bodem

Uit reeds uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de bodem ter plaatse van het voormalig Smit Draadterrein verontreinigd is. Voorop staat dat na de geplande bodemsanering geen risico voor de gezondheid en bewoners meer bestaat.

Voor de overige milieuaspecten geldt natuurlijk dat de toekomstige plannen moeten voldoen aan de wettelijke eisen. Ingediende plannen worden hierop getoetst.

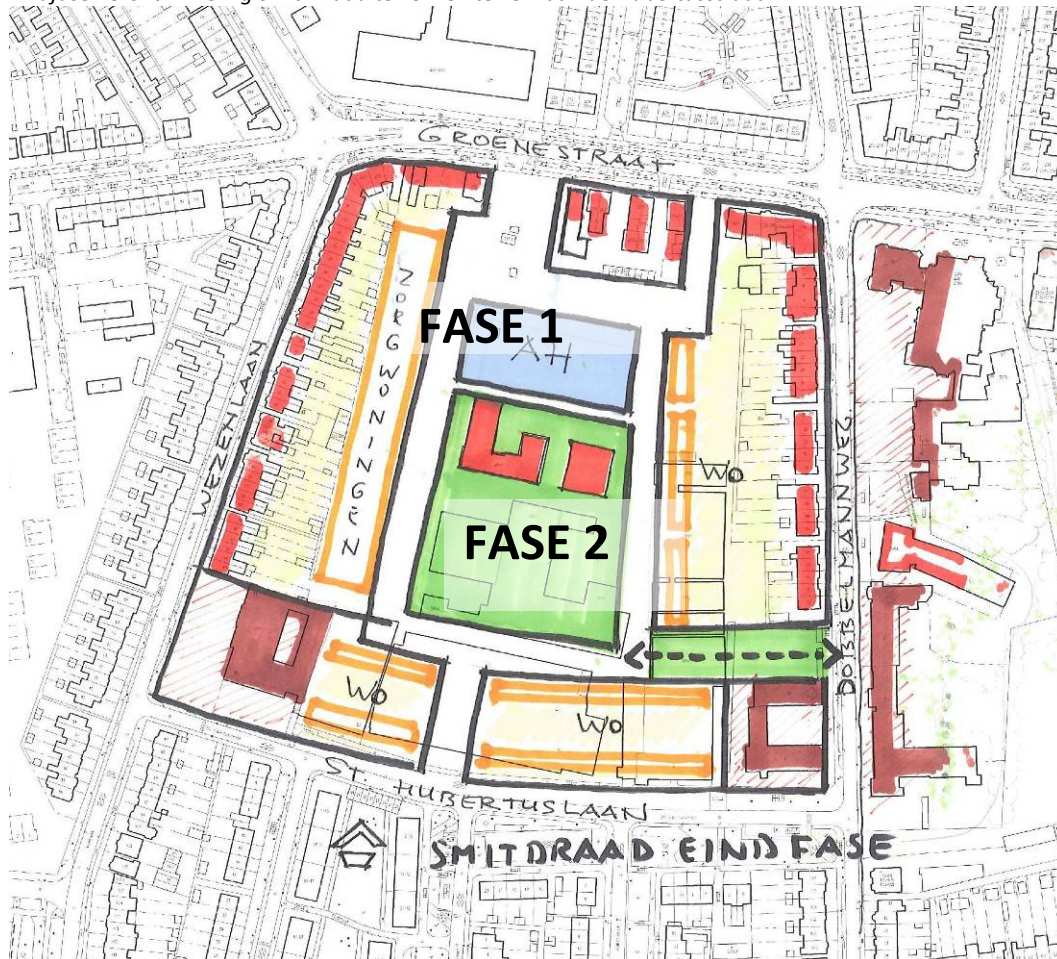
In onderstaande schets is de visie voor het voormalig Smit Draadterrein en het achterliggende terrein in beeld gebracht.

Fasering

Voor het voormalig Smit Draadterrein (fase 1) heeft de eigenaar al concrete plannen. Voor het terrein daarachter (fase 2) zijn nog geen concrete plannen. De ontwikkeling komt pas aan de orde op het moment dat het bedrijf deze locatie zou verlaten. Dat is nu niet aan de orde. De eigenaar van het terrein (Kroymans) wil wel onderzoeken in hoeverre het bestaande kantoorgebouw direct ten zuiden van de geplande AH kan worden ontwikkeld voor woningbouw.

Beide fases kunnen afzonderlijk van elkaar uitgevoerd worden. Als randvoorwaarde geldt daarbij wel dat elke fase afzonderlijk zo uitgevoerd moet worden dat een afgerond, goed functionerend, sociaal veilig geheel ontstaat. In de verdere uitwerking van de plannen moet dit vorm krijgen.

Eindfase herontwikkeling Smit-Draad terrein en terrein aan de Hubertusstraat

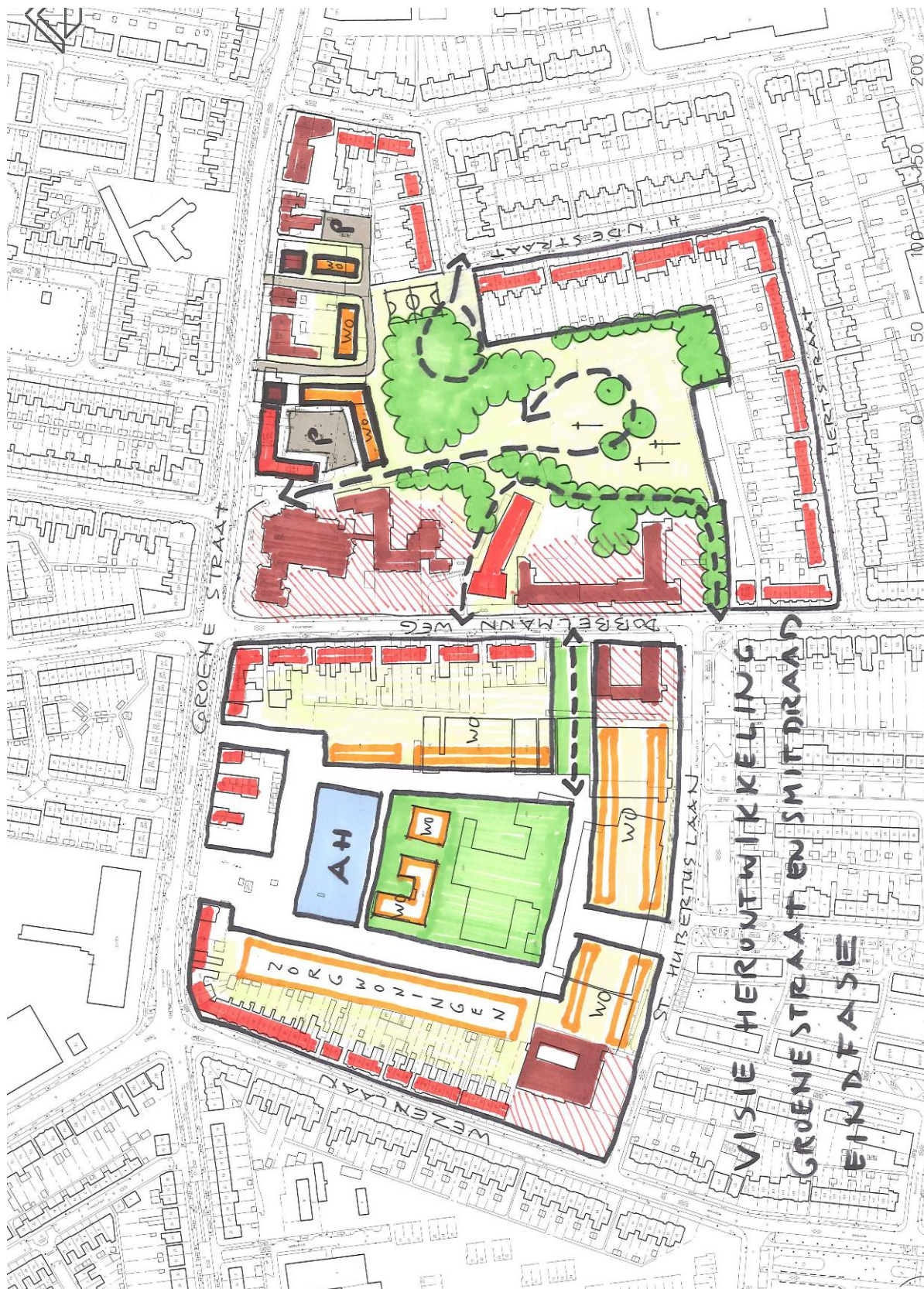


Fase 1: AH en zorgwoningen

Fase 2: Overige woningen en groengebied

3.3 Totaalvisie ontwikkelingen Groenestraat

De inrichtingsschetsen voor beide terreinen zijn samengevoegd in onderstaand eindbeeld.



Bijlage 1 Bestemmingsplannen

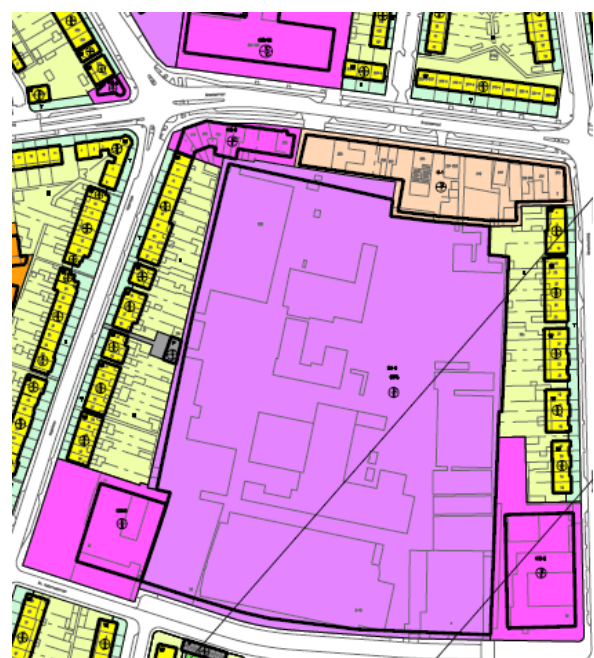
In 2007 is het nieuwe bestemmingsplan “Nijmegen Midden” vastgesteld. De locatie Groenestraat locatie AH en omgeving maakte in oorsprong onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Echter tijdens de procedure is de bestemming op deze locatie in het bestemmingsplan vernietigd door de Raad van State, waardoor teruggevallen wordt op het oude bestemmingsplan. De Raad van State was van mening dat de gemeente pas een nieuw bestemmingsplan in procedure kon nemen als duidelijk was wat precies de planvorming voor dit gebied is.

Het vigerende bestemmingsplan is “Bestemmingsplan omgeving Dobelmannweg” uit 1980. Het gebied heeft hierin meerdere bestemmingen, die het huidige gebruik van het gebied weergeven. Dit varieert van de bestemmingen: “meergezinswoningen”, “bedrijfsdoeleinden”, “winkels”, “horecabe-drijven”, op het achterterrein “bijzondere doeleinden” en “actieve recreatie”. In het bestemmingsplan zijn, naast de bestemming van het terrein, de bouwmogelijkheden door middel van bebouwingsgrenzen, bebouwingspercentages en bouwhoogten aangegeven.



De uitspraak van de Raad van State betekent ook dat voor dit deel een nieuw bestemmingsplan opgesteld moet worden. Zolang er geen nieuw plan ligt waarover overeenstemming is tussen de eigenaren van de terreinen en de gemeente, is dat echter niet mogelijk. Tot een nieuw plan opgesteld wordt heeft het oude bestemmingsplan rechtskracht.

Voor de locatie Smit-Draad terrein geldt het bestemmingsplan Nijmegen-Midden uit 2010. Daar geldt de bestemming bedrijfsdoeleinden 3 (paars), een woonbestemming (geel) aan de Dobbelmanweg en een centrumdoeleinden 1 bestemming aan de Groenestraat (oranje). Deze laatste staat voor: detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven en wonen. Herontwikkeling van het Smit Draadterrein betekent dat er een planologische procedure noodzakelijk is.



Bijlage 2 Plannen locatie AH en omgeving, locatie voormalig Smit- Draadterrein en achterliggende terrein aan de St. Hubertusstraat

Ideeën herontwikkeling locatie AH en omgeving

De huidige AH aan de Groenstraat verhuist naar het Smit-Draad terrein. Hierdoor komen de eigendommen van AH vrij voor herontwikkeling. Daarnaast heeft Muldershof Epart BV eigendom in dit deel van de Groenstraat.

Op dit moment zijn er geen concrete plannen. Plegt Vos is in gesprek met de eigenaren en voert een haalbaarheidsonderzoek naar de invulling van deze locatie. Onderstaande montage foto verbeeldt een mogelijke invulling voor dit deel van de Groenstraat. Het idee is om de begane grond in te vullen met een commerciële- of detailhandelsfunctie, met daarboven in 2 lagen enkele appartementen.



Visualisatie mogelijke herontwikkeling AH Groenstraat

Op de rest van het terrein van AH en Muldershof Epart B.V. ontstaat ook ruimte voor nieuwe ontwikkeling. Er bestaan gedachten om dit in te vullen met woningbouw.

Planontwikkeling voormalig Smit Draad terrein

Plegt Vos heeft het plan is om het voormalig Smit Draadterrein te herontwikkelen voor de AH en zorgwoningen.

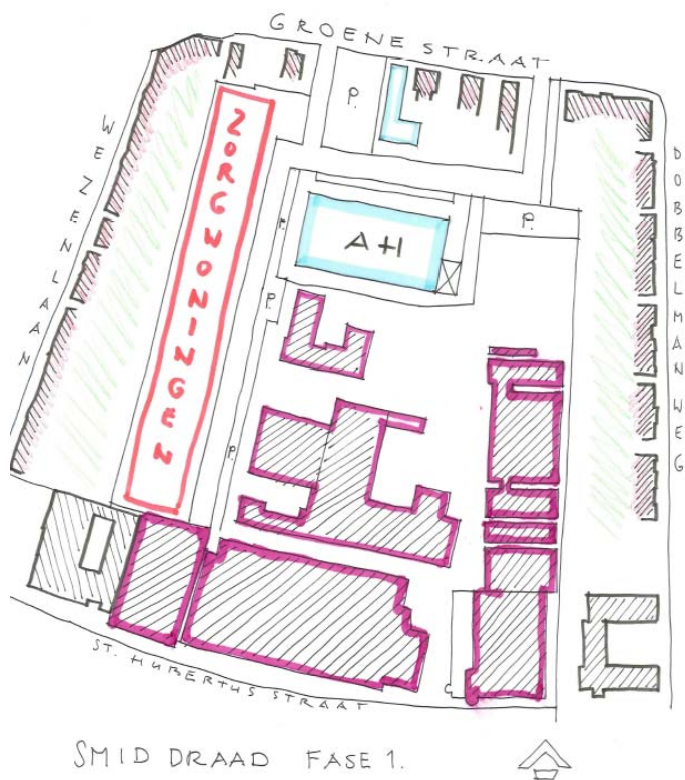
De huidige AH-winkel is gedateerd en te klein. Uitbreiding en modernisering is noodzakelijk om als supermarkt ook in de toekomst goed te kunnen blijven functioneren. Ahold wil daarvoor verhuizen naar het voormalig Smit Draadterrein waar zij haar uitbreidingswens en een betere parkeersituatie en laad- en losmogelijkheid kan realiseren. Het totale plan omvat 86 zorg



Massastudie zorgwoningen

woningen (50 eenheden voor ouderen en 36 eenheden voor dementerenden), een supermarkt (Albert Heijn) van circa 1300 m² bvo, een dagwinkel van circa 415 m² bvo en een slijterij (Gall&Gall) van circa 125 m² bvo. Er komen ca. 150 parkeerplaatsen. De zorgwoningen worden gebouwd voor Talis en Waalboog.

Herontwikkeling voormalig Smit Draad terrein (AH en zorgwoningen)



Planontwikkeling terrein achter het voormalig Smit-Draad terrein (Hubertusstraat)

Voor het terrein achter het voormalig Smit Draadterrein aan de Hubertusstraat zijn nog geen concrete plannen. De ontwikkeling komt pas aan de orde op het moment dat het bedrijf deze locatie zou verlaten. Dat is nu niet aan de orde. De eigenaar van het terrein (Kroymans) wil wel onderzoeken in hoeverre het bestaande kantoorgebouw direct ten zuiden van de geplande AH kan worden ontwikkeld voor woningbouw.

In deze notitie zijn de opmerkingen gemaakt door aanwezigen op de informatieavonden op 19 september 2011 en 25 april 2012 en van vertegenwoordigers van omwonenden op de besloten bijeenkomst voor bespreking van de concept visie, opgenomen en van een reactie voorzien.	
Opmerkingen 19 september 2011	Reactie gemeente
Algemeen Er moet een visie voor het totaal komen. Er moet nog blijken of verplaatsing van de AH kan vanwege bv verkeer. Aandacht wordt gevraagd voor goede fiets- en wandelroutes. Gevraagd wordt een in de visie een verbinding tussen beide delen van de Groenestraat op te nemen. Wat wordt de bestemming van de school aan de Dobbelmanweg? Hoeveel vierkante meter commercieel is in de visie opgenomen?	Mee eens. Het is belangrijk om een visie op het totaal te hebben en daar heeft de gemeenteraad in een amendement ook om gevraagd. De visie wordt nu voorgelegd aan het College van Burgemeester en wethouders en daarna ter vaststelling aan de gemeenteraad. Het besluit van de raad om in principe medewerking te verlenen aan verplaatsing is uitgangspunt. De verkeerssituatie is natuurlijk een belangrijk aandachtspunt en hierop zal getoetst worden. In de visie is opgenomen dat vrijliggende fietspaden gerealiseerd moeten worden. Ook is aandacht voor verbindingroutes richting de groene binnenterreinen. Vanuit sociale veiligheid is het niet gewenst om alle groene gebieden met elkaar te verbinden. Voor wat betreft de Groenestraat geldt dat ter plaatse van het voormalig Smit Draadterrein de aanpassing aan de weg leidt tot een veiligere overstekmogelijkheid.. De toekomstige bestemming is nog niet duidelijk. Voorlopig wordt de school verhuurd. De visie gaat uit van uitbreiding van de AH voor de supermarkt zelf en twee dagwinkels, op de locatie van het voormalig Smit-Draadterrein. Het gaat dan om ca 1840 m2 bruto vloeroppervlak (BVO). Voor de locatie die AH bij verplaatsing achterlaat is de visie dat de ruimte die BRO heeft berekend als uitgangspunt wordt genomen voor herinvulling, waarbij kwaliteit boven kwantiteit gaat en waar de invulling in de opvatting van de gemeente vooral aan zouden moeten sluiten bij het huidige aanbod (natuurvoeding) zodat dit deel een eigen profiel en kwaliteit krijgt. Verder invulling is mogelijk met andere commerciële functies zoals bv. dienstverlening, ambachtelijke bedrijvigheid en kleinschalige kantoren. Het aantal vierkante meters voor deze functies is niet vastgelegd.

Vervolgvel

1

Locatie voormalige Smit Draadterrein Graag groen toevoegen achter de nieuwe AH. Er is een grondig verkeersonderzoek nodig waarin de omliggende wegen ook zijn meegenomen. Verkeersveiligheid: focus ligt op auto's. Graag aandacht voor fietsers en voetgangers. Aandacht nodig voor verkeersveiligheid en parkeren voor auto's maar ook fietsen Visie is gericht op nieuwbouw. Maar hoe maak je het plan ook aantrekkelijk voor de bewoners in de omgeving. Door bewoners van de Dobbelmanweg wordt gevraagd wordt om een extra ruimte tussen de tuinen en de nieuwbouw.	In de visie is opgenomen dat het terrein achter de nieuw te bouwen AH ingevuld kan worden met grondgebonden woningen rond een groene ruimte. De visie gaat dus uit van het toevoegen van groen in een gebied waar groen nu helemaal ontbreekt. Verkeersonderzoek is belangrijk. En een verkeerskundige affectenstudie is ook al uitgevoerd door Goudappel Coffeng in opdracht van Plegt Vos. De resultaten zijn meegenomen in de visie. In de verkeerskundige effectenstudie, maar ook in de visie is aandacht voor langzaam verkeer. Zo is randvoorwaarde vrijliggende fietspaden. Het profiel ter plaatse van de nieuwe AH wordt zo aangepast dat een veilige oversteek mogelijk is. Op dit punt verbetert de situatie ten opzichte van de huidige. In de visie zijn de randvoorwaarden voor parkeren en fietsparkeren opgenomen. De plannen die uiteindelijk ingediend worden, worden hieraan getoetst. De visie is gericht op verbetering van het functioneren van de Groenestraat, maar ook is gekeken naar mogelijkheden om een toevoeging te bieden voor de Hazenkamp. Dit gebeurt door het toevoegen van groen en de mogelijkheid te bieden zorgwoningen te realiseren. Bij de uitwerking van de plannen zal verder gekeken worden welke maatregelen nodig zijn om de effecten voor direct aanwonenden te beperken. Ahold heeft al aangegeven dat zij maatregelen treffen waardoor de geluidsbelasting beperkt wordt. Plegt Vos heeft aangegeven in gesprek te gaan met omwonenden bij de verdere uitwerking. De afstand tussen de achtergevel van de woningen aan de Dobbelmanweg en de geprojecteerde AH is ca 70 meter, een aanzienlijke maat. De afstand tussen de achtergevel van de woningen aan de Dobbelmanweg en de eventuele toe te voegen woningen op het voormalig-Smit Draadterrein/terrein aan de Hubertusstraat bedraagt ongeveer 40 meter. Hier gaat een gewone stedenbouwkundige situatie ontstaan waarbij achtertuinen aan achtertuinen grenzen.
--	--

Vervolgvel

2

Hoe hoog wordt de nieuwe AH? Houdt rekening met geluid van de AH en de openingstijden. Verkeer is een groot zorgpunt omdat de nieuwe grotere AH waarschijnlijk meer autobezoekers zal gaan trekken dan de huidige AH. . Locatie Ahold-Muldershof Eigendom Muldershof staat niet goed op de tekening. Wat in presentatie “loods” genoemd wordt, is een bedrijfspand van Muldershof. Mw. De Ley geeft aan dat dat pand/bedrijf niet verdwijnt. Het aantal bouwlagen in de visie is drie. Is dat een harde randvoorwaarde? Het aantal vierkante meters winkelloppervlakte neemt af.	Het huidige bestemmingsplan biedt mogelijkheden veel dichter op de woningen te bouwen. De afstand zoals nu opgenomen in de concept plannen van Plegt Vos is zeer acceptabel. Eén bouwlaag (passend bij een commerciële functie zoals een supermarkt). De openingstijden zijn wettelijk geregeld. Voor wat betreft geluid en mogelijke overlast wordt hier rekening mee gehouden. Ahold zal moeten voldoen aan alle milieuregels. Randvoorwaarde is verder dat laden en lossen inpandig plaatsvindt. Klopt dat verkeer een belangrijk punt is. Daarom is nu al een verkeerskundige analyse uitgevoerd. Met herprofilering van de weg kan een goede en veilige doorstroming bereikt worden. Dit is aangepast in de tekst. Het klopt dat het hier om de bedrijfspand gaat. Dit is aangepast. De visie geeft aan welke mogelijkheden er zijn om, als dit aan de orde is, deze bebouwing te vervangen. Het is natuurlijk aan de eigenaren zelf om een besluit te nemen over al dan niet vervangen van hun pand. Ja, dat is voor de bebouwing richting het groene middengebied een randvoorwaarde. Voor het totale gebied van deze visie neemt het aantal vierkante meters winkelloppervlak toe. Maar het klopt dat voor dit deelgebied het aantal meters naar verwachting wat zal afnemen, maar dat is afhankelijk van de plannen die voorgelegd worden. In de visie is aangegeven dat wij de berekeningen van BRO als uitgangspunt nemen, maar dat kwaliteit boven kwantiteit gaat. Daar staat tegenover dat meer ruimte geboden wordt voor andere economische functies.
---	--

De raad heeft besloten dat randvoorwaarden opgesteld moeten worden. Waarom zijn die er nog niet? Waarom komen er aan de Groenestraat geen commerciële functies met wonen terug. Dat spoort niet met het raadsbesluit. Wordt het Veldje straks via drie verbindingen benaderbaar en zijn de groene binnenterreinen voor iedereen toegankelijk? Zo ja dan is sociale veiligheid een aandachtspunt, evenals vandalisme. Misschien moeten toch hekken geplaatst worden. Betekent de visie dat er nieuwbouw moet komen. Gebruik van bestaande panden kan toch ook? Ook voor deze locatie geldt dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn/blijven. Locatie achter het voormalig Smit Draadterrein aan de St. Hubertusstraat Aalborg blijft voorlopig op de huidige locatie gevestigd. De eigenaar van het terrein heeft aangegeven	De raad heeft gevraagd om een toekomstvisie/randvoorwaarden voor het hele winkellint. Dat ligt nu ter besluitvorming aan het college en de raad voor. In de visie is de ontwikkelingsrichting opgenomen, maar daarnaast zijn randvoorwaarden gegeven voor onder andere de bouwhoogtes, het programma, de ontsluiting en het parkeren. In de visie is opgenomen dat waar ruimte vrijkomt door verplaatsing van de AH de ruimte opnieuw met commerciële functies ingevuld kan worden. Het winkellint dat er is blijft en wordt door vernieuwing naar verwachting versterkt. Boven de winkels aan de Groenestraat kunnen woningen toegevoegd worden, evenals op het terrein daarachter. Sociale veiligheid is een aandachtspunt voor de uitwerking van de plannen. Op basis van deze opmerking is besloten de verbindingen tussen de verschillende groengebieden uit de visie te halen. Nee, er hoeft niet gesloopt te worden, de panden kunnen ook opgeknapt of aangepast worden. Klopt. Ook voor deze locatie zal voor het plan dat ingediend wordt gekeken worden naar de parkeerbehoefte en dat zal getoetst worden aan de dan geldende parkeernorm. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen. Een bestemmingsplanwijziging voor deze fase is nu nog niet aan de orde en komt dat ook niet
--	---

niet mee te werken aan een bestemmingsplanwijziging naar wonen zolang het bedrijf dat er nu gevestigd is op dat terrein blijft. Het gebruik strookt dan niet meer met het huidige gebruik. Op termijn staat de eigenaar niet onwelwillend tegenover een bestemmingsplanwijziging naar wonen. Maar de eigenaar zou dan de mogelijkheid willen hebben meer woningen te bouwen dan in de visie opgenomen en meer woningen met meerdere lagen. Zij geven aan zich niet te kunnen vinden in de wijze waarop de gemeente de bestemming nu min of meer dwingend oplegt. Is er een garantie dat deze fase ook gerealiseerd wordt na realisatie van fase 1 (Smit Draadterrein)? In de gepresenteerde visie is het kantoorgebouw van Kroymans gehandhaafd en is nog een bebouwingsmogelijkheid toegevoegd. Wat betekent dat?	zolang hier een bedrijf gevestigd is en de eigenaar niet aangeeft dat hij een bestemmingsplanwijziging zou willen. Van schade is vanuit die optiek dan ook geen sprake. Als er een bestemmingsplanwijziging komt is dat op verzoek van de eigenaar zelf. De eigenaar geeft aan op termijn misschien een bestemmingsplanwijziging te willen, maar dan de mogelijkheid te willen hebben meer en hoger te bouwen. Hierin gaan wij niet mee. De visie is gebaseerd op onder ander de woningmarktverkenningen en de woonvisie van de gemeente. Meer woningen en vooral meer appartementen dan in de visie opgenomen is vanuit dat oogpunt niet gewenst. Overigens is dat ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt en het oogpunt meer groen in woonbuurten toe te voegen niet gewenst. Op dit moment geldt dat het huidige gebruik is juridisch verzekerd via het bestemmingsplan en wij zijn niet van plan dat te veranderen. Op het moment dat een verzoek voor een bestemmingsplanwijziging komt zal de gemeente toetsen in hoeverre dat past binnen het gemeentelijk beleid en binnen de visie die door de raad wordt vastgesteld. Nee, dat ligt er aan wanneer het terrein dat eigendom is van Kroymans vrij komt. Vooralsnog is dat niet het geval (zie voorgaande opmerking). De gemeente kiest voor deze locatie niet voor appartementen maar hoofdzakelijk voor laagbouw. De gemeente koopt geen locatie aan, maar stuurt via het bestemmingsplan. Het is de bedoeling de visie door de raad vast te laten stellen. Dat betekent dat in de visie daar woningen toegevoegd zouden kunnen worden. In de visie is aangegeven dat waar nu het kantoor dat op het moment anti kraak bewoond wordt en dat grenst aan de achterzijde van de nieuw geplande AH een mogelijkheid ligt deze bestemming om te zetten in een woonbestemming. Daarnaast biedt de visie een mogelijkheid naast het bestaand kantoorgebouw nog een woonblokje toe te voegen aan de rand van het geprojecteerde centrale groen.
Opmerkingen 25 april 2012	Reactie gemeente
Locatie Smit Draad Wordt er rekening mee gehouden dat nu ook al	Geparkeerde voertuigen die op het voormalig Smit Draadterrein (particulier terrein) staan en die

Vervolgvel
5

op het terrein van Plegt Vos geparkeerd wordt? Hoe is de verhouding van het winkeloppervlak met het parkeren in vergelijking met andere AH's? Waar komen de parkeerplaatsen Is er in het model niet van te groot aantal fietsbezoekers uitgegaan? Is er wel ruimte voor een nieuw aan te leggen middenberm? Hoe vindt bevoorrading van de andere winkels aan de Groenstraat plaats (gaat nu via de parkeerplaatsen). De parkeerplaats van AH wordt openbaar en dat leidt tot geluidsoverlast en werkt onveiligheid (inbraakrisico) in de hand.	feitelijke elders moeten parkeren zijn in parkeerberekeningen niet meegenomen. Bij andere AH-locaties worden dezelfde parkeernormen toegepast als op deze locatie. Dus de verhouding is gelijk. De gemeentelijke norm is gebaseerd op de kencijfers van de CROW. De benodigde parkeerplaatsen worden binnen het plangebied aangelegd. De huidige AH-locatie aan de Groenestraat wordt in verhouding tot andere AH-locatie in Nijmegen veel door fietsers bezocht. Dit heeft ook te maken met het bezoek door studenten. Bij de berekening van de nieuwe locatie is uitgegaan van de standaard parkeernorm voor auto's bij supermarkten. De verwachting is dat het autogebruik ten opzichte van de oude locatie toeneemt van 20% naar 30%. Ja, maar daarvoor verdwijnen parkeerplekken aan de zuidzijde. Deze worden vervolgens in het plangebied gecompenseerd. De middengeleider is deels overrijdbaar ivm hulpdiensten en indraai vrachtverkeer. Door de middengeleider wordt de oversteekbaarheid van de Groenestraat verbeterd. Dat zal dan plaats moeten vinden via de expeditievoorzieningen op het voormalig Smit-Draadterrein. De precieze invulling van het AH terrein qua verkeerstromen wordt nog uitgewerkt. De AH wil de geluidsoverlast van laden en lossen zoveel mogelijk beperken. Daar zijn ook allerlei reglementen (normen) en maatregelen voor bij Ahold zoals motor uit tijdens het laden en lossen. Uitgangspunt is dat het laden en lossen inpandig gaat plaatsvinden. Het eventueel afsluiten van de laad- en losingang in de avonduren is onderdeel van de uitwerking van de plannen. De uitgewerkte plannen wordt onderdeel van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Ook zal door Plegt Vos een aparte avond worden georganiseerd over het
---	--

Vervolgvel

6

Klopt het aantal voertuigen in de simulatie van Goudappel Coffeng wel. Hoe zit het met sluipverkeer? Toename van het verkeer leidt tot meer onveiligheid. Zorg is er voor geluidsoverlast Wat is het effect van de nieuwe AH op de Steenbokstraat?	parkeren en de terreininrichting rond de nieuwe AH. Ahold geeft aan dat de veiligheid van de klant op het terrein en het voorkomen van overlast ook voor hen een belangrijk punt is. Dat krijgt aandacht in de uitwerking van de plannen. De uitgangspunten voor het aantal voertuigbewegingen zijn tussen gemeente en Goudappel Coffeng gecheckt en akkoord bevonden. De verkeersontsluitingen van de planontwikkelingen bevinden zich aan de Groenestraat, een gebiedsontsluitingsweg. Op deze weg kan geen sprake zijn van sluipverkeer. Een veronderstelde toename van verkeer op bijvoorbeeld de Wezenlaan als gevolg van de ontwikkelingen wordt dan veroorzaakt door verkeer dat uit de omliggende buurt zelf komt en daarvoor dient de supermarkt goed bereikbaar te zijn. Maatregelen hiervoor zijn daarom niet gewenst. Sluipverkeer door het plangebied heen van de Groenestraat richting de Hubertusstraat is niet mogelijk in de visie. In theorie klopt dit. Er worden echter maatregelen zoals bv een middengeleider aangebracht. Dit betekent een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. De zorg is duidelijk. Zoals aangegeven zal in de verdere uitwerking van de plannen hier ook aandacht voor zijn, Onderzoek van BRO geeft aan dat de uitbreiding en verplaatsing van de AH mogelijk is zonder dat de winkelstructuur in gevaar komt. Zie daarvoor ook de tekst opgenomen in de visie.
Locatie Ahold-Muldershof Het aantal vierkante meters neemt af. Dit is niet zomaar akkoord.	Voor het totale gebied neemt het aantal vierkante meters winkelloppervlak toe. Bovendien wordt meer ruimte geboden voor andere economische functies. De invulling van de panden wordt daarmee flexibeler. Voor ons staat een kwalitatief goede invulling voorop. Zie voor verdere beantwoording vooraan in dit document onder "19 september 2011, algemeen", vervolgvel 2, onderaan.

Wat is de maximale bouwhoogte voor het terrein achter de huidige AH en wat voor woningen kunnen daar komen. Dit moet duidelijk aangegeven worden. Muldershof geeft aan dat binnen de visie geen haalbaar plan te realiseren is. Waarom wordt steeds gesproken over nieuwbouw. Revitalisering is toch ook mogelijk?	Op 25 april is afgesproken dat de randvoorwaarden hiervoor duidelijker geformuleerd zouden worden. In de visie is dat gebeurd. Opgenomen is dat “op het <i>achterterrein</i> is plaats voor grondgebonden woningbouw van twee lagen met een kap, waardoor er sprake is van een aansluiting op de woningbouw aan de Hindestraat. Meer naar het westen kan een appartementencomplex in maximaal drie bouwlagen ontstaan, bijvoorbeeld in de vorm van een winkelhaak. Samen met het bestaande appartementencomplex ontstaat zo een besloten parkeerhof. “ Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Ja dat klopt, revitalisering van dit gebied is binnen de visie ook mogelijk
Reacties op de concept visie¹	
Algemeen	
Er zijn ten opzichte van de presentatie in april kleine stappen gezet, maar voor de wijkraad onvoldoende om het stuk nu al naar de gemeenteraad te brengen. Mogelijke keuzes zoals bv de ontwerp modellenstudie van de locatie Ahold Muldershof en schetsen voor realisatie laden en lossen in de verkeerskundige effectstudie komen niet in de visie terug. Er worden geen keuzes gemaakt.	In onze optiek ligt er nu een stuk dat duidelijke kaders meegeeft voor de verdere planvorming en dat voldoet aan de wensen van de raad zoals aangegeven bij het raadsbesluit in 2011. Het klopt dat er op sommige punten geen keuzes zijn gemaakt. We praten nu niet over een plan maar over een visie met randvoorwaarden waarbinnen een plan ontwikkeld kan worden. Dat is aan de eigenaren van het terrein. Het is aan hen een plan te ontwikkelen binnen de kaders die de gemeente met deze visie stelt, en daarbinnen zijn nog keuzes mogelijk.
De randvoorwaarden zoals opgenomen in de visie zijn niet compleet en beperkt en vaag	De visie is leidend voor de plannen van de ontwikkelaars. Waar randvoorwaarden nodig zijn, zijn die geformuleerd. Deze zijn vetgedrukt in de tekst opgenomen. Voor een aantal onderwerpen

¹ De concept visie is besproken met een vertegenwoordiging van betrokken bewoners en de wijkraad.

geformuleerd. Daardoor ontstaat veel ruimte voor ontwikkelaars en een onduidelijk kader voor toetsing van de uitgewerkte plannen. De zorg is dat de plannen van de ontwikkelaars leidend worden voor de visie en niet andersom.	(bv milieu) geldt dat die niet apart geformuleerd zijn gewoonweg omdat deze getoetst worden aan de wettelijke regelgeving. Voor wat betreft parkeren geldt dat deze getoetst worden aan de gemeentelijke parkeernorm. Op een aantal punten geldt dat er ruimte is, alhoewel beperkt. Zo is niet het aantal meters groen dat behouden moet blijven (het Veldje) benoemt, maar zijn de bebouwingsmogelijkheden op de tekening in de visie wel degelijk ingekaderd. De ruimte voor de ontwikkelaars is in deze visie daardoor beperkt. De exacte invulling is nog open in die zin dat uitgangspunten voor het aantal vierkante meters detailhandel is meegegeven. Voor de andere functies is dat niet in vierkante meters uitgedrukt omdat hier wat ons betreft programmatisch geen grens aan zit. De grens wordt bepaald door wat stedenbouwkundig mogelijk is. Overigens is het in de optiek van de gemeente in deze tijd juist nodig om de markt enige ruimte te geven zodat een goede invulling voor dit gebied mogelijk is. De beperkingen zitten dan in aantasting van het groen, het voorkomen van overlast (oa. parkeren) en een goede verkeersafwikkeling.
Er is geen totaalplan, zowel tav Groenestraat fase 2 (terrein Kroymans) als tav Groenestraat Oost.	Dat klopt er ligt geen totaalplan. Afspraak is te komen tot een totaalvisie. Die is nu neergelegd. Daarbinnen kunnen verschillende plannen ontwikkeld worden. Het tempo waarin die ontwikkeld worden is aan de eigenaren van de terreinen. De gemeente is hier geen eigenaar en ontwikkelt geen plan maar stelt alleen de kaders vast.
Voormalig Smit Draadterrein	
Van de 19 parkeerplaatsen aan de Groenstraat die verdwijnen worden er maar 8 gecompenseerd. Hoe kan dat?	Het aantal openbare plaatsen dat verdwijnt vanwege de nieuwe ontwikkeling moet gecompenseerd worden binnen de planontwikkeling. Dat is als randvoorwaarde in de visie opgenomen. Het huidige plan van Plegt Vos bevat meer plaatsen dan volgens de norm noodzakelijk is. In de uitwerking kan gekeken worden hoe dit verder geoptimaliseerd wordt.
Auto's die nu op het voormalig Smit Draadterrein staan worden niet gecompenseerd. Er staan er nu 60 á 70. Zorg is er over toenemende parkeerdruk op de Hubertusstraat. Waar blijven de auto's van werknemers van Aalborg.	Auto's die op particulier terrein staan en feitelijk elders moeten parkeren worden niet gecompenseerd in deze planontwikkeling. Het getal 60-70 dat in de verkeerskundige analyse is genoemd is toe te rekenen aan de werknemers van Aalborg die parkeren op eigen terrein van Aalborg en dit in de toekomst ook kunnen blijven doen.
Invulling/toevoeging van een pand aan de	Dit is een mogelijkheid die in het huidige bestemmingsplan ingevuld kan worden en geen

Groenestraat (ca 200m2). Is een uitbreiding en dat zou niet mogelijk mogen zijn.	onderdeel uitmaakt van de 1840 m2 waar steeds over gesproken wordt.
Toename verkeer tussen Graafseweg en Muntweg 1300 bewegingen, tussen Wezenlaan-Dobbelmanweg resp. Dobbelmanweg-Willemsweg maar 200 resp. 300. Betekent dat dat 1100 verkeersbewegingen van en naar de Muntweg gaan resp vanaf de Wezenlaan komen?	Gedeeltelijke klopt dat. Op de Muntweg is in het gebruikte verkeersmodel tussen 2010 en 2022 een toename van 400 ritten en ook op de Wezenlaan is een kleine toename van 300 ritten. Van de totale toename van 1.100 ritten zijn er hiermee dus 700 verklaard. De overige 400 ritten zijn het gevolg van de functies (woningen en/of bedrijven) gelegen aan de Groenestraat tussen Graafseweg en Muntweg en/of gelegen aan de zijwegen van de Groenestraat tussen Graafseweg en Muntweg (bijvoorbeeld Zichtstraat, Hatertseveldweg en Landbouwstraat). Enerzijds kunnen deze functies door de autonome ontwikkeling van de mobiliteit of ruimtelijke ontwikkelingen meer verkeer gaan genereren in de toekomstige situatie. Anderzijds kan de routekeuze van het verkeer van en naar deze functies veranderd zijn, door bijvoorbeeld nieuwe wegen of andere verkeersmaatregelen in de toekomstige situatie. Wat deze effecten precies zijn wordt nauwkeurig bepaald door het verkeersmodel.
Het aantal transacties bij AH zou maar met 1400 toenemen (tabel 4.1 (moet 4.2 zijn), pag. 9), een toename van 11,1 %. Terwijl het winkeloppervlakte van 1180 tot 1.300 uitbreidt (+ 10,2%, dus dat correspondeert nog wel), maar de Dagwinkel en Gall & Gall worden niet meegenomen: want dan kom je op + 55,9%: dat wil zeggen 19.650 transacties/week. Vraag is dus of het aantal transacties de dagwinkel en de Gall&Gall wel is meegenomen?	Hier ontstaat een misverstand. De 1.200 en de 1.400 betreffen namelijk het voor alle winkels gezamenlijke aantal voor de verkeersgeneratie relevante transacties. Enerzijds dus niet alleen de supermarkt, maar alle te ontwikkelen winkels gezamenlijk. Anderzijds dus niet alle afzonderlijke betalingen, maar het aantal mensen dat één of meerdere betalingen doet. Als iemand naar de winkels komt en bijvoorbeeld zowel bij de supermarkt boodschappen koopt, bij de servicebalie batterijen of een pakje sigaretten koopt en bij de Gall & Gall een fles drank koopt en vervolgens weer weg gaat, dan telt dit voor de verkeersgeneratie als één transactie. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aantal transacties overigens niet recht evenredig gekoppeld is aan de winkeloppervlakte. Over het algemeen geldt: hoe groter de winkeloppervlakte, hoe kleiner het aantal transacties per vierkante meter winkeloppervlakte.
Waarom groeit het autoverkeer niet door naar 40% maar slechts naar 30%?	In de verkeersstudie is een zo betrouwbaar mogelijke inschatting gemaakt van de toekomstige situatie. De inschatting wordt bij voorkeur gebaseerd op de huidige situatie. Daar waar we geen of te weinig informatie hebben over de huidige situatie gaan we uit van kengetallen zoals de 40%. Gegevens over de huidige situatie zijn echter veel betrouwbaardere gegevens dan de algemene kengetallen. In dit geval zegt de huidige situatie ons dat deze winkel een bijzonder laag percentage autoklanten heeft. Hoewel de verwachting

Vervolgvel

10

	is dat dit door het creëren van meer parkeerruimte zal toenemen is het niet de verwachting dat dit zal toenemen tot 40%. Daarom is de door Ahold verwachte 30% aangehouden. Overigens is het aantal winkels over het algemeen niet van invloed op het autogebruik. Het autogebruik wordt voornamelijk bepaald door het type winkel en de ligging van de winkel in het stedelijk gebied. Overigens van 30% naar 40% autoklanten heeft een zeer beperkte invloed op het verkeer op de Groenestraat. De toename van de verkeersintensiteit op de Groenestraat zou circa 1,5% zijn.
Verkeersregelininstallatie moet tijdig vervangen worden.	Mee eens. Vervanging is in het programma opgenomen en zal uitgevoerd worden voor dat de winkel in gebruik is.
Inpandig laden en lossen moet in de visie opgenomen worden.	Dat wordt opgenomen als randvoorwaarde.
Is het verkeer en toenemende drukte op de Wezenlaan en Dobbelmanweg en het effect van de Stadsbrug wel meegenomen, zijn fietsers wel meegenomen (wachtijden voor afslaan auto's worden door toenemend aantal fietsers)? Al met al geeft dit geen goed beeld. Beeld is onwaarschijnlijk.	In het gemeentelijk verkeersmodel dat de basis is geweest voor de verkeersstudie zijn alle wegen in Nijmegen en omgeving opgenomen, dus ook Wezenlaan en Dobbelmanweg. Ook zijn in het gemeentelijk verkeersmodel alle toekomstige ontwikkelingen meegenomen, dus ook de stadsbrug. De verkeersintensiteiten op Wezenlaan en Dobbelmanweg en het effect daarop van de ontwikkeling is zo laag dat deze niet relevant zijn. Daarom is in de verkeersstudie daar niet nader op ingegaan. Wat betreft het fietsverkeer is het uitgangspunt voor de verkeersstudie dat op alle wegen in alle richtingen fietsverkeer aanwezig is. Fietsers zijn dus wel degelijk meegenomen in de studie. Daar waar tellingen van het fietsverkeer beschikbaar zijn worden tellingen overgenomen. Indien geen tellingen beschikbaar zijn wordt een aanname gedaan op basis van het wegtype en de hoeveelheid auto verkeer. In dit geval waren geen tellingen beschikbaar. Voor fietsverkeer in verkeersmodelstudies gaat het vooral om de vraag of ze wel of niet zijn meegenomen en zijn de exacte aantallen van minder belang. Een voorbeeld: verkeerslichten registreren niet het aantal fietsers en bepalen ook niet op basis daarvan de groentijd. Veel verkeerslichten registreren wel het aantal wachtende auto's en bepalen op basis daarvan de benodigde groentijd. In onze opvatting geeft deze verkeerskundige analyse een goed beeld van de verkeerssituatie zoals die ontstaat na realisatie van de plannen.
Onduidelijk is wat de gevolgen zijn voor luchtverontreiniging vanwege het toenemen van	De milieu-effecten van de plannen worden bij de uitwerking van de plannen en het opstellen van het bestemmingsplan in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke normen.

het aantal auto's zijn en wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid als er steeds files ontstaan in de Wezenlaan en de Dobbelmanweg	Mogelijke files (we hebben het dan over een wachtrij voor de verkeerslichten) op de Dobbelmanweg en Wezenlaan veroorzaken zelf geen verkeersonveiligheid. Wel een toename van het verkeer op die straten kan theoretisch een verhoging van de verkeersonveiligheid tot gevolg hebben. De wachtrij voor de verkeerslichten zal in de toekomst in de spitsperioden wel wat toenemen. Dit is vooral een gevolg van de toename van het verkeer op de Groenestraat.
De doorstroming vanaf de St. Annastraat is slecht en dat blijft een zorgpunt.	De Groenestraat is en blijft een drukke weg. De maatregelen die voorzien zijn (aanpassing profiel, aanpassen verkeersregelininstallatie en een betere parkeersituatie voor de AH) leiden er echter toe dat de veiligheid vergroot wordt en de doorstroming in ieder geval niet verslechterd.
Welke wijzigingen in verkeersstromen zijn er in de omliggende straten, doordat de AH 500 meter verschuift en meer auto's aantrekt.	De verschuiving en vergroting van AH zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Dat geven de verkeersberekeningen ook weer. Verkeer uit oostelijke richting moet nu verder doorrijden over de Groenestraat en verkeer uit westelijke richting hoeft nog maar een kort stukje over de Groenestraat. Door vergroting van AH betekent dit wel dat er een toename van de verkeersintensiteit op de gehele Groenstraat plaatsvindt. Voor de Dobbelmanweg en Wezenlaan heeft de verplaatsing zelf weinig invloed.
Als randvoorwaarde moet opgenomen worden dat vrachtwagens op het terrein niet achteruit mogen steken.	In de visie wordt als randvoorwaarde opgenomen dat laden en lossen via een aparte ingang (apart van het bezoekende autoverkeer) en inpandig geregeld moet worden. Hiermee wordt een veilige situatie gecreëerd, en wordt menging van verkeersstromen nagenoeg helemaal voorkomen.
Als randvoorwaarde moet worden opgenomen dat er geen doorgaand verkeer van de St. Hubertusstraat naar de Groenestraat kan.	Dit is opgenomen in de visie.
Als randvoorwaarde zou moeten worden opgenomen dat fietsen gestimuleerd wordt.	Fietsbeleid is een integraal onderdeel van het ruimtelijke beleid. Sinds 2002 voert Nijmegen een actief fietsbeleid, waarin wij onder meer snelfietsroutes aanleggen en de stallingsvoorzieningen verbeteren. Wij streven naar een verdere toename van het fietsgebruik. Bij nieuwe planontwikkelingen nemen wij de wensen voor de fiets in een vroegtijdig stadium mee.
Waar komt de fietsenstalling en hoe groot wordt die.	Dit komt in de nadere uitwerking aan bod. Het aantal fietsklemmen moet voldoen aan de geldende CROW-norm. Dit is als randvoorwaarde opgenomen in de visie. Fietsen voor werknemers moet inpandig.
Kan het kruispunt Muntweg-Groenestraat niet	Nee, daar is naar gekeken maar de ruimte ontbreekt.

omgezet worden in een rotonde?	
Wat gaat het laden- en lossen voor overlast geven vooral voor de bewoners aan de Dobbelmanweg.	In de visie wordt opgenomen dat laden en lossen inpandig moet plaatsvinden. Daarnaast is de afstand tussen de woningen en de AH redelijk groot. Ahold heeft in een eerdere bijeenkomst aangegeven dat het voorkomen van overlast ook voor hen een belangrijk punt is. Dat krijgt aandacht in de uitwerking van de plannen.
In dit gebied ontbreekt groen. Dit zou er wel in moeten, zeker omdat er onzekerheid is over fase 2. Vooral ten behoeve van de zorgwoningen zou meer groen moeten komen. Realisatie van veel groen in fase 2 is vooral voor rekening van de volgende projectontwikkelaar, dit is voor hem financieel ongunstig en daarom niet te verwachten.	Dat klopt wat betreft fase 1. Er is ook nooit sprake van geweest dat in dit deel openbaar groen gerealiseerd zou worden. Overigens is er nu ook helemaal geen groen in dat gebied aanwezig (terrein heeft een bedrijfsbestemming). Bij de verdere uitwerking wordt wel gekeken in hoeverre groen toegevoegd kan worden. Belangrijkste punt waar naar gekeken wordt is de aansluiting van het gebied waar de zorgwoningen gedacht zijn naar de achtertuinen van de woningen aan de Wezenlaan. In de uitwerking van de plannen wordt hier verder naar gekeken met als uitgangspunt dat hier een groene afscherming gewenst is. In de uitwerking van de plannen wordt verder gekeken in hoeverre groen een rol kan spelen bij de inrichting. Het toe te voegen groen zit in onze visie vooral in de tweede fase. Het klopt dat dat onzeker is. Of dit terrein herontwikkeld wordt is afhankelijk van de eigenaar die bepaalt of hij de panden blijft verhuren voor een bedrijfsbestemming zoals die nu is of dat hij de gemeente vraagt mee te werken aan een wijziging van de bestemming. Op het moment dat dit laatste aan de orde is, is voor ons een invulling conform de visie uitgangspunt.
De bebouwing staat nu strak tegen de tuinen van de woningen aan de Wezenlaan aan, terwijl eerder beloofd is dat tuinen als begrenzing van de tuinen zouden komen.	In de visie is het gebied aangegeven waarbinnen de zorgwoningen een plek kunnen krijgen. Er is alleen nog maar een massastudie gemaakt en er ligt nog geen bouwplan. Een goede aansluiting zal zeker bij de verdere uitwerking meegenomen worden (zie ook de beantwoording hiervoor). In de visie zal opgenomen worden dat dit een plek moet krijgen bij de verdere uitwerking,
Ook als alleen fase 1 wordt gerealiseerd moet een sociaal veilige situatie ontstaan.	Mee eens. Dit zal als randvoorwaarde in de visie toegevoegd worden. In de verdere uitwerking zal gekeken moeten worden of hier maatregelen voor nodig zijn en zo ja welke.
De ruimtelijke visie en hoe dat er dan concreet uitziet zou beter moeten worden omschreven. Het gaat dan bv om de centraal gelegen groene	Wat nu voorgelegd wordt is de visie met daarin opgenomen randvoorwaarden. Er is nog geen plan. T.z.t. moet een bouwplan en inrichtingsplan gemaakt worden. Dan ook kan pas concreet gemaakt worden hoe het er precies uit komt te zien. Met wat in de visie is opgenomen moet bij

ruimte, handhaving bedrijfsgebouw en gewenste doorsteek voor fietsers en voetgangers. Bv. Wat betekent het dat de mogelijkheid voor spelen wordt gecreëerd? Hoe ziet dat er dan uit.	de uitwerking rekening gehouden worden en daar wordt ook aan getoetst.
Hoe gaat het nieuwe groene gebied er uit zien? Aandacht voor sociale veiligheid.	Dit zijn punten die in de uitwerking van de plannen zodra dat aan de orde is een plek krijgen. Voor sociale veiligheid geldt ook als alleen fase 1 gerealiseerd wordt een sociaal veilig gebied moet ontstaan. Dit krijgt een plaats in de visie.
Bodemsanering: wanneer en hoe gaat die plaatsvinden. Deze zou zsm aangepakt moeten worden.	Het is aan de initiatiefnemer wanneer hij de bodemsanering oppakt. De voorwaarde is dat er een goedgekeurd saneringsplan ligt voordat de bouw start. De bodemsanering mag voorafgaande aan de bouw plaatsvinden of tijdens de bouw uitgevoerd worden.
Gesproken wordt over 1840 m2 WVO, moet zijn 1820 m2 WVO.	Nee, 1840 m2 BVO (bruto vloeroppervlak) is het juiste getal
Locatie Ahold-Muldershof	
Deel van het Veldje ligt op grondgebied van de parochie.	Dat klopt en wordt in de visie aangepast. Op de schets was dat al zichtbaar.
Op het Veldje staat een monumentale eik (eigendom Muldershof)	De monumentale bomen zijn op het kaartje in de visie opgenomen.
Het is teleurstellend dat niet opgenomen wordt wat het aantal vierkante meters groen dat behouden moet worden. Formulering (zo veel mogelijk, substantieel deel behouden) is nu te zacht, juist omdat de gemeente aangeeft dat groen in de wijk ontbreekt. Graag opnemen dat zoveel mogelijk groen behouden moet blijven en de inzet moet zijn het volledige behoud van het Veldje..	Het aantal vierkante meters is niet genoemd. Wat wel in de visie is opgenomen is waar bebouwing mogelijk is en waar groen moet blijven. Zonder het exacte aantal vierkante meters te noemen is zo wel duidelijk hoeveel groen behouden moet blijven en waar dat ligt. Zoals verderop in deze nota aangegeven worden de bebouwingsmogelijkheden zo herschikt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan dat het groen een groter aaneengesloten deel van het gebied gaat uitmaken. Van belang is echter ook dat de gemeente geen eigenaar is in het gebied en wij hebben daar dus ook geen zeggenschap over. Met de visie kunnen wij als gemeente wel herontwikkelingskaders aangeven. Van belang is dat een goede weging ontstaat tussen de belangen van verschillende partijen waarbij recht gedaan wordt aan de mogelijkheden in het huidige bestemmingsplan. Tot slot moet hier ook een financieel haalbare ontwikkeling mogelijk

	zijn. Het in een visie weghalen van alle ontwikkelingsmogelijkheden biedt geen perspectief voor verbetering van het totaal. In onze opvatting zijn in de visie de kaders zo gesteld dat een herontwikkeling/herinvulling van bestaande locatie/panden mogelijk is waarbij de belangen van omwonenden voor het groen sterk hebben meegewogen.
In verband met sociale veiligheid en beheersing van vandalisme is het van belang dat er geen doorsteken komen richting het Veldje of doorgangen, ook niet naar de eventueel te realiseren grondgebonden woningen en/of flats..	Sociale veiligheid is zeker een aandachtspunt bij de verder uitwerking. In dat kader zijn eerder voorgestelde verbindingen richting het Veldje er al uit gehaald. In de uitwerking van de plannen wordt meegenomen hoe de sociale veiligheid het best gewaarborgd kan blijven.
Zijn binnen de 520 m2 alle mogelijke commerciële functies opgenomen?	De beperking in vierkante meters geldt alleen voor detailhandel. Daarnaast zijn andere commerciële functies mogelijk, maar alleen binnen de te bebouwen gedeeltes zoals in de visie aangegeven. Dit zal duidelijker in de visie verwoord worden. Overigens geldt voor ons ook als uitgangspunt dat, geen grote verkeersaantrekkende functies gewenst zijn. Als randvoorwaarde is in de visie opgenomen dat geen onaanvaardbare v=belasting vanwege parkeren en verkeer mag ontstaan.
Het aantal vierkante meters winkeloppervlak is te weinig onderbouwd. Het BRO rapport uit 2009 is weinig overtuigend. Overigens zijn deze meters moeilijk in te vullen en gaan die ten koste van de winkels in de omgeving. Daardoor blijft de vrees voor aantasting van winkelcentra in de omgeving zoals bv de Steenbokstraat.	De BRO rapportage geeft naar ons idee een goed beeld van wat kan. Op basis hiervan hebben wij geconcludeerd dat de winkelstructuur niet in gevaar komt (zie ook de tekst in de visie). Of de vierkante meters moeilijk in te vullen zijn is de vraag. Gezien de ontwikkelingen, de gesprekken tussen de verschillende eigenaren en andere belangstellenden, is onze indruk dat een goede invulling vooral in het segment natuur/duurzaamheid mogelijk is. Daarmee krijgt het winkelgebied aan de Groenestraat haar eigen profiel. Overigens zijn naast detailhandel ook andere commerciële functies mogelijk. Dat betekent als de vrijkomende beschikbare ruimte niet door winkels ingevuld kan worden andere functies daar nog steeds een plek kunnen krijgen. De visie biedt die flexibiliteit.
Plegt Vos is bezig met een haalbaarheidstudie. Onduidelijk is op basis waarvan een haalbaarheidstudie plaatsvindt. Onduidelijk is ook of de ontwikkelaar duidelijk is gemaakt dat het kader voor de planvorming nog ontbreekt.	Plegt Vos is net als de andere eigenaren aan de Groenestraat ook op de avond in september 2011 en april 2012 aanwezig geweest en kent van daar uit de visie van de gemeente.

Bebouwingsdichtheid neemt sterk toe, in bijzonder van het achterliggende gebied. Dat leidt tot meer bebouwing dan het huidige bestemmingsplan nu toelaat. En dat zal leiden tot overlast (aantasting groen, parkeren, verkeer) voor de omwonenden. Dit spoort ook niet met het raadsbesluit “ter afronding van de winkelstraat kunnen op de huidige locatie van de AH direct aan de Groenestraat commerciële functies en/of woningen gerealiseerd worden”. Het bewonerscomité Hazenkamp (BCH) vindt dit niet acceptabel. Een appartementencomplex zoals in de visie opgenomen achter de huidige appartementen ter compensatie van de vervanging van de bijzondere doeleinden functie kan de BCH zich wel voorstellen.	Deze constatering klopt niet. In het vigerende bestemmingsplan zijn in het groen bebouwingsmogelijkheden opgenomen, namelijk voor bijzondere doeleinden. Alleen éénsgezinswoningen zijn binnen bijzondere doeleinden uitgesloten. Andere vormen van wonen (bv ouderen, studenten) zijn binnen deze bestemming mogelijk. In de visie wordt een woonblok in de vorm van een winkelhaak voorgesteld die minder ver het groen insteekt dan het bijzondere doeleinden bouwblok. Ter plaatse en rond de huidige AH ligt in het vigerende bestemmingsplan een bouwvlak tot op de erfgrans van de woningen aan de Hindestraat. In deze visie is de bouw mogelijkheid voor een aantal éénsgezinswoningen binnen het bouwvlak uit het vigerende bestemmingsplan geplaatst. Alleen de functie verandert nu van winkels naar wonen. Per saldo zal de bebouwingsdichtheid in de visie niet toenemen en blijft juist een groter deel van het groen gespaard. In de opvatting van de gemeente ontstaat zo een verbetering ten opzichte van de huidige bestemmingsplanmogelijkheden. De huidige locatie van de AH loopt door tot de achtertuinen van de eensgezinswoningen aan de Hindestraat. Het geprojecteerde appartementencomplex is een goede aanvulling op het bestaande appartementencomplex. De visie past binnen het raadsbesluit.
Invulling stemt niet overeen met de woonvisie omdat het aantal grondgebonden woningen toeneemt en dat volgens de woonvisie maar beperkt behoefte is.	De visie stemt overeen met de woonvisie. Op het oostelijk terrein worden zoals aangegeven in beperkte mate grondgebonden woningen en appartementen toegevoegd. Ook voor de westelijke locatie is in de visie gekozen voor een beperkte toevoeging. Niet alleen zijn in beperkte mate appartementen opgenomen, maar voor de invulling is verder gekozen voor het toevoegen van zorgwoningen en grondgebonden woningen alleen aan de randen van het gebied waarbij veel groen resteert.
In de visie moeten de randvoorwaarden voor bebouwing duidelijk worden vastgelegd,	In de visie zijn de bouw mogelijkheden in de schetsen opgenomen. Bebouwingshoogtes zijn opgenomen en aard van de bebouwing is opgenomen (grondgebonden woningen, appartementen, commerciële functies en daarbinnen een maximalisatie van het winkeloppervlak). Ook de norm voor parkeren (de gemeentelijke parkeernorm is opgenomen. Ook is in de visie opgenomen dat een logische en veilige in- en uitrit gerealiseerd moet worden. In die zin is voldaan aan de wens van BCH. De randvoorwaarden zijn gesteld. Er ligt echter nog geen plan. Dat betekent dat bij de uitwerking deze ook pas definitief vorm kunnen krijgen. Een verdere detaillering is nu niet mogelijk.

Menging van functies (commercieel en wonen) aan de Groenestraat wordt gewaardeerd. Vraag is waar de mogelijkheden die aangegeven zijn op gebaseerd zijn (en of die openbaar zijn), waar die uitbreiding dan kan komen of dat uitbreiding van de bestaande bebouwing nodig is, en wat is de maximale uitbreiding en hoe verhoudt zich dat met goede voorzieningen voor verkeer en parkeren.	De aanvullende memo van BRO is opgesteld in vervolg op de opdracht voor het opstellen van het DPO dat naar aanleiding van de verplaatsingswens van AH was opgesteld. Die memo is openbaar en zal tzt als onderbouwing aan het bestemmingsplan worden toegevoegd. De mogelijkheden voor invulling van deze locatie met detailhandel zijn gebaseerd op het DPO van BRO en bijbehorende memo. In de visie neemt de gemeente deze vierkante meters als uitgangspunt. Maar omdat kwaliteit boven kwantiteit gaat is dit niet als harde randvoorwaarde geformuleerd. Vooral in deze tijd is het essentieel dat mogelijkheden die zich voordoen ook benut kunnen worden. Waar die mogelijkheden liggen heeft de gemeente in de visie vastgelegd. De bebouwingsmogelijkheden zijn ook aangegeven en die geven meteen de beperking van de uitbreidingsmogelijkheden aan: wonen op achterterreinen, winkels met daarboven wonen aan de Groenestraat. Hoe de precieze verdeling wordt winkelruimte c.q. andere commerciële functies wordt, is nu niet te bepalen, en dat is ook niet zinvol omdat veel af zal hangen van de mogelijkheden die de markt biedt. In de optiek van de gemeente moeten we er alles aan doen om hier een goede mix te krijgen van wonen met commerciële functies en dat betekent dat binnen de aangegeven bouwmogelijkheden, de ruimte zo flexibel mogelijk ingevuld moet kunnen worden. Als randvoorwaarde is opgenomen dat geen onaanvaardbare belasting ontstaat vanwege parkeren en verkeer. In de uitwerking zal dit moeten blijken. In ieder geval komt geen supermarkt terug. Dat alleen al zal de verkeers- en parkeersituatie ten goede komen is de verwachting.
Maximale bouwhoogte 3 à 4 lagen is te vaag. Op de infoavond is drie lagen aangegeven.	Wij handhaven 3 á 4 bouwlagen voor de Groenestraat en 3 bouwlagen voor de appartementen op het achterterrein. Deze bouwhoogte sluit aan bij het bestaande bebouwing in de omgeving en is stedenbouwkundig verantwoord.
De aangegeven ruimte voor parkeren is veel te beperkt. Fietsparkeren ontbreekt.	Dit is een punt voor de uitwerking. In de visie is opgenomen dat uitgangspunt is dat voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Daarbij zal getoetst worden aan de geldende parkeernorm. Uitgangspunt zal worden veranderd in randvoorwaarde.
Ivm sociale veiligheid geen aansluitingen/verbindingen c.q. doorgangen. Afgrenzen met hekken.	In de visie van de gemeente worden geen verdere doorgangen aangelegd. Het is wel zo dat de bebouwing op het achterterrein zich ook op dat gebied oriënteert. In de verder uitwerking zal bekeken worden of een verdere afgrenzing noodzakelijk is vanuit het oogpunt sociale veiligheid.

Segment natuurvoeding is te beperkt geformuleerd voor de groene/duurzame activiteiten (bv Groene passage is een goed voorbeeld).	Mee eens. Dit wordt aangepast.
Veilige afhandeling fietsverkeer? Behalve beperking in- en uitritten worden weinig maatregelen aangegeven.	Als randvoorwaarde is opgenomen dat voor alle nieuwe ontwikkelingen geldt dat sprake moet zijn van een veilige verkeersafwikkeling Aangegeven is dat daarvoor een logische en veilige in- en uitrit nodig is en dat de vormgeving van de in- en uitritten moet voldoen aan de CROW-norm. Of meer maatregelen nodig zijn moet uit de verdere uitwerking van de plannen blijken.
Terugdringen van verkeerslawaaï door geluidsarm asfalt wordt niet aangegeven. De huidige geluidsbelasting van de Groenestraat moet worden terug gedrongen.	Het klopt dat aanbrengen van geluidsarm asfalt niet als randvoorwaarde is opgenomen. Natuurlijk moeten eventuele nieuwbouwplannen voldoen aan wettelijke regels. Dat wordt beoordeeld op het moment dat er ook een plan ligt. Eventuele maatregelen (dat kunnen ook andere zijn dan geluidsarm asfalt) komen dan ook in beeld. Dit is net als een aantal eerdere punten, aandachtspunt bij de verdere uitwerking. Aan de wettelijke normen zal getoetst worden.
De verwachting is dat de parkeernorm lager wordt. BCH verwacht dat niet gezien de invulling.	Uitgangspunt voor de visie is dat de supermarkt verdwijnt en daarvoor in de plaats kleinschaligere functies terugkomen. Naar ons idee wordt de parkeerdruk daardoor verlaagd. Maar ook dan geldt natuurlijk dat het parkeren goed opgelost moet worden. Het aantal parkeerplaatsen moet voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm en die zal op het moment dat er een plan ligt, ook daaraan getoetst worden. Nu de invulling nog niet bekend is, kan geen parkeerberekening gemaakt worden. Het is aan de ontwikkelende partij om de bijbehorende parkeeroplossing te zoeken.
De opgenomen schets is erg globaal. De verhouding met bestaande bebouwing is onduidelijk, afscheiding tussen de bebouwing en het Veldje is niet aangegeven. Er zijn geen voorwaarden geformuleerd. Er is geen afscheiding tussen het Veldje en de kerk opgenomen.	Het klopt dat de schets globaal is. Het betreft een visie/schets en nog geen concreet plan. Uit de schets komt duidelijk naar voren wat het beeld is waar de gemeente naar streeft. Daarnaast zijn waar nodig randvoorwaarden in de tekst opgenomen voor de bebouwing (bv aantal bouwlagen). Dit biedt in onze optiek een goede basis voor uitwerking en toetsing van plannen. De overige punten die genoemd zijn, zijn punten die in een bestemmingsplanwijziging en de uitwerking c.q. inrichtingsplan aandacht moeten krijgen. Zoals gezegd dit is nog geen plan.

Plegt-Vos Stoffels B.V.

Verkeerskundige effectstudie ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Plegt-Vos Stoffels B.V.

Verkeerskundige effectstudie ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen

Datum
Kenmerk
Eerste versie

5 september 2012
PVV003/Fdf/0012

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Plegt-Vos Stoffels B.V.
Titel rapport	Verkeerskundige effectstudie ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen
Kenmerk	PVV003/Fdf/0012
Datum publicatie	5 september 2012
Projectteam Goudappel Coffeng	Frank Aalbers, Floris Frederix, en anderen
Projectomschrijving	Herijking van het in december 2008 uitgevoerde onderzoek naar de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van de locatie Groenestraat te Nijmegen met detailhandel (verplaatsing AH) en zorgwoningen.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraagstelling	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Beschrijving plangebied en omstreken	4
3	Analyse parkeren	6
3.1	Parkeren algemeen (parkeernormen)	6
3.2	Parkeren per functie	7
3.3	Totaalbeeld parkeren	7
4	Analyse verkeerssituatie	8
4.1	Basis verkeersgegevens Groenestraat	8
4.2	Verkeersgeneratie winkels	9
4.3	Verkeersgeneratie woningen	10
4.4	Verkeersgeneratie Aalborg	10
4.5	Vormgeving Groenestraat	11
4.6	Verkeersafwikkeling	12
4.7	Totaalbeeld verkeerssituatie	14
5	Analyse laden en lossen	16
5.1	Laden en lossen Aalborg	16
5.2	Laden en lossen supermarkt	17
5.3	Laden en lossen woningen	17
5.4	Totaalbeeld laden en lossen	17
6	Conclusie en aanbevelingen	18
	Bijlage	
1	Voorlopig plan november 2011	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling B.V. is bezig met plannen voor de ontwikkeling van een terrein aan de Groenestraat ter hoogte van nr. 265 (tussen de Groenestraat, de Dobbelsmannweg, de Wezenlaan en de Sint Hubertusstraat). Het gaat om de ontwikkeling van: 86 zorgenheden (50 eenheden voor ouderen en 36 eenheden voor dementerenden), een supermarkt (Albert Heijn) van circa 1.300 m² bvo, een dagwinkel van 415 m² bvo en een slijterij (Gall&Gall) van 125 m² bvo.

Het parkeren is in twee concentraties binnen de ontwikkeling opgenomen. Zowel bij de woningen als bij de detailhandel zijn parkeerplaatsen opgenomen. De ontsluiting van de ontwikkeling (voor wat betreft het bewoners- en bezoekersverkeer of ander aan de woningen of de detailhandel gerelateerd verkeer) vindt plaats via een (westelijke) in-/uitrit vanaf en naar de Groenestraat. De ontsluiting voor wat betreft laden en lossen vindt plaats via een andere (oostelijke) in-/uitrit vanaf en naar de Groenestraat.

Voorliggende rapportage is afgestemd op de door Goudappel Coffeng getekende eindsituatie (PVV003/Kpj/02-01.pdf). De weergegeven situatie is onder voorbehoud van de benodigde grondtransacties.

1.2 Vraagstelling

In relatie tot de ontwikkeling zijn er op verschillende momenten in het planvormingsproces vragen naar voren gekomen over de hoeveelheid verkeer die de ontwikkeling zal gaan genereren, hoe het zit met laden en lossen (mede in relatie tot de aanwezigheid van Aalborg Industries Inert Gas Systems BV, verder Aalborg genoemd), in hoeverre een ontsluiting op de Groenestraat al dan geen problemen zal gaan opleveren en in welke mate aan de benodigde parkeervraag wordt voldaan. Goudappel Coffeng BV is in 2007 gestart met het uitvoeren van een korte verkeerskundige effectstudie (kenmerk TMD205/Abf/0002 van 31 augustus 2007). Deze effectstudie is, mede in overleg met de gemeente Nijmegen, in 2008 gevolgd door een meer gedetailleerde verkeerskundige

analyse (kenmerk PVV001/Abf/0003 van 14 mei 2008). Vervolgens is in december 2008 de rapportage bijgesteld, omdat er na voorgaande studie nog wijzigingen zijn doorgevoerd in zowel de wijze van ontsluiten als in de vormgeving (wederom in overleg met de gemeente Nijmegen, maar ook in overleg met Aalborg).



Figuur 1.1: Groenestraat ter hoogte van plangebied (gezien in westelijke richting)

Voorliggende rapportage is een geherijkte versie van voorgaande rapportage. Dit naar aanleiding van het gewijzigde programma. De woningen zijn vervangen door zorg-eenheden. Ook wordt nu wat betreft de verkeersintensiteiten uitgegaan van het geactualiseerde gemeentelijke verkeersmodel. Verder is het aantal bezoekers en de vervoerswijzekeuze van de winkels geactualiseerd en is de vormgeving van de Groenestraat aangepast.

1.3 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 wordt achtereenvolgens een korte beschrijving gegeven van het plangebied en de omgeving, ingegaan op de te verwachten situatie met betrekking tot parkeren, ingegaan op de hoeveelheid verkeer (verkeersproductie en -attractie) die de ontwikkeling zal gaan aantrekken en de te verwachten effecten daarvan op de verkeersafwikkeling en de situatie met betrekking tot laden en lossen. De rapportage wordt afgesloten in hoofdstuk 6 met een overzicht van de belangrijkste conclusies.



Figuur 1.2: Ligging plangebied (bron: Tauw BV)

2

Beschrijving plangebied en omstreken

Het gebied waarbinnen de ontwikkeling zou gaan plaatsvinden is gelegen in het stadsdeel Zuid. De locatie ligt tussen de Groenestraat, de Dobbelsmannweg, de Wezenlaan en de Sint Hubertusstraat. Met uitzondering van deze laatste weg worden deze wegen binnen het gemeentelijk wegennet gecategoriseerd als zogenaamde gebiedsontsluitingswegen B. Hoewel dit niet de hoogste categorie ontsluitingswegen in de stad zijn, vervullen zij toch een belangrijke ontsluitingsfunctie. Deze wegen zijn dan ook voorrangswegen en zijn bijvoorbeeld voorzien van fietsvoorzieningen.

Vanuit plots van het gemeentelijk verkeersmodel komen de in tabel 2.1 weergegeven verkeersintensiteiten naar voren voor een aantal wegvakken van de Groenestraat (de intensiteiten op de Dobbelsmannweg en de Wezenlaan zijn dermate laag dat deze niet zijn opgenomen; ook spelen deze wegen in relatie tot de ontsluiting van het terrein geen bijzondere rol van betekenis). Het gemeentelijk verkeersmodel is gebaseerd op algemeen gebruikte verkeersmodeltechniek en gekalibreerd op basis van verkeerstellingen in heel Nederland. Dit is gedetailleerd en aangevuld voor de gemeente Nijmegen met allerlei tellingen op bijvoorbeeld de Groenestraat, Muntweg en Graafseweg.

weg	modeljaar 2010
Groenestraat (tussen Graafseweg en Muntweg)	15.300
Groenestraat (tussen Wezenlaan en Dobbelsmannweg)	18.000
Groenestraat (tussen Dobbelsmannweg en Willemsweg)	16.500

Tabel 2.1: Intensiteiten Groenestraat

Hoewel dit niet uit de tabel is af te leiden is uit de modelgegevens afgeleid dat het kruispunt Groenestraat - Muntweg in 2010 circa 22.600 motorvoertuigen per etmaal verwerkt. Het kruispunt Groenestraat - Schaepmanstraat verwerkt in 2010 circa 19.100 motorvoertuigen per etmaal. De vormgeving van de kruispunten is relatief 'beperkt' te noemen. Er zijn (door ruimtegebrek) slechts op een aantal takken van de kruispunten opstelvakken voor de verschillende rijrichtingen aanwezig. Dit betekent dat het verkeer op de kruispunten ook in de huidige situatie niet 'ideaal' geregeld kan worden.

Al met al kan gesteld worden dat in de huidige situatie de Groenestraat in het wegen-netwerk van de gemeente Nijmegen een voor wat het gebruik redelijk intensief bereden straat is (maar de verkeersdruk is wel passend bij de functie van gebiedsontsluitingsweg B in het wegennet). In de spitsperioden treedt bij de verkeersregelininstallaties op de kruispunten de gebruikelijke 'spitsdrukke' op.

3

Analyse parkeren

3.1 Parkeren algemeen (parkeernormen)

In dit hoofdstuk wordt in berekeningen gebruik gemaakt van de meest recente gemeentelijke parkeernormen. In de Nijmeegse Parkeervisie is vastgesteld dat de gemeentelijke parkeernormen overeenkomen met de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 182. Het gemiddelde van de hierin aangegeven minimale en maximale kencijfer is in Nijmegen de parkeernorm. Het plangebied valt in de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' en is 'sterk stedelijk'.

	aantal/omvang	parkeernorm	toelichting
zorgeenheden	86	0,6	per zorgeenheid
winkel/supermarkt	1.840 m ² bvo	3,25	per 100 m ² bvo
compensatie Groenestraat	1	8	eenheid
opstal Groenestraat	200 m ² bvo	3,25	per 100 m ² bvo

Tabel 3.1: Gemeentelijke parkeernormen

Toelichting compensatie Groenestraat

In overleg met de gemeente Nijmegen is aanvullend afgesproken dat ten gevolge van de aanpassingen aan de Groenestraat 8 parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling gecompenseerd dienen te worden.

Toelichting opstal Groenestraat

Ten westen van de westelijke in-/uitrit is in de ontwikkeling een opstal aan de Groenestraat opgenomen, waarvan nog niet geheel duidelijk is met wat voor functie die ingevuld zal gaan worden. Op dit moment wordt gedacht aan een apotheek. Aan deze opstal worden op dit moment 6,5 parkeerplaatsen toegerekend.

3.2 Parkeren per functie

Parkeren zorgseenheden

In het plan zijn 86 zorgseenheden opgenomen, waarvan 50 eenheden voor ouderen en 36 eenheden voor dementerenden. De zorgseenheden zijn op basis van de Zorgzwaartepakketten (ZZP) van de toekomstige bewoners te vergelijken met een serviceflat/aanleunwoning of verpleeghuis/verzorgingstehuis. De parkeernorm is 0,6 per eenheid. Bij 86 eenheden zijn dus 52 parkeerplaatsen nodig in de directe omgeving van de in/uitgangen van de gebouwen. Er worden maximaal 74 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het definitieve aantal parkeerplaatsen wordt nog aangepast richting de 52 om ruimte te maken om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Parkeren winkels

Omdat in de ontwikkeling 1.840 m² bvo winkelfuncties is opgenomen moeten volgens de norm voor deze functie 60 parkeerplaatsen opgenomen worden ($18,4 * 3,25 = 60$).

Compensatie Groenestraat

Door de gemeente Nijmegen wordt een compensatie gevraagd van 8 parkeerplaatsen.

Opstal Groenestraat

Aan deze opstal worden op dit moment 6,5 parkeerplaatsen toegerekend, hetgeen vooralsnog voldoende wordt geacht voor de toekomstige parkeervraag. Hierbij dient er tevens rekening mee te worden gehouden dat, indien de toekomstige parkeervraag een reguliere dagfunctie betreft (maandag tot en met vrijdag), dat er dan in de woonomgeving naar verwachting overdag ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn voor het benodigde functioneren van de functie.

3.3 Totaalbeeld parkeren

Volgens de normering is in totaal een parkeeraanbod van 127 parkeerplaatsen noodzakelijk (exclusief dubbelgebruik). Het huidig voorlopig ontwerp, onder voorbehoud van de benodigde grondtransacties, voorziet in dit aanbod. Voor de woningen worden minimaal 52 parkeerplaatsen tot maximaal 74 parkeerplaatsen gerealiseerd. Voor de winkels, compensatie en opstel worden 90 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er mag dan ook geconcludeerd worden dat een acceptabele parkeersituatie, door zowel het absolute aantal als door de ligging van de parkeerplaatsen, in ruim voldoende mate wordt gewaarborgd.

4

Analyse verkeerssituatie

4.1 Basis verkeersgegevens Groenestraat

In tabel 4.1 zijn nogmaals de huidige intensiteiten op de Groenestraat weergegeven, echter nu aangevuld met de te verwachten intensiteiten in het jaar 2022 (wederom afkomstig uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersmodel). Ook de prognose van het gemeentelijk verkeersmodel is gebaseerd op landelijk gebruikte verkeersmodeltechniek. Daarin zijn alle grootschalige vaststaande ontwikkelingen in Nederland opgenomen en zijn deze voor de gemeente Nijmegen en de omliggende gebieden nader gedetailleerd. Dit betekent dat de gebruikte verkeersintensiteiten voor 2022 de meest betrouwbare prognose is die op dit moment beschikbaar is.

weg	modeljaar 2010	modeljaar 2022
Groenestraat (tussen Graafseweg en Muntweg)	15.300	16.600
Groenestraat (tussen Wezenlaan en Dobbelsmannweg)	17.800	18.200
Groenestraat (tussen Dobbelsmannweg en Willemsweg)	16.500	16.800

Tabel 4.1: Intensiteiten Groenestraat huidig en toekomstig

Uit voornoemde gegevens blijkt dat de wegvakken tussen 2010 en 2022 te maken krijgen met (beperkte) toenames van verkeer. Hoewel dit niet direct uit de tabellen af te lezen is, is uit gemeentelijke modelgegevens afgeleid dat het kruispunt Groenestraat - Muntweg in 2010 circa 22.600 motorvoertuigen per etmaal verwerkt en dat dit in 2020 stijgt naar circa 24.000 motorvoertuigen per etmaal. Het kruispunt Groenestraat - Schaepmanstraat verwerkt in 2010 circa 19.100 motorvoertuigen per etmaal en dit stijgt in 2020 naar circa 19.700 motorvoertuigen per etmaal (toenames van 3-6%). Omdat er in de fysieke ruimte op de kruispunten niet veel mogelijkheden zijn om aanvullende opstelvakken of iets dergelijks aan te leggen, gaan we ervan uit dat de vormgeving naar de toekomst toe niet wezenlijk zal gaan veranderen (en er dus op een aantal takken van de kruispunten opstelvakken voor de verschillende rijrichtingen aanwezig zijn).

In voorliggende rapportage is voor wat betreft de verkeersintensiteit op de Groenestraat gerekend met een basis etmaalintensiteit op de Groenestraat van circa 18.500 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van deze intensiteit is een spitsperiode bepaald, waarmee het additionele verkeer (de verkeersproductie en -attractie van het programma) gecombineerd is (zie verder). Hierbij is ervan uitgegaan dat al het verkeer in de basis intensiteit ook in de situatie met de ontwikkeling op de Groenestraat blijft rijden en ook het additionele verkeer over de Groenestraat rijdt (er zijn dus geen 'verschuivingen' van verkeer naar andere wegen meegerekend, hoewel dit in de praktijk waarschijnlijk wel in enige mate het geval zal zijn).

4.2 Verkeersgeneratie winkels

Om de verkeersgeneratie van de winkels te berekenen is door Ahold de onderstaande relevante informatie aangeleverd. Overigens is het aantal transacties en klanten gelijk gesteld. Het aantal klanten dat naar een supermarkt of bijbehorende winkel gaat en niks koopt (geen transactie) is te verwaarlozen en wordt gecompenseerd door de kleine groep klanten die mogelijk meer dan een transactie doet.

	huidige winkel	nieuwe winkels
aantal transacties per week	12.600	14.000
waarvan op een werkdag	16% van de transacties per week	16% van de transacties per week
waarvan tijdens de avondspits tussen 17.00 en 18.00 uur	12% van de transacties per werkdag	12% van de transacties per werkdag
waarvan autoklanten	20% van de klanten	30% van de klanten

Tabel 4.1: Door Ahold aangeleverde uitgangspunten verkeersgeneratie van de winkels

De hiervoor genoemde uitgangspunten zijn vergeleken met gegevens voor gemiddelde supermarkten van Goudappel Coffeng. Goudappel Coffeng heeft daarvoor de planontwikkeling doorerekend met de in eigen beheer ontwikkelde 'parkeertool' voor supermarkten. Hierin wordt het parkeren gerelateerd aan de grootte van de supermarkt, een op de praktijk gebaseerde geraamde omzet per week per vierkante meter vvo, een op de praktijk gebaseerde verhouding tussen vierkante meter vvo en vierkante meter bvo, een geraamde kassa-aanslag per klant, het uit de praktijk naar voren komende te verwachten aantal klanten op het piekmoment, het percentage klanten dat met de auto komt en de te verwachten verblijftijd van klanten.

Uit de vergelijking komt het volgende naar voren:

- De verwachting van Goudappel Coffeng op basis van gemiddelde is 9.500 tot 11.500 transacties voor een winkel met de aangegeven oppervlakte. Het aantal verwachte transacties van Ahold (14.000) is hoger.
- Uit ervaringsgegevens en onderzoeken van Goudappel Coffeng is bekend dat op de drukste werkdag circa 15% van het totaal aantal klanten per week komt. Dit komt na genoeg overeen met de verwachting van Ahold (16%).

- Door Goudappel Coffeng wordt in het avondspitsuur circa 8,5% van het aantal bezoekers op de drukste werkdag verwacht. De verwachting van Ahold is hoger (12%).
- Gemiddeld ligt het percentage autogebruik op een gemiddelde weekdag van een buurtsupermarkt op circa 40%. De gegevens van Ahold laten zien dat deze supermarkt in de huidige situatie een zeer laag autogebruik heeft. Op de nieuwe locatie zijn er meer parkeerplaatsen. De verwachting van Ahold dat van 20% naar 30% toeneemt, is daarom realistisch.

De maatgevende perioden voor de te verwachten verkeerseffecten ten gevolge van de supermarkt liggen niet zoals bij het parkeren op het piek uur op zaterdag, maar eerder binnen de periode van 17.00-18.00 uur op werkdagen. In deze periode valt de normale avondspits namelijk samen met aankomsten en vertrekken bij de supermarkt. Op zaterdag is het 's middags weliswaar drukker bij de supermarkt maar (veel) rustiger op de wegen dan tijdens het avondspitsuur.

Het aantal autoklanten van de winkels in het drukste avondspitsuur tussen 17.00 en 18.00 uur is, uitgaande van de hiervoor genoemde gegevens, circa 81 ($14.000 * 16\% * 12\% * 30\% = 81$). Dit heeft dan 162 autobewegingen in dat uur tot gevolg (81 autobewegingen ingaand en 81 autobewegingen uitgaand). Tijdens het drukste avondspitsuur vindt geen bevoorrading plaats. De verkeersgeneratie van de winkels is dus 162 motorvoertuigen.

4.3 Verkeersgeneratie woningen

Het realiseren van circa 86 wooneenheden genereert per etmaal (maximaal) circa 516 aankomende en vertrekkende voertuigen (6 ritten per wooneenheid). Indien er, afgeleid uit verkeerstellingen, van uitgegaan wordt dat hiervan circa 8,5% in het avondspitsuur en circa 9,2% in het ochtendspitsuur rijdt met een verdeling van 80/20 (80% vertrekkend in de ochtendspits en 80% aankomend in de avondspits), betekent dit circa 44-48 aankomende en vertrekkende voertuigen. Omdat het avondspitsuur maatgevend is (door de combinatie met detailhandel) gaat het voor wat betreft woningen om 35 inkomende en 9 vertrekkende voertuigen in het avondspitsuur.

4.4 Verkeersgeneratie Aalborg

Binnen de planvorming is contact geweest met een vertegenwoordiging van Aalborg. Hierbij zijn door het bedrijf (deels proefondervindelijke, deels gecalculeerde) verkeersgegevens aangeleverd (voor transportbewegingen zie hoofdstuk 5). Voor wat betreft personeel is aangegeven dat in de huidige situatie per dag circa 60 tot 70 personenauto's parkeren op het terrein aan de Groenestraat (gemiddeld 65). Naar de toekomst toe is parkeren voor werknemers van Aalborg binnen het plangebied niet meer mogelijk/geen optie meer (zij kunnen niet meer binnendoor naar het bedrijf toe).

4.5 Vormgeving Groenestraat

Vormgeving en gebruik oostelijke in-/uitrit

De ontsluiting van de ontwikkeling vindt plaats via twee aansluitingen (in- en uitritten) vanaf en naar de Groenestraat. Hierbij vervult de oostelijk gelegen in-/uitrit een beperkte rol. Deze in-/uitrit wordt alleen gebruikt als ontsluiting van de 'parkeerkoffer'. Deze is aangelegd om de ten gevolge van de aanpassingen aan de Groenestraat vervallen parkeerplaatsen te compenseren. Langs de oostelijke in-/uitrit (de 'parkeerkoffer') zijn 13 parkeerplaatsen opgenomen. Deze parkeerplaatsen zullen door de opgenomen afscheiding tussen deze parkeerkoffer en het parkeerterrein bij de supermarkt, naar verwachting alleen gebruikt worden door aanwonenden van de Groenestraat (en/of eventuele bezoekers). Het gebruik van de oostelijke in-/uitrit zal in relatie tot dit gebruik dan ook beperkt zijn. De oostelijke in-/uitrit vervult echter ook een functie voor de ontsluiting van het terrein van Aalborg en voor het bevoorradend verkeer ten huize van de supermarkt. De vormgeving van de in-/uitrit en de vormgeving van de Groenestraat ter plaatse is specifiek hierop afgestemd. In het volgende hoofdstuk wordt hierop nader ingegaan.

Vormgeving en gebruik westelijke in-/uitrit

De westelijk gelegen in-/uitrit vervult de meest belangrijke rol voor de ontwikkeling. Deze in-/uitrit verzorgt zowel de ontsluiting van en naar het parkeerterrein bij de supermarkt als naar de woningen. In verband met de verkeersveiligheid is de vormgeving van deze in-/uitrit zodanig aangepast dat het kruisende fietspad zodanig is uitgebogen dat er ruimte is tussen het fietspad en de Groenestraat om een auto op te stellen. Hierdoor kunnen bestuurders van vertrekkende auto's als het ware eerst het fietspad kruisen en vervolgens pas de aandacht richten op het invoegen op de Groenestraat. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting voor inrijdende bestuurders. Zij kunnen eerst 'van de Groenestraat' af rijden om vervolgens volledige aandacht te geven aan eventueel aankomende fietsers. Deze vormgeving komt de verkeersveiligheid (juist bij deze meer drukke in-/uitrit van de twee) ten goede.

Vormgeving Groenestraat

In tegenstelling tot eerdere stappen in het planvormingsproces is de Groenestraat in het laatste ontwerp zodanig aangepast dat in het midden van de Groenestraat een 'middenstrook' wordt gecreëerd waarop naar de ontwikkeling toerijdende, linksafslaande, motorvoertuigen zich kunnen opstellen. Door deze strook wordt achteropkomend verkeer niet meer (direct) gehinderd door stilstaand verkeer.

De 'middenstrook' op de Groenestraat heeft ook een aantal andere voordelen. Zo is er in het ontwerp ter hoogte van de Bilderdijkstraat een oversteekvoorziening voor voetgangers opgenomen. Hier kunnen bewoners ten noorden van de Groenestraat zich op een veilige wijze vanaf en naar de supermarkt begeven. De 'eilandjes' (die deels overrijdbaar zijn uitgevoerd) in de middenstrook kunnen tevens door fietsers gebruikt worden als dekking indien zij genoodzaakt zijn zich in het midden van de Groenestraat op te stellen. Er is bewust gekozen voor een vormgeving zonder 'formele linksafstroken'. Dit zou de verkeersfunctie van de Groenestraat onzes inziens te sterk benadrukken en deels ten

koste gaan van het gewenste gedrag van verkeersdeelnemers. De gekozen vormgeving sluit meer aan bij het karakter van de vormgeving van de Muntweg

Vormgeving verkeerslichten

De verkeersregelininstallaties (de verkeerslichten) op de drie kruispunten Groenestraat - Doctor Schaepmanstraat - Dobbelmannweg, kruispunt Groenestraat - Muntweg - Wezenlaan en kruispunt Groenestraat - Willemsweg zijn redelijk op leeftijd. Zoals de gemeentelijke budgetten het nu toelaten staat vervanging voor 2014 op de planning. Het kan zijn dat dit nog veranderd, we mogen aannemen dat deze voor 2022 aangepast zijn. Dit betekent dat voor de simulatie op basis van door de gemeente Nijmegen aangeleverde gegevens over de technische werking van de aanwezige verkeersregelininstallaties voor de toekomst een aangepaste regeling is opgesteld. Immers voor 2022 zal onderhoud plaats vinden en zal dus ook onderzocht worden op welke wijze de regeling verbeterd kan worden.

4.6 Verkeersafwikkeling

Met behulp van het verkeerskundige programma *vissim* is een dynamisch verkeersmodel (simulatie) gebouwd voor dat deel van de Groenestraat waar de ontwikkeling gerealiseerd zal gaan worden. Hiermee is, met de hiervoor genoemde uitgangspunten en verkeersgegevens, nagegaan welk kwaliteitsniveau van verkeersafwikkeling en verkeerskundige effecten op de Groenestraat te verwachten zijn na realisatie van de ontwikkeling. Voor de toepassing van een dynamisch verkeersmodel is mede gekozen, omdat de twee geregelde kruispunten aan beide zijden van dit deel van de Groenestraat bepalende factoren zijn voor de toegankelijkheid van het gebied.

De gesimuleerde situaties en resultaten:

■ Huidig 2010

Toelichting: Deze situatie bestaat uit de verkeersintensiteiten in de huidige situatie zonder de in voorgaande paragrafen beschreven veranderingen. Kortom de situatie zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Resultaat: De simulatie laat zien dat het druk is. De aanwezige infrastructuur heeft net voldoende capaciteit om de verkeersstromen te verwerken. Incidenteel ontstaan lange wachtrijen, maar deze lossen ook weer op.

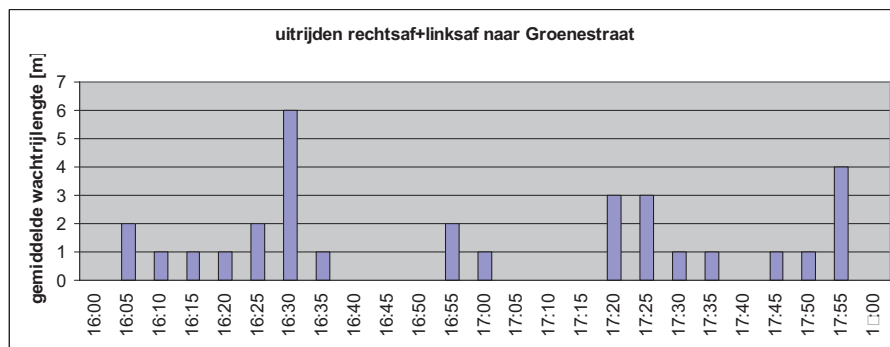
■ Toekomst 2022 met ruimtelijke ontwikkeling

Toelichting: Deze situatie bestaat uit de verkeersintensiteiten in 2022 inclusief de veranderingen zoals in voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk beschreven. Dus inclusief de veranderingen aan de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling

Resultaat: De resultaten zijn vergelijkbaar met de huidige situatie. De simulatie laat zien dat het druk is. De aanwezige infrastructuur heeft net voldoende capaciteit om de verkeersstromen te verwerken. Incidenteel ontstaat lange wachtrijen, maar deze lossen ook weer op. De negatieve gevolgen van het extra verkeer van en naar de ruimtelijke ontwikkeling worden gecompenseerd door de verbeterde infrastructuur en verkeersregelininstallaties. Het verkeer heeft gemiddeld 10% minder vertraging dan in de huidige situatie.

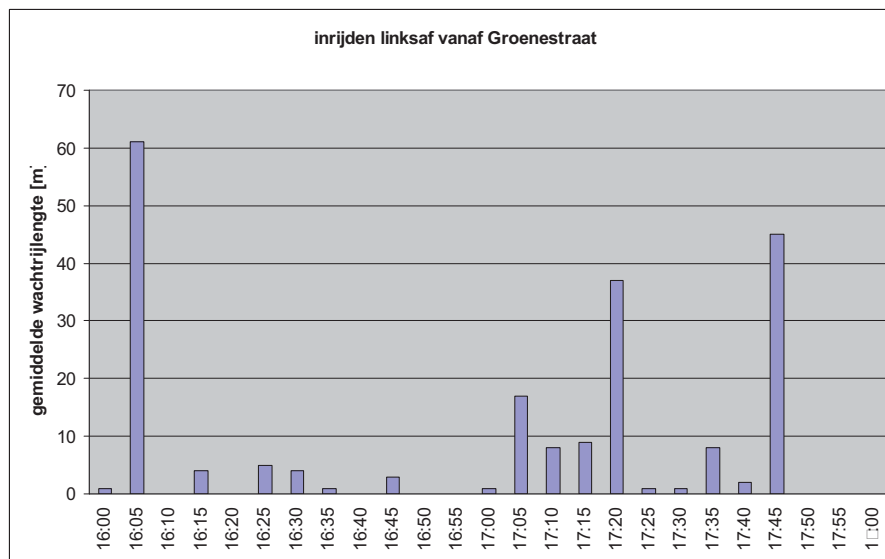
Nadere analyse simulatie toekomst 2022 met ruimtelijke ontwikkeling

Doordat de kruispunten met een verkeerslicht geregeld worden, was de verwachting vooraf dat er (grote, bruikbare) hiaten zouden vallen waardoor vertrekkend verkeer zich relatief gemakkelijk in de doorgaande verkeersstroom over de Groenestraat zou kunnen voegen. Uit de resultaten blijkt dat dit ook het geval is. Het uitrijden levert geen problemen op. De lengte van de optredende gemiddelde wachtrij is maximaal 6 meter per 5 minuten, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1: Gemiddelde wachtrijlengte in meters, uitrijden richting Groenestraat

Er is in de simulaties ook gekeken naar de mate waarin wachtrijvorming op de Groenestraat optreedt als gevolg van wachtende voertuigen die (linksafslaand) het gebied in willen rijden. Figuur 4.2 geeft aan dat het linksaf inrijden de verkeersstroom op de Groenestraat beïnvloedt. Door de brede middenberm is de invloed echter beperkt. De gemiddelde wachtrij per 5 minuten is incidenteel 10 auto's lang. Uit de simulatie blijkt ook dat dit niet tot problemen leidt op het gebied van verkeersafwikkeling. De wachtrij bouwt op, maar wordt daarna ook weer direct afgewikkeld. Het verkeersbeeld ondervindt geen structurele hinder van de voorgestelde wijze van aansluiten. Met andere woorden: de voorgestelde wijze van aansluiten is vanuit optiek van verkeersafwikkeling acceptabel.



Figuur 4.2: Gemiddelde wachtrijlengte in meters, inrijden linksaf vanaf Groenestraat

Conclusie

Vanuit de analyse van de verkeersafwikkeling is duidelijk geworden dat een ontsluiting middels een inrit op de Groenstraat tot de mogelijkheden behoort. Met name in de spitsperiode ontstaat, als gevolg van wachtende voertuigen die (linksafslaand) het gebied in willen rijden, wel enige wachtrijvorming op de Groenstraat. Deze is echter niet van dien aard dat het verkeersbeeld structurele hinder ondervindt van de wijze van aansluiten. De wachtrij bouwt op, maar wordt daarna ook weer direct afgewikkeld. De voorgestelde wijze van aansluiten is vanuit optiek van verkeersafwikkeling acceptabel. Er zal echter niet voorkomen kunnen worden dat er voor het uitrijdende verkeer (op met name de piekperiode op zaterdagen en of tijdens de gangbare avondspits op werkdagen) enige, bij piekperiode passende, vertraging zal ontstaan. In het ontwerp is hier op zodanige wijze rekening mee gehouden dat een eventuele wachtrij niet negatief van invloed is op de inkomende voertuigen.

4.7 Totaalbeeld verkeerssituatie

De basis verkeersgegevens van de Groenstraat zijn zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie bekend (uit het gemeentelijke verkeersmodel). Ook de aanvullende hoeveelheid verkeer die ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zal gaan rijden is voor de diverse functies in de planvorming goed in te schatten.

Het ontwerp van de Groenstraat is zodanig aangepast dat in het midden van de Groenstraat een 'middenstrook' wordt gecreëerd waarop naar de ontwikkeling toerijdende, linksafslaande, motorvoertuigen zich kunnen opstellen. Door deze strook wordt achteropkomend verkeer niet meer gehinderd door een stilstaand, linksafslaand, motorvoertuig. Dit is positief voor de doorstroming van verkeer op de Groenstraat. De 'middenstrook

biedt aanvullend ook overstekende voetgangers en fietsers bescherming en een 'eigen plek'.

In verband met de verkeersveiligheid is de vormgeving van de westelijk in-/uitrit zodanig aangepast dat het kruisende fietspad zodanig is afgebogen dat er ruimte is tussen het fietspad en de Groenestraat om auto's op te stellen. Hierdoor kunnen bestuurders van vertrekkende auto's als het ware eerst het fietspad kruisen en vervolgens pas de aandacht richten op het invoegen op de Groenestraat. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting voor inrijdende bestuurders.

5

Analyse laden en lossen

5.1 Laden en lossen Aalborg

Gebruik

Op voorhand was het reeds duidelijk dat de combinatie van vrachtverkeer van en naar Aalborg en de functie van een parkeerterrein bij een supermarkt (met veel voetgangers en fietsers) niet goed te combineren is. De voorkeur ging er dan ook in eerste instantie naar uit om totaal geen vrachtverkeer gerelateerd aan Aalborg vanaf en naar de Groenestraat te laten rijden. Binnen de planvorming is echter contact geweest met een vertegenwoordiging van Aalborg over het feitelijke gebruik. Hierbij zijn door het bedrijf (deels proefondervindelijke, deels gecalculeerde) gegevens aangeleverd met betrekking tot transportbewegingen. Aalborg is voor inkomende en uitgaande transporten alleen geopend op werkdagen tussen 07.00 en 18.00 uur voor (alleen incidenteel komen hiervan afwijkingen voor). Omdat het magazijn is geopend van 07.30 tot 16.00 uur vinden de meeste transporten binnen deze periode plaats. Tussen 16.00 en 18.00 uur wordt slechts incidenteel geladen en/of gelost. Gemiddeld per week komen en gaan circa 55 vrachtwagens (6 diepladers en 49 meer gangbare vrachtwagens) en circa 35 transportbusjes (waarvan naar verwachting circa 25% middelzwaar en circa 75% licht verkeer zal zijn). De meeste transporten komen en gaan via de Sint Hubertusstraat. Diepladers komen echter altijd via de Groenestraat. Ongeveer de helft verlaat het terrein weer via de Groenestraat, de andere helft via de Sint Hubertusstraat. Vrachtauto's en busjes rijden in de huidige situatie slechts incidenteel via de Groenestraat het terrein op (veelal oudere chauffeurs die dit gewend zijn). Alle speciale begeleide transporten verlaten het terrein via de Sint Hubertusstraat.

In overleg is bereikt dat alleen het aan- en afrijden van transporten/diepladers via de Groenestraat nog mogelijk moet zijn. Overig gebruik (bijvoorbeeld het aan- en afrijden van personeel) wordt tegengegaan via een met een sleutel afgesloten hek, die slechts voor de bedoelde transporten door Aalborg wordt geopend.

Relatie met vormgeving

Diepladers rijden via de oostelijke in-/uitrit in het ontwerp vanaf en naar Aalborg. De vormgeving van zowel de in-/uitrit als de Groenestraat ter plaatse is op dit bijzondere

gebruik afgestemd (hoogstralen, benodigde manoeuvreerruimte, breedte van de aansluiting, plaatsing van de bomen, locatie van overrijdbare gedeeltes etc.).

5.2 Laden en lossen supermarkt

Voor een supermarkt kan worden uitgegaan van een bevoorrading door twee grote eenheden per dag (inclusief de zaterdag), aangevuld met een tiental leveringen door kleinere eenheden (met name op werkdagen). In het algemeen kan gesteld worden dat de opstelplaats voor het laden en lossen geschikt blijkt te zijn voor het in- en uitrijden van een truck en/of opleggercombinatie met een lengte van 18 meter en dat de route die vrachtwagens moeten volgen de klantenroute bij voorkeur niet hinderen en bij voorkeur zelfs gescheiden van klanten is.

In overleg met Aalborg vindt de bevoorrading plaats via de oostelijke in-/uitrit en vervolgens via het terrein van Aalborg. Hiermee is er sprake van een 'volledige scheiding' tussen klanten en bevoorrading. Omdat de vormgeving van de oostelijke in-/uitrit al is afgestemd op het gebruik door diepladers, kan gesteld worden dat het inrichtingsvoorstel geen specifieke beperkingen oplevert voor het bevoorradend verkeer.

Ook het parkeerterrein bij de supermarkt is afgestemd op het gebruik door (kleinere) vrachtwagens (die bijvoorbeeld glasbakken komen halen en brengen).

5.3 Laden en lossen woningen

Een woongebied moet bereikt kunnen worden door bijvoorbeeld verhuishagens, maar ook door 'verzorgend verkeer', zoals vuilniswagens en dergelijke. Het ontwerp is op dit gebruik afgestemd.

5.4 Totaalbeeld laden en lossen

Binnen het ontwerp zijn er geen specifieke beperkingen voor het benodigde bevoorradend en/of verzorgend vrachtverkeer.

6

Conclusie en aanbevelingen

Parkeren

Er mag geconcludeerd worden dat een acceptabele parkeersituatie door zowel het absolute aantal als door de ligging van de parkeerplaatsen, en in combinatie met het te verwachten gebruik, in ruim voldoende mate wordt gewaarborgd.

Verkeersgegevens

De basis verkeersgegevens van de Groenestraat zijn zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie bekend (uit telgegevens en uit het gemeentelijke verkeersmodel). Ook de aanvullende hoeveelheid verkeer die ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zal gaan rijden is voor de diverse functies in de planvorming goed in te schatten.

Ontwerp

Het ontwerp gaat uit van een oostelijk in-/uitrit die beperkt gebruikt zal gaan worden (naast een zeer beperkte parkeerfunctie een ontsluiting voor Aalborg en een functie voor laden en lossend verkeer ten behoeve van de supermarkt). De westelijk in-/uitrit wordt drukker gebruikt.

Het ontwerp van de Groenestraat is zo optimaal mogelijk afgestemd op één drukke in-/uitrit in relatie tot de aspecten verkeersveiligheid en doorstroming. In het midden van de Groenestraat wordt een 'middenstrook' gecreëerd waarop naar de ontwikkeling toerijders, linksafslaande, motorvoertuigen zich kunnen opstellen. Door deze strook wordt achteropkomend verkeer niet meer gehinderd door een stilstaand, linksafslaand, motorvoertuig. Dit is positief voor de doorstroming van verkeer op de Groenestraat. De 'middenstrook' biedt aanvullend ook overstekende voetgangers en fietsers bescherming en een 'eigen plek' (betere oversteekbaarheid/verkeersveiligheid). Ook in verband met verkeersveiligheid is de vormgeving van de westelijk in-/uitrit vervolgens zodanig aangepast dat het kruisende fietspad zodanig is uitgebogen dat er ruimte is tussen het fietspad en de Groenestraat om een auto op te stellen. Hierdoor kunnen bestuurders van vertrekkende auto's als het ware eerst het fietspad kruisen en vervolgens pas de aandacht richten op het invoegen op de Groenestraat. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting voor inrijdende bestuurders.

In het ontwerp is, zowel voor wat betreft de route als met het ontwerp van de in-/uitritten op de Groenestraat, specifiek rekening gehouden met het aan- als afrijden van transporten via de Groenestraat ten behoeve van Aalborg en met bevoorrading ten behoeve van de supermarkt. Ook de vormgeving van (routes van en naar) het woongebied is afgestemd op gebruik door 'verzorgend verkeer' zoals vuilniswagens, verhuishagens en dergelijke.

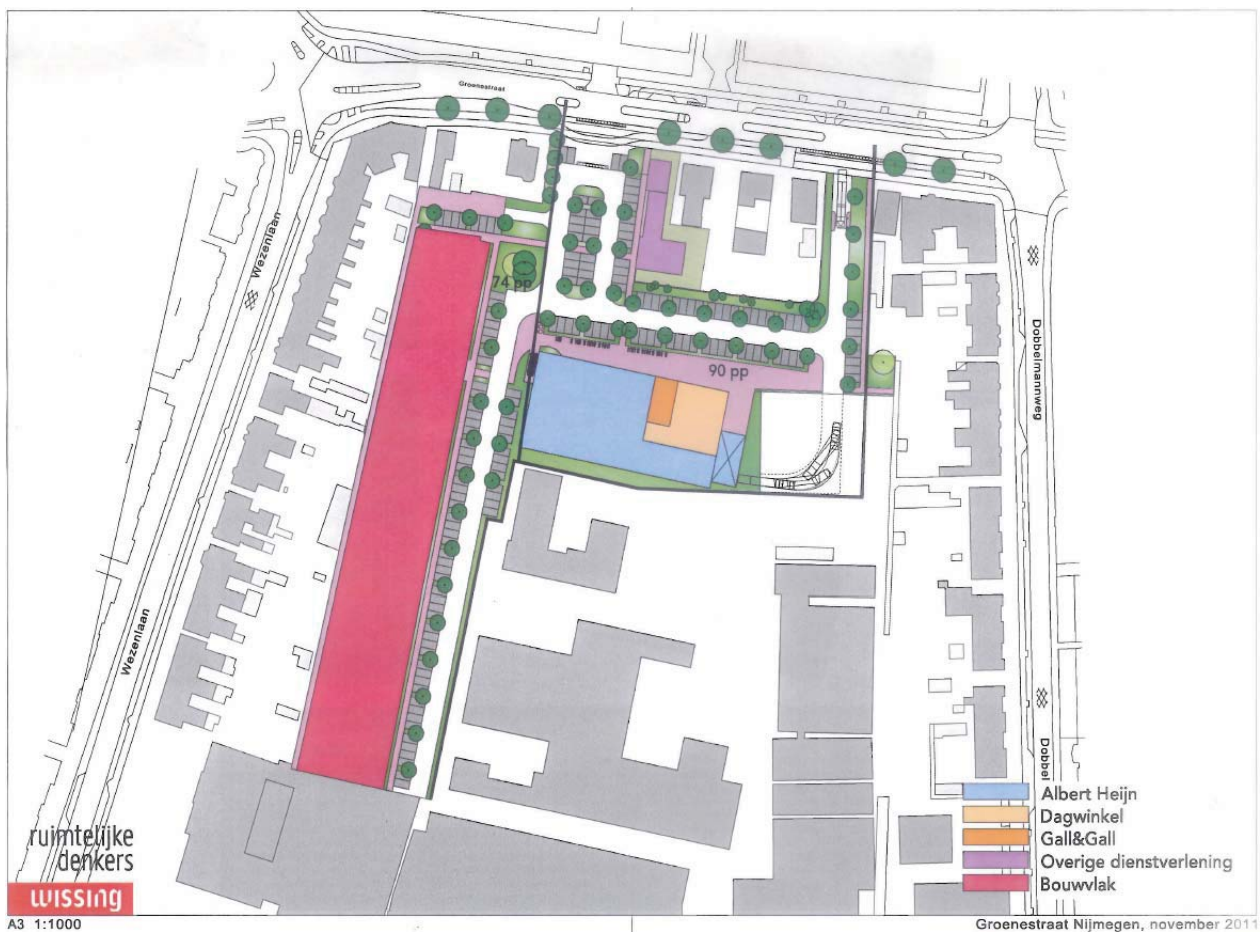
Verkeersafwikkeling

Er zijn dynamische simulaties gemaakt van de verkeerssituatie. Deze simulaties laten geen structurele hinder zien van de wijze van aansluiten. De toekomstige verkeerssituatie is vergelijkbaar met de huidige situatie. Als gevolg van de Albert Heijn en de zorgenheden is er een beperkte toename van het verkeer (ten opzichte van het overige verkeer). Met het aanleggen van de middenberm en het onderhoud van de verkeerslichten ontstaat een verkeersveilige situatie met voldoende doorstroming.

Er kan niet voorkomen worden dat er voor het uitrijdende verkeer op de in-/uitrit (op met name de piekperiode op zaterdag en of tijdens de gangbare avondspits op werkdagen) enige, bij piekperiode passende, vertraging/wachtrijvorming zal ontstaan.

Bijlage 1

Voorlopig plan november 2011





CONCEPT

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Corffeng**

Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling B.V.
AH Groenestraat
Verkeerskundige beoordeling ontwerp

Datum 1-04-2012
Versie 1
Kenmerk PV003 / Kg / 03-01
Bestand PV003-03
Schaal 1:500
Formaat A2

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 686 222
www.goudappel.nl

Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam



SAH Groenies Vast
CURSM Simulaties

Downloaded At:
November 1, 2011
10:10 ACD on web
+ 30 (053) 444222
www.wjg.org/jgld

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



P E R S B E R I C H T

Datum
23 oktober 2012

Nummer persbericht
121023L

Visie herontwikkeling winkelgebied Groenestraat

De gemeente heeft een visie opgesteld voor de ontwikkeling van twee gebieden aan de Groenestraat. Het gaat om de locatie van de huidige AH en omgeving en om de locatie van het voormalig Smit Draadterrein en omgeving. Uitgangspunt voor de visie is een verhuizing van AH naar het voormalig Smit Draadterrein. Hiermee komt er op de huidige locatie van de AH ruimte vrij voor andere ondernemers en een aantal woningen. De inzet is het groene gebied daarachter dat bekend staat als “het Veldje” te behouden. Met deze visie wil de gemeente duidelijkheid geven over de ontwikkelingsmogelijkheden en daarmee de weg vrijmaken voor een zeer gewenste herontwikkeling aan de Groenestraat.

Albert Heijn wil al jaren uitbreiden. Op het voormalige Smit Draadterrein is de gewenste uitbreiding naar ruim 1800 m² bruto vloeroppervlak voor een AH en nog twee dagwinkels mogelijk mét de vereiste parkeerplaatsen en een veilige ontsluiting op de Groenestraat. Op het voormalig Smit Draadterrein is ook ruimte voor 80 tot 90 zorgwoningen. In de visie staan verder ideeën voor het aansluitende bedrijfengebied aan de St. Hubertusstraat. Hier zijn nu enkele bedrijven gevestigd. Als hier bedrijven op termijn zouden verdwijnen kunnen grondgebonden woningen gebouwd worden, waardoor uiteindelijk een heel nieuw woongebied kan ontstaan. Voor het terrein dat AH bij verhuizing achterlaat is een menging van functies zoals bijvoorbeeld detailhandel en dienstverlening met woningen daarboven mogelijk met op het achterterrein in beperkte mate woningen. Belangrijk uitgangspunt voor de visie is dat achter het terrein van AH een zo groot mogelijk groengebied gehandhaafd blijft.

Vorig jaar heeft de gemeenteraad zich uitgesproken voor een herontwikkeling van beide gebieden waarbij in principe medewerking wordt verleend aan verplaatsing van de AH. In het visiedocument zijn behalve uitgangspunten ook randvoorwaarden voor de ontwikkeling van beide locaties opgenomen, bijvoorbeeld voor bouwhoogtes en het parkeren. Vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en ondernemers aan de Groenestraat hebben al kennis kunnen nemen van de concept visie. Hun reacties zijn meegewogen in de versie voor de gemeenteraad. Burgemeester en wethouders stellen de gemeenteraad voor deze visie vast te stellen. De ontwikkelaars kunnen vervolgens op basis van die visie concrete plannen uitwerken.

Aangenomen



PARTIJ VAN DE ARBEID

Nijmegen

D66 Nijmegen

ROENLINKSGROENLINKSGROEN
VKS GROENLINKSGROENLINKSG

Politieke Avond 13 april 2011

Agendapunt : Herontwikkeling Groenestraat

Voor: 22
Tegen: 13

Amendement: Meer sturing op gevolgen van herontwikkeling

De gemeenteraad van Nijmegen in openbare vergadering bijeen op 13 april 2011,

Overwegende dat:

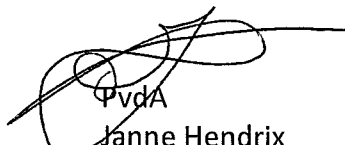
- De huidige verkeerssituatie op de Groenestraat zodanig is, dat er concrete afspraken over de toekomstige verkeersafwikkeling van het Smit-Draadterrein naar de Groenestraat dienen te worden gemaakt;
- Na het eventuele vertrek van de Albert Heijn naar het Smit-Draadterrein, de huidige locatie een toekomst verdient;
- Er over deze toekomst in het voorliggend voorstel van het College van B&W geen concrete uitspraken worden gedaan;

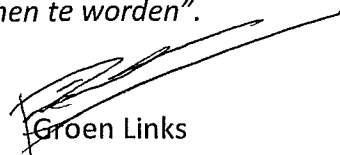
Besluit:

om het raadsvoorstel "Herontwikkelingslocaties Groenestraat" als volgt te wijzigen:

- Aan het einde van beslispoint 1b toe te voegen de zinsnede:
" , met dien verstande, dat ook inzichtelijk wordt welke toename van parkeer- en verkeersdruk er wordt verwacht en welke maatregelen hierin voor verbetering kunnen zorgen.";
- De formulering van beslispoint 1d te wijzigen in;
"Dat gemeentelijke randvoorwaarden en een toekomstvisie voor het winkellint Groenestraat gelijktijdig met de bestemmingsplanwijzigingen inzake het Smit-Draad terrein aan de gemeenteraad aangeboden dienen te worden".


D66
Tobias van Elferen


PvdA
Janne Hendrix


Groen Links
Pepijn Oomen

SP

VVD

CDA

VSP

Gewoon Nijmegen

Stadspartij Nijmegen NUI

Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel

13 april 2011 / 33/2011

Fatale termijn: besluitvorming vóór:

N.v.t.

Onderwerp

Herontwikkelingslocaties Groenestraat

Programma / Programmanummer

Grondbeleid / 1032

Portefeuillehouder

H. Kunst

Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.

1 maart 2011

Samenvatting

Al zeer veel jaren wordt gesproken over een tweetal ontwikkelingen aan de Groenestraat, de ontwikkeling op het voormalig Smit Draadterrein en ontwikkeling van de locatie van de huidige AH en het terrein daarachter van Muldershof.

In november 2009 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingen aan de Groenestraat als controversieel aangemerkt. In 2010/2011 hebben gesprekken plaatsgevonden met alle betrokken partijen om te onderzoeken of een oplossing mogelijk is die door alle betrokkenen gedragen wordt. Dat is niet mogelijk gebleken. Om tot verbetering te komen van de bewinkelingsituatie aan de Groenestraat is een besluit nodig over de ontwikkelingsmogelijkheden van beide locaties.

Op basis van de gesprekken en de informatie heeft het college van burgemeester en wethouders koers uitgezet. De verplaatsing van de huidige AH naar het voormalig Smit Draadterrein is hier onderdeel van. Voor de herontwikkeling van het terrein van Ahold en Muldershof kiest het college voor de mogelijkheid bij vertrek van de AH het gebied direct grenzend aan de Groenestraat opnieuw met commerciële functies in te vullen en het terrein daarachter zo veel mogelijk groen te laten.

Voorstel om te besluiten

1. Als koers voor de in dit raadsvoorstel opgenomen twee ontwikkelingen aan de Groenestraat de volgende uitgangspunten vast te stellen:
 - a. In beginsel medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein voor het realiseren van 1820 m2 BVO commerciële functies en de realisatie van (zorg)woningen, waarbij voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en een goede oplossing voor het laden en lossen onderdeel uit moeten maken van het plan.
 - b. De aanpassing van het profiel van de Groenestraat ter hoogte van het voormalig Smit Draadterrein ter verbetering van de verkeersontsluiting en verkeersdoorstroming hierin mee te nemen.
 - c. Het plan voor het voormalig Smit Draadterrein zo in te richten dat, indien het terrein aan de achterzijde aan de Hubertusstraat vrij komt, dit plan geen blokkade vormt voor een verdere stedelijke ontwikkeling in dit gebied.

Opgesteld door, telefoonnummer, e-mail

Marian van Gerwen, 2915, m.van.gerwen@nijmegen.nl

Vervolgvel

1

- d. Om de winkelstructuur af te ronden, op de huidige locatie van de AH direct aan de Groenestraat commerciële functies en/of woningen toe te staan, passend binnen nog nader op te stellen randvoorwaarden.
- e. De locatie van het Veldje zo groen mogelijk te laten.

Aan de Raad van de gemeente Nijmegen

1 Inleiding

Al vele jaren wordt gesproken over een tweetal ontwikkelingen aan de Groenestraat, de ontwikkeling op het voormalig Smit Draadterrein en de ontwikkeling van de locatie van de huidige AH en het terrein daarachter van Muldershof.

Plegt Vos heeft een plan ontwikkeld met daarin ruimte voor een AH (groter in omvang dan de huidige) en zorgwoningen. Hierover heeft Plegt Vos afspraken gemaakt met de Ahold, Talis en de Waalboog.

Voor het terrein van de huidige AH en het terrein van Muldershof waren ideeën voor een winkelplan. De raad heeft in 2003 het bestemmingsplan dat dit mogelijk moest maken afgekeurd. Muldershof streeft nog steeds naar een invulling van deze locatie met in ieder geval de Albert Heijn. Een volledige beschrijving van de plannen en de standpunten van verschillende partijen daarover is opgenomen in bijgevoegd memo.

In november 2009 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingen aan de Groenestraat als controversieel aangemerkt.

In 2010/2011 hebben gesprekken plaatsgevonden met alle betrokken partijen om te onderzoeken of een oplossing mogelijk is die door alle betrokkenen gedragen wordt. Dat is niet mogelijk gebleken. Om tot verbetering te komen van de (bewinkelings)situatie aan de Groenestraat en de herontwikkeling van de locaties mogelijk te maken is een besluit nodig over de koers voor beide locaties.

1.1 Wettelijk kader of beleidskader

Bestemmingsplan

Voor het voormalig Smit Draadterrein geldt de bestemming bedrijfsdoeleinden en, in de zone direct aan de Groenestraat, Centrumdoeleinden. Het bestemmingsplan voor dit deel is onherroepelijk geworden in 2007. Voor een nieuwe invulling van dit terrein is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

Voor het terrein van de huidige AH en het terrein van Muldershof is na het vaststellen van het bestemmingsplan aan dit plandeel, in 2007 door de Raad van State goedkeuring onthouden. Argument hiervoor was dat in het nieuwe bestemmingsplan dat vastgesteld was voor heel het gebied een groenbestemming was opgenomen. Daarmee was een bouwmogelijkheid wegbestemd. De Raad van State was van oordeel dat dit gezien de intenties die er lagen niet acceptabel was. Door deze uitspraak geldt nu ter plaatse van het terrein van Muldershof de oude bestemming, namelijk actieve recreatie. Hierbinnen ligt voor een beperkt gebied de bestemming bijzondere doeleinden. Op de huidige winkels ligt de bestemming winkels. Ook hier geldt dat als een herontwikkeling plaatsvindt zoals Muldershof voorstelt een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk is.

1.2 Relatie met programma

De voorgestelde koers draagt bij aan een verbetering van de uitstraling en (bewinkelings)situatie aan de Groenestraat en biedt mogelijkheden te komen tot verbetering van de parkeersituatie en de laad- en lossituatie. Bovendien worden zorgwoningen

Vervolgvel

3

toegevoegd. In dit deel van de stad is daar behoefte aan. Tot slot biedt de koers mogelijkheden groen voor in de wijk te behouden. .

2 Doelstelling

Doel van dit raadsvoorstel is tot besluitvorming te komen over de keuze voor de ontwikkelingsrichting van de beide locaties, zodat vervolgstappen gezet kunnen worden.

3 Argumenten

Het gemeentelijk beleid gaat uit van concentratie van de winkels aan de zuidkant van de Groenestraat tussen de Marterstraat en de Wezenlaan. Dit beleid is verwoord in het bestemmingsplan Nijmegen Midden. De gemeente streeft verder naar een versterking van de winkelstructuur. Het plan voor het voormalig Smit Draadterrein past binnen dit beleid. Bovendien biedt dit plan de ruimte voor een moderne goed functionerende supermarkt. En die is belangrijk voor een goed functionerende winkelstructuur.

Ook op het gebied van wonen (toevoegen zorgwoningen) en parkeren biedt het plan voor het voormalig Smit Draadterrein mogelijkheden voor verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Aanpassing van het profiel van de Groenestraat is nodig voor een goede verkeersdoorstroming en vervoersveilige verkeersafwikkeling. Deze aanpassing maakt onderdeel uit van het plan van Plegt Vos.

Plegt Vos (eigenaar van het terrein) heeft bovendien overeenstemming met Ahold, Talis en de Waalboog over de invulling van het terrein.

Als de AH zou verhuizen naar het voormalige Smit Draadterrein is een invulling van deze locatie gewenst die bijdraagt aan het goed functioneren van de winkelstructuur. Daarom wordt voor deze zone grenzend aan de Groenestraat gedacht aan commerciële functies en/of wonen.

Aan de achterzijde van de winkels ligt een groen ruimte die in gebruik is als speelruimte voor de omwonenden (het Veldje). Het beleid van de gemeente richt zich op zoveel mogelijk behoud van groen in de bestaande stad.

4 Klimaat

n.v.t.

5 Risico's

Voor geen enkel plan geldt dat alle betrokken partijen daarachter staan. Dit heeft tot gevolg dat rekening gehouden moet worden met bezwaren tijdens de bestemmingsplanprocedure. Dit kan tot vertraging in de herontwikkelingen leiden.

Daarnaast heeft Muldershof de gemeente op 21 februari gedagvaard omdat zij haar bouw mogelijkheden beperkt ziet ten opzichte van het eerder in procedure gebrachte winkelplan conform de intentieovereenkomst uit 1998. De gemeente is van mening dat Muldershof de gemeente niet meer aan de intentieovereenkomst kan houden. De overeenkomst bood ook uitdrukkelijk de mogelijkheid dat in geval van bezwaren en/of onvoorziene omstandigheden geen uitzicht was op realisatie van het plan, partijen bereid waren te zoeken naar nieuwe uitgangspunten voor de ontwikkeling.

Vervolgvel

4

Tot slot zijn er ook risico's als er geen besluit genomen wordt. Op het moment dat geen vervolgstappen gezet kunnen worden vindt de komende jaren geen herontwikkeling en verbetering van de huidige bewinkelingsituatie aan de Groenestraat plaats. Mogelijk trekken partijen zich helemaal terug waardoor ook op langere termijn geen herontwikkelingen plaats kunnen vinden.

6 Financiën

n.v.t.

7 Communicatie

Met alle betrokken partijen hebben afgelopen jaren gesprekken plaatsgevonden. Alle belanghebbenden zijn geïnformeerd over het collegebesluit.

8 Uitvoering en evaluatie

Na een positief besluit worden de onderhandelingen met Plegt Vos om tot een anterieure overeenkomst met Plegt Vos te komen opgestart.

De gesprekken met Muldershof over hun eigendommen worden opnieuw opgepakt op basis van de uitgangspunten van dit raadvorstel.

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

mr. Th.C. de Graaf

drs. B. van der Ploeg

Bijlage(n): [memo herontwikkelingslocaties Groenestraat](#)

1 Inleiding

Al vele jaren wordt gesproken over een tweetal ontwikkelingen aan de Groenestraat, de ontwikkeling op het voormalig Smit Draadterrein en de ontwikkeling van de locatie van de huidige AH en het terrein daarachter van Muldershof. Een korte historie is als bijlage bij deze memo opgenomen.



In november 2009 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingen aan de Groenestraat als controversieel aangemerkt. Afgelopen jaar hebben gesprekken plaatsgevonden met verschillende betrokken partijen. Daarbij is geen overeenstemming over de invulling bereikt. Met deze notitie wil het college van Burgemeester en Wethouders tot besluitvorming komen over de keuze voor de ontwikkelingsrichting van de Groenestraat.

In dit memo volgt een beschrijving van de betrokkenen, hun rol en de ontwikkeling die zij voorstaan dan wel hun standpunt. De gemeente heeft geen eigendommen in de gebieden en heeft vooral een toetsende/faciliterende rol.

Daarna volgt een beschrijving van de huidige situatie en het beleid van de gemeente aan de hand van de volgende invalshoeken

- Economie
- Mobiliteit/parkeren
- Wonen
- Groen

In paragraaf 4 volgt een beoordeling van de mogelijkheden aan de hand van de plannen en ideeën die er zijn voor de twee locaties.

Tot slot volgen de conclusies. Dit memo eindigt met voorstellen voor het vervolg

2 Betrokken partijen en plannen

2.1 Plegt Vos

Eigenaar van het voormalig Smit Draadterrein. Plegt Vos heeft het voornemen op dit terrein

- 1840m² commerciële ruimte te ontwikkelen waarvan 1320 m² voor een nieuwe AH.
- (Zorg)woningen voor de Waalboog en Talis.

Plegt Vos heeft met Ahold een overeenkomst voor afname van de winkelruimte. Met Talis en de Waalboog heeft Plegt Vos een intentieovereenkomst gesloten voor de bouw van de (zorg)woningen.



Verkenning met AH en zorgwoningen



Ruimtelijke suggestie met zorgwoningen

2.2 Ahold

Eigenaar en exploitant van de huidige Albert Heijn (ca 900m² BVO) en de natuurvoedingswinkel. Ahold heeft de uitdrukkelijke wens om een grotere winkel (1320 m² BVO) te realiseren. De huidige winkel is gedateerd en te klein. Uitbreiding en modernisering is noodzakelijk om als supermarkt ook in de toekomst goed te kunnen blijven functioneren. Ahold wil daarvoor verhuizen naar het voormalig Smit Draadterrein. Daar kan zij haar uitbreidingswens realiseren en bovendien een betere parkeersituatie en laad- en losmogelijkheid maken.



Eigendom Ahold (blauwe vlak) en Muldershof (groene vlak)

Uitbreiden op de huidige locatie is voor AH geen optie omdat in hun optiek de mogelijkheden voor het realiseren van een goed functionerende AH met bijbehorende parkeervoorzieningen en laad- en losmogelijkheden op het voormalig Smit Draadterrein beter zijn dan op de huidige locatie.

2.3 Muldershof Epart B.V.

Muldershof bv is eigenaar van het terrein achter de huidige AH. Een deel van wat gebruikt wordt voor het Veldje is ook bij hen in eigendom. Muldershof bv is in 1998 met de gemeente een intentieovereenkomst aangegaan voor het realiseren van een winkelplan. Dit winkelplan is niet meer aan de orde. De raad heeft in 2003 het wijzigen van het bestemmingsplan om dit winkelplan mogelijk te maken afgewezen.

In artikel 10 van de intentieovereenkomst was opgenomen dat indien voor 1 januari 2001 door bezwarenprocedures en/of onvoorziene omstandigheden geen uitzicht is op realisatie, partijen de bereidheid uitspreken te trachten tot nieuwe afspraken te komen. Dat is tot nu toe niet gelukt.

Muldershof bv heeft nog steeds de wens te komen tot een plan waarbij een supermarkt (AH) en woningen gerealiseerd worden. In september 2010 heeft Muldershof onderstaand plan ontwikkeld. In dit plan heeft Muldershof ook de eigendommen van Ahold betrokken. Ahold heeft echter te kennen gegeven te willen verplaatsen naar het voormalig Smit Draadterrein.



Schets Muldershof, locatie Muldershof en Ahold (blauw= supermarkt; paars=woningen; rode lijn= eigendomsgrens Muldershof; grijs=parkeren)

2.4 Wijkraad Hazenkamp

De wijkraad Hazenkamp is opgericht als bewonersvertegenwoordiging van de wijk. Voor de gemeente is de wijkraad gesprekspartner. De wijkraad heeft namens de gezamenlijke belangengroeperingen rondom de Groenestraat uitgangspunten opgesteld ten aanzien van beide ontwikkelingen (zie bijlage 1: brief d.d. 28 juli 2010 en mail d.d. 31 januari 2011) en op basis daarvan een standpunt ingenomen. Hun standpunt is dat een supermarkt op de huidige locatie te prefereren is, mits voldaan wordt aan de algemene voorwaarden voor het hele gebied als aan de specifieke voorwaarden voor de locatie. Eén van die specifieke voorwaarden is dat de huidige omvang van de AH gehandhaafd moet blijven.

In zijn algemeenheid streeft de wijkraad verder naar verbetering van de verkeers- en parkeersituatie in de Groenestraat en verbetering van de uitstraling van het winkelgebied.

2.5 Ondernemers Groenestraat Oost

De ondernemers aan de oostzijde van de Groenestraat zijn verenigd in de Ondernemers Groenestraat Oost. De wens van de winkeliers in de omgeving van de huidige AH is dat de AH of in ieder geval een trekker op de locatie van de huidige AH blijft. Zij vrezen voor de negatieve gevolgen (minder bezoekers) op het moment dat de AH vertrekt, omdat het accent van de winkelvoorzieningen daarmee verschuift van de oostzijde naar de westzijde van de Groenestraat.

De ondernemers hebben zich gesteld achter het gezamenlijk standpunt van de gezamenlijke belangengroepen rondom de Groenestraat dat in de brieven d.d. 28 juli 2010 en 31 januari 2011 ten aanzien van beide ontwikkelingen (locatie Muldershof/Ahold en locatie voormalig Smit Draadterrein) is weergegeven.

2.6 Bewonerscomité Hazenkamp

Het bewonerscomité Hazenkamp is een vertegenwoordiging van de omwonenden van het Veldje. Belangrijkste zorg van het bewonerscomité is dan ook behoud van het Veldje. Als zodanig pleiten zij voor het realiseren van een nieuwe AH in de huidige omvang. Een grotere omvang is voor hen niet bespreekbaar.

Ook zij hebben zich gesteld achter het gezamenlijk standpunt van de gezamenlijke belangengroepen rondom de Groenestraat.

2.7 Talis

Talis heeft geen gronden in bezit. Zij heeft wel de wens haar woningbezit uit te breiden en ziet daartoe mogelijkheden op het voormalig Smit Draadterrein. Zij heeft inmiddels met Plegt Vos een intentieovereenkomst afgesloten voor afname van de woningen die Plegt Vos wil bouwen.

2.8 Waalboog

Waalboog heeft geen eigendomspositie in het gebied. Waalboog heeft echter al geruime tijd de wens zorgwoningen en bijbehorende voorzieningen in de Hazenkamp te realiseren. Het aanbod voor ouderen ontbreekt in deze wijk. Idealiter gaat de Waalboog bij het realiseren van intramurale zorg uit van minimaal 40 wooneenheden, bij verpleging van minimaal 36 eenheden. Een combinatie van beide is het meest gewenst.

Daarnaast moeten in de buurt van de woningen voorzieningen aanwezig zijn. De Waalboog ziet mogelijkheden deze eenheden te realiseren op het voormalig Smit Draadterrein. De Waalboog heeft hierover met Plegt Vos en Talis intentieafspraken gemaakt.

2.9 Gemeente Nijmegen

De gemeente Nijmegen heeft geen grondpositie in het gebied. De gemeente heeft daarom met name een toetsende en faciliterende rol. De uitgangspunten voor de ontwikkelingen heeft het college reeds in maart 2003 vastgesteld. Deze zijn gebaseerd op het gemeentelijk beleid.

De beleidsuitgangspunten komen per thema in het volgende hoofdstuk terug. De plannen van de verschillende partijen zullen hierop beoordeeld worden.

2.10 Overige betrokkenen

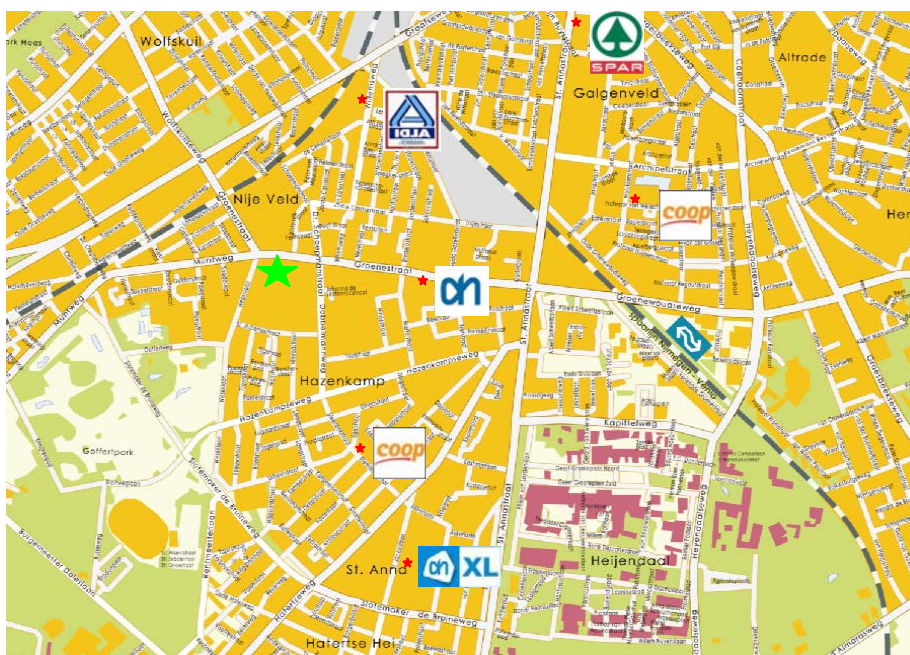
Steeds vaker bereiken de gemeente berichten van bewoners dat ook onder bewoners verschillende opvattingen zijn over de invulling van de herontwikkelingslocaties en mogelijke verplaatsing van de AH.

3 Huidige situatie en beleid

3.1 Economie

De winkels bevinden zich verspreid over de Groenestraat. Het betreft in de omgeving van de huidige AH een natuurvoedingswinkel, een biologische slager en een kantoorboekhandel. Daarnaast bevinden zich daar nog enkele ander commerciële functies zoals een sleutelspecialist, een kapper en een horecagelegenheid. In het westelijk deel bevindt zich o.a. een kantoorboekhandel, (internationale) winkel met voedingsmiddelen en enkele andere commerciële functies. De meest nabije winkelgebieden zijn de Steenbokstraat en het winkelgebied aan de Willemsweg.

In de Groenestraat is één supermarkt. In de verdere omgeving bevinden zich supermarkten aan de Steenbokstraat (Coop), de Willemsweg (Aldi) en iets verder een nieuwe supermarkt (C1000) aan de Professor van Weliestraat en een AH XL aan de Jacobslaan.



Spreiding supermarkten, groene ster is op het voormalige Smit Draadterrein

Uit het recent uitgevoerde bewinkelingsonderzoek komt de Groenestraat als één van de slechtste winkelgebieden in Nijmegen naar voren. Dit heeft vooral te maken met de parkeer- en verkeerssituatie en de uitstraling van het winkelgebied.

Het gemeentelijk beleid gaat uit van concentratie van winkels aan de zuidzijde van de Groenestraat tussen de Marterstraat en de Wezenlaan. Uitgangspunt is dat in het winkelgebied aan de Groenestraat zich maar één supermarkt mag vestigen. Dit beleid is verwoord in het bestemmingsplan Nijmegen Midden. Voor het gebied rondom de huidige AH geldt nog het oude bestemmingsplan die winkels (zonder nadere aanduiding of het over

een supermarkt gaat of niet) mogelijk maakt op de plaats waar de huidige winkels gevestigd zijn.

De gemeente heeft zich eerder al uitgesproken voor een versterking van de winkelstructuur zodat een levensvatbare winkelstructuur ontstaat. Een goede functionerende moderne supermarkt is daarbij essentieel. Voor een supermarkt is om ook in de toekomst goed te kunnen functioneren een grotere omvang nodig dan de huidige AH.

3.2 Mobiliteit/parkeren

De Groenestraat is een drukke ontsluitingsweg. In de huidige situatie zijn er weinig mogelijkheden tot verbetering. Voor alle nieuwe ontwikkelingen geldt daarom dat sprake moet zijn van een veilige verkeersafwikkeling en een goede doorstroming.

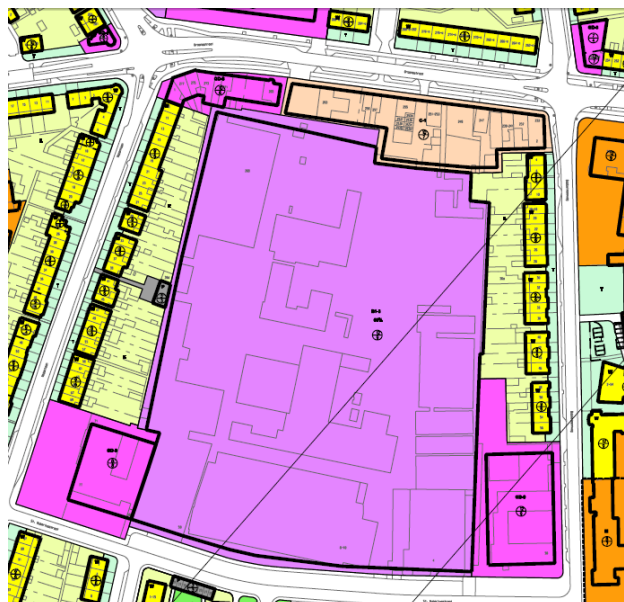
Het parkeren en het laden en lossen bij de huidige AH is problematisch. Hiervoor zijn weinig opties voor verbetering. Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is dan ook dat voor de voorzieningen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en een goede veilige mogelijkheid voor laden en lossen geboden wordt.

3.3 Wonen

In het aanbod van woningen in de Hazenkamp ontbreken (betaalbare) zorgwoningen en beschermd wonen. Uitgangspunt is het toevoegen van woningen in het betaalbare segment en zorgwoningen.

3.4 Groen

Het voormalig Smit Draadterrein heeft de bestemming bedrijfsdoeleinden. Achter de huidige locatie van de AH bevindt zich een groen gebied, waaronder het Veldje. Het gebied dat als Veldje gebruikt wordt is deels eigendom van de gemeente en deels van Muldershof Epart B.V. Het Veldje functioneert als ontmoetingsplek en speelgebied voor de buurt. Dit gebied heeft voor een groot gedeelte ook een groenbestemming. De gemeente zet zich in om zoveel mogelijk groen in wijken te handhaven. Het uitgangspunt is dat het Veldje gehandhaafd blijft.



*Bestemmingsplan voormalig Smit Draadterrein
(paars=bedrijfsdoeleinden, roze= centrumdoeleinden)*

3.5 Bestemmingsplan

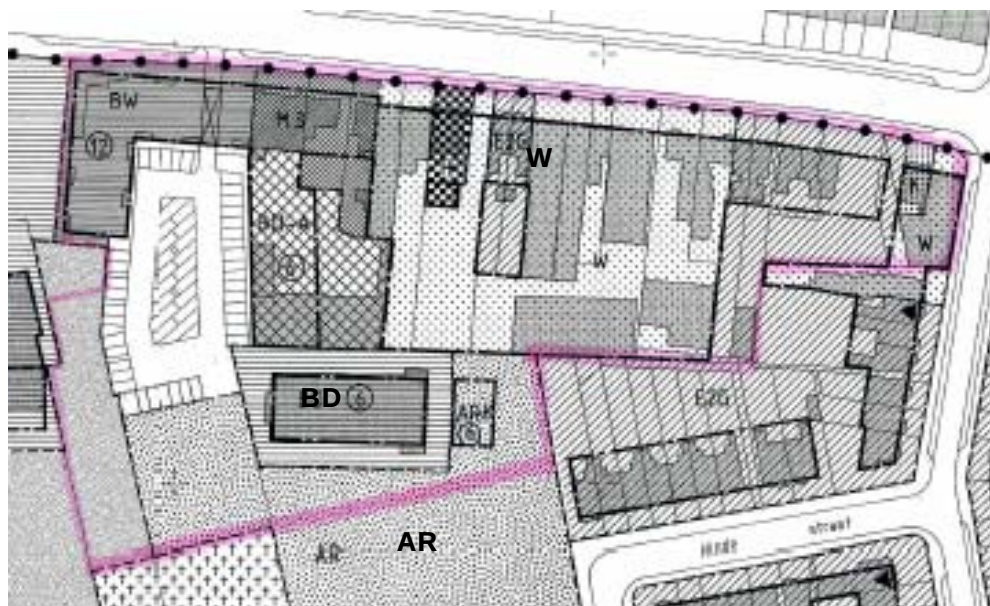
Voor het voormalig Smit Draadterrein geldt direct aan de Groenestraat conform het vigerende bestemmingsplan de bestemming centrumdoeleinden. Hierbinnen kunnen

winkels gerealiseerd worden. Voor het binnenterrein geldt de bestemming bedrijfsdoeleinden. Dit betekent dat om het plan van plan van Plegt Vos te kunnen realiseren een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

Voor het terrein van Muldershof is na het vaststellen van het bestemmingsplan aan dit plandeel in 2007 door de Raad van State goedkeuring onthouden. Argument hiervoor was dat in het nieuwe bestemmingsplan dat vastgesteld was voor heel het gebied een groenbestemming was opgenomen. Daarmee was een bouwmogelijkheid wegbestemd. De Raad van State was van oordeel dat dit gezien de intenties die er lagen niet acceptabel was. Door deze uitspraak geldt nu ter plaatse van het terrein van Muldershof de oude bestemming, namelijk actieve recreatie (AR). Hierbinnen ligt voor een beperkt gebied de bestemming bijzondere doeleinden (BD). Op de huidige winkels ligt de bestemming winkels (W).

De uitspraak van de Raad van State betekent ook dat voor dit deel een nieuw bestemmingsplan opgesteld moet worden. Zolang er geen nieuw plan ligt waarover overeenstemming is, is dat echter niet mogelijk. Tot een nieuw plan opgesteld wordt heeft het oude bestemmingsplan rechtskracht.

Voor het realiseren van de ontwikkeling die Muldershof voorstaat is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.



Bestemmingen terrein Muldershof Ahold

4 Ontwikkeling voormalig Smit Draadterrein

Beschrijving ontwikkeling

Plegt Vos (eigenaar van het terrein) en Ahold hebben een overeenkomst over verplaatsing van de AH. Daarnaast ligt er een concept intentieovereenkomst tussen Plegt Vos en Talis voor de invulling met terrein met (zorg)woningen.

Aan de hand van de hiervoor gekozen invalshoeken volgt een beoordeling van de ontwikkelingen.

Economie

Vanuit economie gaat het om de volgende punten:

- past de ontwikkeling wat betreft vierkante meters
- Wat zijn de gevolgen voor de zittende ondernemers
- Wat zijn de gevolgen voor de omliggende winkelcentra

De uitbreiding van het aantal vierkante meters detailhandel in het dagelijkse segment past in de winkelstructuur. Dit is in 2009 in een actualisatie van het distributieplanologisch onderzoek door BRO onderzocht. De conclusie van BRO is dat met verplaatsing en de uitbreiding de winkelstructuur niet in het geding is. Met de uitbreiding van de AH kan een moderne goed functionerende supermarkt gerealiseerd worden.

Voor de individuele ondernemers kan verplaatsing van de AH gevolgen hebben. Dat kan per type onderneming erg verschillen. Voor de ondernemingen nabij de huidige AH mogelijk negatief, voor de ondernemingen nabij het voormalig Smit Draadterrein positief. Als totaal is de verwachting dat de Groenestraat als winkelgebied er op vooruit gaat. Voor de zittende ondernemers in de omgeving van de huidige AH kunnen de effecten verkleind worden als de vrijkomende bebouwing van AH opnieuw ingevuld wordt met commerciële functies.

Voor wat betreft de effecten voor de omliggende winkelcentra geldt dat de afstand van een nieuw te realiseren AH op het voormalig Smit Draadterrein tot aan de supermarkten aan de Willemsweg en de Steenbokstraat even groot is als de afstand van de huidige AH tot die supermarkten. Daarbij is duidelijk dat vooral de bewoners uit de Muntenbuurt, de Kolpingbuurt maar ook bv de nieuwe woonwijk ter plaatse van de Ploegstraat beter bediend worden door verplaatsing van de supermarkt, waardoor een betere spreiding ontstaat. Daarnaast is sprake van verschillende type supermarkten, waarbij de vraag is in hoeverre ook daadwerkelijk concurrentie optreedt.

Mobiliteit/parkeren

Onderzoek door adviesbureau Goudappel Coffeng heeft aangetoond dat een verkeersveilige ontsluiting op de Groenestraat mogelijk is. Het profiel van de Groenestraat moet dan ten behoeve van een verbetering van de doorstroming aangepast worden. Daarvoor zijn ter hoogte van het voormalig Smit Draadterrein mogelijkheden. Er kunnen bovendien voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. Er moet meer geparkeerd worden op het binnenterrein ten koste van het parkeren aan de Groenestraat. Dit is een positieve ontwikkeling. Ook voor het laden- en lossen kan op het eigen terrein een goed oplossing gerealiseerd worden.

Wonen

Het plan voor het voormalig Smit Draadterrein omvat behalve ruimte voor een supermarkt o.a. het toevoegen van woningen in het betaalbare segment en zorgwoningen. Het plan dat Plegt Vos in 2009 heeft gepresenteerd aan de buurt ging uit van 33 betaalbare woningen.

Inmiddels heeft Plegt Vos een alternatief ontwikkeld in samenwerking met Talis en de Waalboog dat uitgaat van (zorg)woningen. Dit plan leidt tot de gewenste differentiatie van het woningaanbod.

Groen

In het geldende bestemmingsplan is het gebied bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Bebouwing met woningen en een supermarkt leidt wat dat betreft niet tot een verslechtering.

5 Terrein Muldershof/Ahold

De eigenaar van het terrein achter de huidige AH streeft naar een nieuwe invulling met winkelruimten/een supermarkt (AH) en woningen, met verwijzing naar de intentieovereenkomst uit 1998. Zoals in paragraaf 2.3 aangegeven is met het besluit van de raad in 2003 de basis voor de intentieovereenkomst echter vervallen en moet gezocht worden naar nieuwe uitgangspunten.

Aan de hand van de gekozen invalshoeken volgt een beoordeling van de ontwikkeling die Muldershof voorstaat.

Economie

Muldershof staat een uitbreiding van de huidige supermarkt op de huidige locatie voor. De eigenaar van het perceel (Ahold zelf) heeft zich echter uitgesproken voor verplaatsing naar het voormalig Smit Draadterrein omdat daar de mogelijkheden voor het realiseren van een goed functionerende supermarkt beter zijn (zie ook paragraaf 2.2).

Mobiliteit/parkeren

De verkeerssituatie en het parkeren ter plaatse van de huidige AH is erg problematisch. Wat betreft de ontsluiting en de doorstroming zijn er ter hoogte van deze locatie minder mogelijkheden dan ter plaatse van het voormalig Smit Draadterrein. Ook op deze locatie zou een aanpassing van het wegprofiel nodig zijn. Dat is hier problematischer omdat voor een klein deel eigendommen van derden nodig zijn om het gewenste profiel te kunnen maken. Bovendien is op deze locatie sprake van meer menging van verkeer vanwege de ligging van de kinderopvang tegenover de locatie.

Voor het parkeren zijn de opties ook beperkt tenzij besloten wordt een groter deel van het achterterrein in te zetten voor parkeren. De ontsluiting blijft dan echter een probleem.

Wonen

Op het moment dat een ontwikkeling plaatsvindt is uitgangspunt dat vooral betaalbare woningbouw en zorgwoningen toegevoegd zouden moeten worden. Gezien de omvang van de locatie zijn de mogelijkheden beperkt. Het plan van Muldershof bevat 18 zorgwoningen. Voor de Waalboog is dit aantal te klein om rendabel te kunnen exploiteren. Meer woningen dan wel een ander type woningen (geen zorg) betekent direct dat ook meer parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden.

Groen

Belangrijk punt voor deze locatie is behoud van het groen c.q. het Veldje. De omwonenden hechten hier zeer aan en zetten zich hier actief voor in. De huidige bestemming van het terrein achter de huidige AH is actieve recreatie. Er ligt een beperkte bouwmogelijkheid voor een gebouw voor maatschappelijke doeleinden.

Vanuit de huidige situatie is het gewenst de bouwmogelijkheden te beperken tot de huidige bouwmogelijkheid zodat het voortbestaan van het Veldje gewaarborgd blijft.

6 Alternatieven wijkraad en bewonersgroeperingen

- Omwonenden hebben een alternatief plan op laten stellen voor het voormalig Smit Draadterrein.
In dit plan worden op het voormalig Smit Draadterrein van Plegt Vos ca 40 woningen gerealiseerd. Zij gaan dan uit van vernieuwing van de huidige AH op de huidige locatie en

in de huidige omvang. Met dit beperkt aantal woningen en geen AH is op het voormalig Smit Draadterrein niet tot een financieel haalbaar plan te komen.

- Voor de invulling van het terrein van en achter de huidige AH is de mening van omwonenden/wijkraad en ondernemers dat hier een nieuwe AH zou moeten komen in de huidige omvang, op de huidige locatie. Dit plan is ook geen haalbaar alternatief. Dit plan is geen optie voor de huidige eigenaar van het terrein (Ahold). Bovendien draagt dit niet bij aan een versterking en duurzaam functioneren van de winkelstructuur omdat in dat geval alleen vervanging van het aantal m2 plaatsvindt, terwijl een uitbreiding nodig is om als supermarkt ook in de toekomst goed te kunnen functioneren.



Schets voormalig Smit Draadterrein ontwikkeld door de wijkraad

7 Conclusies

1. De door de eigenaar (Plegt Vos) voorgestane ontwikkeling van het voormalig Smit Draadterrein past binnen de gemeentelijk uitgangspunten en leidt op een aantal essentiële punten (het toevoegen van (zorg)woningen, het verbeteren van de parkeersituatie, het realiseren van een goede oplossing voor laden- en lossen) tot een verbetering van de huidige situatie. Het geeft een impuls voor verbeteringen aan de Groenestraat en leidt tot een goede spreiding van de supermarkten in dit deel van de stad. Het realiseren van een moderne supermarkt van voldoende omvang is essentieel voor het duurzaam functioneren van de winkelstructuur. Bovendien blokkeert deze ontwikkeling een eventuele toekomstige ontwikkeling op het terrein achter het voormalig Smit Draadterrein aan de Hubertusstraat niet.
2. Plegt Vos heeft overeenstemming met de betrokken partijen (Ahold, Waalboog en Talis) over de invulling van het plan. Dat betekent dat deze ontwikkeling tot een haalbaar plan kan leiden.

3. Voor een meer dan een bescheiden bebouwing van de locatie Muldershof/AH is geen draagvlak. Bestemmingswijzigingen op deze locatie worden door de bewoners als onaanvaardbaar betiteld.
4. Alternatieven aangedragen door bewoners zowel voor het voormalig Smit Draadterrein (minder woningen en geen supermarkt) als voor de locatie van Muldershof (terugbouwen van een AH van dezelfde omvang op dezelfde locatie, handhaven Veldje en géén bestemmingswijzigingen) leiden niet tot een wenselijk noch financieel haalbaar plan.

8 Voorstellen voor vervolgstappen

Op basis van bovenstaande beschrijvingen en conclusies zijn de voorstellen als volgt:

1. De gemeente is bereid medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein voor het realiseren van 1820 m² commerciële functies en (zorg)woningen. Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en een goede oplossing voor het laden en lossen maken onderdeel uit van het plan.
2. Onderdeel van het plan is aanpassing van het profiel van de Groenestraat ter verbetering van de ontsluiting en doorstroming.
3. Het plan voor het voormalig Smit Draadterrein zo inrichten dat mocht het terrein aan de achterzijde vrij komen, het plan geen blokkade vormt voor verdere ontwikkeling daarvan voor woningbouw.
4. Om de winkelstructuur af te ronden kunnen op de huidige locatie van de AH direct aan de Groenestraat commerciële functies en/of woningen gerealiseerd worden, passend binnen nader op te stellen randvoorwaarden en aanbevelingen.
5. De locatie van het Veldje wordt zo groen mogelijk gehouden.

Bijlage 1: Historie

In 2003 heeft de gemeenteraad het winkelplan aan de Groenestraat verworpen. Eerder (1998) was een intentieovereenkomst gesloten met Muldershof voor de invulling van het terrein. Reden voor het verwerpen van het winkelplan door de raad waren o.a. de ontsluiting, het parkeren en de bouwmassa. Bovendien was het verzet in de buurt groot, vooral tegen de bebouwingsgrens die teveel van het trapveldje zou afnemen. In het proces voorafgaand aan het besluit van de raad in 2003 heeft de gemeente geprobeerd te komen tot een compromis dat kon rekenen op maatschappelijke en politieke steun. Dat is niet gelukt. Omdat de grond geen eigendom was en is van de gemeente is het initiatief voor de herontwikkeling van het gebied weer bij de ontwikkelaar/eigenaars komen te liggen.

Na het verwerpen van het winkelplan aan de Groenestraat door de gemeenteraad is gezocht naar andere mogelijkheden voor behoud van de supermarkt aan de Groenestraat. Vervolgens is een onderzoek van de grond gekomen naar de mogelijkheden voor verplaatsing van de Albert Hein naar het voormalig Smit Draadterrein. Dit heeft er toe geleid dat Plegt Vos een plan heeft ontwikkeld waar de Albert Heijn een plaats in kan krijgen. Ahold en Plegt Vos hebben hierover een overeenkomst gesloten.

Gezamenlijke belangengroepen rondom Groenestraat, zowel Groenestraat-Oost (bestaande winkelgebied) als Groenestraat-West (Smit-Draadterrein)

Aan: College van B & W Nijmegen
Raadsfracties gemeenteraad Nijmegen

In afschrift aan: Marian Hooijman, wijkmanager Hazenkamp
Marian van Gerwen, projectleider Groenestraat

Betreft: gezamenlijk standpunt Groenestraat-Oost en Groenstraat-West, met differentiatie naar beide subgebieden.

Nijmegen, 28 juli 2010

Zeer geacht College van Burgemeester en Wethouders,
Zeer geachte raadsleden van de gemeente Nijmegen,

Middels deze brief willen wij u op de hoogte brengen van onze gezamenlijke standpunten m.b.t. de 'Groenestraat-problematiek'.

Wij zijn: Wijkraad Hazenkamp, Bewonerscomité Hazenkamp (BCH), Ondernemers Groenestraat-Oost, Vereniging Groen- en Speelpark het Veldje (VGSV), bewoners Hindestraat en Marterstraat (aanwonend aan huidige winkelcentrum (inclusief parkeerruimtes), bewoners Groenestraat-Zuid (tussen winkels), bewoners flat aan Groenestraat, Werkgroep Smit-Draad, bewoners Dobbelsmannweg en bewoners Wezenlaan.

De afgelopen jaren zijn winkelplannen in de Groenestraat (opnieuw!) aanleiding geweest voor vele discussies en activiteiten van bovenstaande groepen. Nadat eerst met name binnen de wijkraad algemene standpunten zijn ingenomen, hebben bestaande groeperingen i.s.m. directe omwonenden van zowel het huidige winkelcentrum Groenestraat-Oost als van het voormalige Smit-Draadterrein het afgelopen half jaar het initiatief genomen om te komen tot een zo concreet mogelijke visievorming op dit gehele gebied.

Het afgelopen half jaar hebben we met elkaar toegewerkt naar een gezamenlijke visie en ook enige mogelijke uitwerkingen onderzocht. Dit proces is nog gaande, maar voldoende uitgekristalliseerd om u van onze eerste resultaten in kennis te stellen. Dit omdat we vernomen hebben dat het College van B & W na het zomerreces een standpunt gaat bepalen over de koers van de Groenestraat, zowel de huidige AH-locatie als de locatie Smit-Draad.

Gebruik van de inzichten en wensen van de buurtbewoners zal helpen om te komen tot een inrichting die duurzaam bijdraagt aan welzijn van de wijken Hazenkamp en Willemskwartier in het algemeen als van de Groenestraat en omgeving in het bijzonder. Wij menen dat een dergelijk breed initiatief van burgerparticipatie door onze gemeente met beide handen zou moeten worden aangegrepen en als waardevolle bijdrage gebruikt dient te worden in de besluitvorming.

Wij presenteren u eerst een aantal uitgangspunten die voor het hele gebied gelden, dus zowel Groenestraat-Oost als -West; daarna volgen onze uitgangspunten die specifiek zijn voor Oost dan wel West. De uitgangspunten zijn deels algemeen, deels (meer) specifiek geformuleerd. Veel zaken zullen u bekend voorkomen, omdat ze afgelopen jaren al een of meerdere keren aan u aangeboden zijn. Het bijzondere is dat we nu onze uitgangspunten nog meer in samenhang en afstemming met elkaar presenteren.

Groenestraat-Oost en -West (deze gelden dus voor beide deelgebieden!):

Algemeen:

- Aan elke besluitvorming dient één integrale totaalvisie én -benadering voor het hele gebied ten grondslag te liggen, als uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van de Groenestraat in al haar functies, zowel op kortere als op langere termijn. Dit dient uiteraard te passen in de bredere totaalvisie voor de wijken Hazenkamp en Willemskwartier in hun geheel.
- Er liggen nu kansen voor de wijk én voor de gemeente om nieuwe impulsen te geven aan de ontwikkelingen in enkele deelgebieden van de wijk, die een positieve uitstraling en uitwerking hebben op de wijken en verdere omgeving in haar geheel.
- Zowel op het voormalige Smit-Draadterrein als op het terrein van Muldershof/Ahold dienen ontwikkelingen gerealiseerd te worden die bijdragen aan het duurzaam functioneren van de Groenestraat in het bijzonder en de wijken Hazenkamp en het Willemskwartier in het algemeen, in al hun functies.
- De levensvatbaarheid van het winkelgebied Groenestraat dient verbeterd en versterkt te worden, zonder dat het nadelige effecten heeft op de naburige winkelcentra aan de Steenbokstraat en de Willemsweg.
- Alleen een plan dat niet leidt tot toename van overlast, noch voor het gebied in zijn geheel, noch voor elk deelgebied afzonderlijk, is aanvaardbaar. De Groenestraat is in zijn geheel niet geschikt voor een grotere supermarktvoorziening dan de huidige supermarktomvang.
- Industrie dient uit de woonwijken verplaatst te worden naar industrieterreinen. Dit geldt m.n. voor het voormalige Smit-Draadterrein. Kleinschalige bedrijvigheid, passend in de genoemde wijken, én niet leidend tot toename van overlast, hoeft geen probleem te zijn.

Winkelvoorzieningen:

- Uitgangspunt is handhaving van het huidige winkelvolumen.
- Behoud van het huidige aanbod en zo mogelijk versterking van de winkelstructuur, zowel qua uitstraling als diversiteit, binnen het huidige winkelvolumen.
- Behoud van een buurtsupervoorziening ter grootte van de huidige AH-omvang.
- Dit kan ook een supermarktvoorziening zijn op de huidige locatie, mits passend binnen onze totaalvisie en door ons geformuleerde uitgangspunten/voorwaarden, o.a.:
 - * Doelgroepen zijn voetgangers en fietsers;
 - * Handhaving mandjeskarakter;
 - * Geen aanzuigende werking op auto's van buiten de buurt.
- Lintbewinkeling aan de zuidzijde van de Groenestraat (alleen direct aanliggend, niet daarachter), van Marterstraat tot Wezenlaan. (Dit past bij de uitgangspunten van de gemeente.)

Verkeer:

- De hoeveelheid verkeersbewegingen op de Groenestraat en aanliggende straten moet gestabiliseerd worden w.b. het winkelverkeer. Hiermee wordt autoverkeer in algemene zin, (kruisend) expeditieverkeer, alsook het aantal parkeerbewegingen langs de Groenestraat en haar achterterreinen, bedoeld.
- Veiliger verkeersafhandelingen op de Groenestraat.
- Een (kind)veilige oversteekplaats bij de Guido Gezellestraat.
- Een betere doorstroming op de Groenestraat.
- Géén vergroting van bestaande verkeersdruk en/of parkeerdruk.
- Een zo weinig mogelijk hinderlijke afhandeling van het expeditieverkeer, zowel wat betreft aan- en afvoer, als laden en lossen, t.b.v. m.n. de supermarktvoorziening.
 - * Expeditieverkeer niet meer achteruit insteken op Groenestraat.
 - * Expeditieverkeer zoveel mogelijk scheiden van overig verkeer.
 - * Veiliger laden en lossen, zonder geluidsoverlast, gescheiden van winkelverkeer, inpandig.
- Toereikende parkeervoorzieningen voor bewoners en voor klanten van overige winkels.

Overlast en veiligheid:

- De luchtkwaliteit wordt verbeterd, voorkomen van overlast voor aanwonende en omringende bewoners. (Door de gemeente berekende dan wel gemeten luchtkwaliteit geeft aan dat vooral de kruising Groenestraat-Muntweg-Wezenlaan een kwetsbaar punt is in deze; dat geldt in mindere mate ook voor het stuk Dobbelsmannweg-Groenestraat-Willemsweg.)
- De geluidsoverlast wordt teruggedrongen, voorkomen van overlast voor aanwonende en omringende bewoners.
- De lichtbelasting wordt geminimaliseerd, voorkomen van overlast voor aanwonende en omringende bewoners.
- Degelijke, geluidswerende en inbraakwerende afscheiding tussen huizen en winkelgebied.
- Sociale veiligheid moet adequaat geregeld zijn, o.a. van parkeervoorzieningen, d.w.z. geen overlast veroorzaken.
- Afsluitbare parkeerterreinen na winkelsluitingstijd om overlast (hangjongeren e.d.) te voorkomen.

Groenestraat-Oost (dus specifiek voor dit deelgebied):

Uitstraling:

- Sterke verbetering van het aanzicht en de uitstraling van het 'winkel'gebied. (In de 'Actualisering DPO Groenestraat' van 30-09-2009 wordt aangegeven dat de grootte van de supermarkt niet zozeer bepalend is, maar het opknappen van een winkelcentrum (verbeteren winkelklimaat, o.a. de uitstraling en de winkelomgeving, inclusief de openbare ruimte) en de diversiteit ervan (of specificiteit: allochtoon aanbod Willemsweg). De Groenestraat zou zich bijv. kunnen richten op een specifiek aanbod: duurzaamheid, in aansluiting op de Natuurwinkel en de biologische slager.)
- Opwaardering van de bebouwing en omgeving in een zodanige architectuur, dat deze qua vorm en kleurstelling harmoniseert zowel met de aanwezige bebouwing van de Groenestraat als (aan de achterkant) ook met de groene natuurlijke uitstraling van het Veldje.
- Geen vergroting van de totale bebouwingsdruk/-oppervlak.
- Aan de (Groene-)straatkant opteren voor wonen boven winkels (b.v. twee woonlagen). Dit o.a. i.v.m. de realisering van een passend front aan de Groenestraat.
- Realisering van eventuele woonvoorzieningen en/of woningen/appartementen die geen aantasting inhoudt van het bestaande groengebied en de parkeer- en veiligheidsproblematiek en licht- en geluidsoverlast voor het achterliggende gebied niet vergroot.
- Verkeerssituatie voor en nabij winkels verbeteren, oa. trottoir opknappen, betere fietspaden en fietsparkeren verbeteren.
- Inpandige opslag winkelwagentjes (ook ivm geluidsoverlast).

Verkeer en overlast:

- De situatie in het huidige winkel-/parkeergebied is zodanig, dat onze uitgangspunten m.b.t. verkeer en overlast/veiligheid, zoals geformuleerd voor het gehele gebied, in dit gebied nog duidelijkere beperkingen oplegt en extra zorgvuldige inspanningen vereist, m.n. rond de supermarktvoorziening.
- Een investering op huidige plek die de parkeer- en verkeerssituatie verbetert.
- Voor parkeerplaatsen veilige(r) in- en uitgangen maken, zodat kans op ongelukken met winkelend publiek verkleind wordt.
- In-/uitrit flat Groenestraat (naast kerk) moet overzichtelijker worden (nu onveilig).
- Handhaving verkeersregels, bv tegengaan van foutief parkeren, o.a. auto's op stoep bij geldautomaat.
- Terugdringen van 'winkel'parkeren in aanpalende woongebieden.
- Parkeren verdiept of ondergronds onderzoeken t.b.v. vermindering overlast.

Groen:

- Het voor 100% behouden van alle groen binnen de huidige gebruiksgrenzen van Het Veldje (dit betreft zowel de onderdelen in eigendom van de gemeente Nijmegen, het kerkbestuur van de Emmausparochie als van projectbureau Muldershof).
- De bestemmingen op en rondom Het Veldje, omschreven als 'groengebied' en 'actieve recreatie' worden gehandhaafd.
- Het Veldje dient afgesloten te zijn van het winkelgebied, bijv. een stenen muur met daarvoor een aarde wal met struiken en bomen. Afscheiding moet kindveilig zijn.

Groenestraat-West (dus specifiek voor dit deelgebied):

Algemeen:

- Er ligt nu een uitstekende kans om op dit terrein een mooi nieuw stukje Hazenkamp te ontwikkelen. Het neerzetten van een AH in de beoogde grootte op het Smit-Draadterrein blokkeert deze goede ontwikkeling.
- De bewoners en de werkgroep Smit-Draadterrein wensen geen supermarkt of andere winkels op dit terrein, hooguit het doortrekken van de lintbewinkeling langs de Groenestraat-Zuid.
- Zij opteren voor enkel een woonbestemming voor het hele gebied van het voormalige Smit-Draadterrein. Hiervoor is een schets voor alternatieve invulling uitgewerkt door een architectenbureau. Hierbij mag op redelijke termijn verwacht worden dat de industriële activiteiten zullen stoppen. Dit alternatief is al bij de raadsfracties bekend.
- Bij elke keuze voor een ontwikkeling dient uitgegaan te worden van de beste keuze voor ontwikkeling van het gehele Smit-Draadterrein (met inbegrip van het nu nog door industrie bezette deel) en niet een suboptimalisatie van het eerste vrije deel, waarbij goede mogelijkheden voor de toekomst geblokkeerd worden. Neerzetten van een groot overlast gevende en verkeeraantrekkende functie (b.v. een supermarkt) midden op het terrein lijkt zo'n nadelige kant te bezitten, met als risico de vorming van een voor bewoning minder geschikt gebied, met verarming van de buurt en sociale onveiligheid als mogelijk gevolg.

Verkeer en veiligheid:

- Een dergelijke invulling, zoals door betrokkenen voorgesteld, biedt kansen voor een aanvaardbare verkeers- en parkeersituatie, die nu reeds als problematisch geschetst kan worden (grote filevorming in de spitsperioden). Een grote verkeeraantrekkende functie (b.v. een supermarkt) zal de verkeers- en parkeersituatie daarentegen doen verslechteren. Dit heeft o.a. te maken met de verkeersintensiteit én de 2 stoplichtgeregelde kruispunten Groenestraat/Muntweg/Wezenlaan en Dobbelsmannweg/Groenestraat/Willemsweg.
- Daarentegen kan aantrekken van extra verkeer tot ver op de Muntweg en de Groenestraat tot aan de Graafseweg, zijn nadelige gevolgen hebben. Dit geldt ook de andere kant op richting St. Annastraat en de aan-en afvoerende zijstraten van de Groenestraat.
- De entree naar dit gebied dient bij elke ontwikkeling overzichtelijk en veilig te worden; gezien de grote verkeersintensiteit op dit vak dienen evt. extra maatregelen voor de doorstroming genomen te worden.
- Expeditie van goederen over het Smitdraadterrein, zij het voor de industrie, zij het voor een eventuele nieuwe grote functie geeft onaanvaardbare overlast voor de bewoners wier achtertuinen aan dit expeditietraject grenzen (en die aan de voorzijde eveneens een drukke straat hebben: Groenestraat, Dobbelsmannweg of Wezenlaan). Waarbij de Groenestraat en Dobbelsmannweg ook nog te maken hebben met bussen die ieder kwartier heen en terug door de straat rijden.
- Uitrit bij het bedrijvencentrum moet overzichtelijker en veiliger worden.
- De parkeerdruk in dit gebied (mede vanwege het bedrijvencentrum) moet duurzaam verbeterd worden.

Met bovenstaande uitgangspunten, deels algemeen, deels (meer) specifiek, presenteren wij u een gezamenlijke visie m.b.t. het gehele gebied rond de Groenestraat en in al haar functies (wonen, winkelen, verkeer, veiligheid, overlast, groen etc.), die past binnen een bredere totaalvisie voor de wijken Hazenkamp en Willemskwartier.

Dit is de stand van zaken tot nu toe. Zaken die nog in discussie zijn, zijn buiten het bestek van deze brief gebleven.

Op zichzelf zou een supermarktvoorziening binnen de hierboven beschreven algemene voorwaarden op beide locaties denkbaar kunnen zijn, maar vanuit de door ons gepresenteerde totaalvisie is een situering op de huidige locatie Groenestraat-Oost te prefereren, mits voldaan kan worden aan zowel de algemene voorwaarden voor het gehele gebied als aan de specifieke voorwaarden voor deze locatie!

Wij vertrouwen erop dat u deze gezamenlijke visie en daaruit voortvloeiende standpuntbepalingen van zoveel nauw betrokkenen als leidraad zult nemen voor uw verdere visie- en planontwikkeling en de uitwerking daarvan.

Wij zijn gaarne bereid en beschikbaar om nadere toelichting te geven, zowel aan de betrokken wethouder(s), als aan de verschillende raadsfracties. Met het oog daarop ontvangen wij graag daartoe een uitnodiging van u.

Ook bij de burgerronde lichten we graag e.e.a. toe.

Met vriendelijke groet, namens alle genoemde groeperingen,

Jeanne Berendrecht
Wezenlaan 45
6531MK Nijmegen
024-3563053
06-23173911
jeanne@glazenkamp.net

Louis Pullens
Marterstraat 18
6531 KB Nijmegen
024-3554866
06-21532508
louis.pullens@glazenkamp.net

Aan: College van B&W Gemeente Nijmegen
Raadsfracties Gemeenteraad Nijmegen

I.a.a.: Mevr. M. Hooyman, wijkmanager Hazenkamp
Mevr. M. van Gerwen, projectleider Groenestraat
Hr. P.C. de Ley/Muldershof

Onderwerp: Toetsing Concept-plan Muldershof.

Nijmegen, 31 januari 2011

Zeer geacht College van Burgemeester en Wethouders,
Zeer geachte raadsleden van de gemeente Nijmegen,

Zowel u als wij hebben een concept-plan ten behoeve van de (her)ontwikkeling van de huidige AH-locatie ("Gebiedsontwikkeling Winkellint Groenestraat Nijmegen" d.d. 14 september 2010) ontvangen, dat in opdracht van P.C. de Ley/Muldershof door stedenbouwkundig bureau SAB Arnhem BV is opgesteld.

Binnen het gezamenlijke overleg van de betrokken bewoners-/belangengroepen Groenestraat is afgesproken dat alle plannen die er circuleren, of die er nog komen, vanuit de in onze brief d.d. 28 juli 2010 (1) vastgelegde uitgangspunten/voorwaarden beoordeeld zullen worden.

Conform deze afspraak hebben wij bovengenoemd concept-plan getoetst aan de door ons geformuleerde algemene en specifieke voorwaarden. In bijgevoegde notitie vindt u een uitgebreide, nader gespecificeerde beschrijving van de uitkomsten van deze toetsing.

De hoofdpunten en conclusie hiervan geven wij hieronder in het kort weer.

Wij hebben waardering voor het feit dat het concept-plan nadrukkelijk wordt gepresenteerd als "een voorgestelde schets van één verdere uitwerking als een basis voor verdere discussie en uitwerking en niet als een definitief stedenbouwkundig plan". Daaruit blijkt van de zijde van de opdrachtgever een open opstelling waarin aanpassingen mogelijk zijn. Dit biedt perspectief voor verder overleg.

Ook een aantal inhoudelijke punten kunnen wij op zichzelf bezien, positief waarderen. Het gaat dan b.v. om het perspectief dat geboden wordt op verbetering van aanzicht van het winkelgebied, aandacht voor passende architectuur en (groene) inrichting van de ruimte, bevordering van de verkeersveiligheid en in vergelijking met plannen uit het verleden meer (maar nog onvoldoende) oog voor behoud van het Groen- en Speelpark "het Veldje". Ook met betrekking tot het expeditieverkeer worden positieve stappen gezet (bijv. inpandig laden en lossen, scheiden van parkeren en laden en lossen), maar nog niet dusdanig dat de omwonenden gevrijwaard blijven van toename van de overlast.

Op basis van de in onze brief gestelde kaders moet daarnaast inhoudelijk geconstateerd worden dat het plan helaas een aantal belangrijke tekortkomingen/negatieve punten bevat.

Allereerst moet worden opgemerkt dat het plan niet uitgaat van een integrale totaalvisie voor de ontwikkeling van het gehele winkelgebied Groenestraat, maar enkel een zeer beperkt deel hiervan betreft.

Het plan voldoet niet aan de cruciale uitgangspunten/voorwaarden m.b.t. winkeloppervlak en bebouwingsvolume van het gebied. In onze brief geven wij aan dat gekozen moet worden voor een buurtsupermarktoorziening ter grootte van de huidige AH-omvang (+/- 900m² bruto, 627m²

- (1) *"Gezamenlijk Standpunt Groenestraat -Oost en Groenestraat-West, met differentiatie naar beide subgebieden"*. Deze gezamenlijke standpunten zijn het resultaat van een uitgebreid en intensief proces van onderling beraad en overleg. Voor de inhoud verwijzen we kortheidshalve naar deze brief die voor de volledigheid weer bijgevoegd is.

netto). In het voorgelegde plan wordt uitgegaan van een AH-supermarktvoorziening van 1200m² (en mogelijk nog uitgebreid met andere winkelvoorzieningen).

De vergroting van de AH-supermarktvoorziening zal uitbreiding van het food- en non-foodassortiment betekenen met nadelige effecten voor de levensvatbaarheid voor de aanwezige kleinschalige winkelvoorzieningen, zowel op de Groenestraat als de naburige buurtwinkelcentra.

Bovendien wordt op het achterterrein van het plangebied nog een aanzienlijk aantal seniorenwoningen toegevoegd. De bebouwing met woningen is overigens ook in tegenspraak met het bestemmingsplan.

Het gevolg van deze sterke toename van het winkel- en bebouwingsvolume kan niet anders zijn dan dat het plan zal leiden tot sterke toename van de omgevingsoverlast. De automobilititeit en daarmee het aantal parkeer-, laad-, los- en verkeersbewegingen zal sterk toenemen. Dit zal de verkeersdoorstroming- en -veiligheid van de Groenestraat verder verslechteren, de verkeers-, parkeer-, geluid- en stankoverlast verder vergroten en de luchtkwaliteit verder verminderen.

Op grond van e.e.a. kunnen wij niet anders dan concluderen dat het plan een aantal interessante punten en aangrijpingspunten voor verder overleg bevat, maar in zijn voorliggende vorm moet worden afgewezen. Het biedt geen oplossing voor de huidige problemen maar zal deze nog aanzienlijk vergroten. Zeker waar op korte afstand grote supermarktvoorzieningen aanwezig zijn (AH Jacobslaan, COOP op voormalige Mensa-terrein) is een grotere supermarktvoorziening op deze plaats niet nodig, niet nuttig en niet wenselijk.

Voor nadere toelichting op bovengenoemde positieve en negatieve beoordelingen verwijzen we naar de bijlage.

Door duidelijke kaders te stellen kan de gemeente een verantwoorde en duurzame toekomst bewerkstelligen.

Wij vertrouwen erop u met onze overwegingen van dienst te zijn.

Met hoogachting en vriendelijke groet,

namens het gezamenlijke overleg van de bewoners-/belangengroepen rondom de Groenestraat,

Wim van Beurden, voorzitter

Toetsing plan Muldershof.

Inleiding

Bij brief d.d 28 juli 2010 met als onderwerp "Gezamenlijk Standpunt Groenestraat –Oost en Groenestraat-West, met differentiatie naar beide subgebieden" hebben de betrokken belangengroeperingen¹⁾ rondom de Groenestraat aan Burgemeester en Wethouders Nijmegen en raadfracties gemeenteraad Nijmegen hun gezamenlijke standpunten kenbaar gemaakt m.b.t. de oplossing van "de Groenestraat-problematiek".

Deze gezamenlijke standpunten zijn het resultaat van een intensief en uitgebreid proces van onderling beraad en overleg.

Afgesproken is dat alle plannen die er circuleren, of die er nog komen, vanuit de in deze brief vastgelegde uitgangspunten beoordeeld zullen worden.

Ontvangen is een in opdracht van P.C. de Ley/Muldershof door stedenbouwkundig bureau S.A.B. Arnhem BV ontwikkeld plan ten behoeve van de (her-)ontwikkeling van het plangebied dat globaal begrensd wordt door het perceel van Albert Heyn inclusief parkeerplaats en de eigendommen van Muldershof tot aan de toegang tot de begraafplaats: "Gebiedsontwikkeling Winkellint Groenestraat Nijmegen" d.d. 14 september 2010.

Conform bovenstaande afspraak wordt hieronder een beoordeling gegeven van dit plan. Deze beoordeling kan eventueel nader worden aangevuld.

Opmerkingen vooraf

- Vestigingsplaats supermarkt.

Een van de centrale kwesties in de "Groenstraatproblematiek" betreft de vraag naar de toekomstige vestigingsplaats van een AH-supermarkt: Groenestraat-West/Smit-Draad-terrein of Groenestraat-Oost/de huidige AH-locatie.

Met betrekking tot dit punt hebben de betrokken belangengroeperingen zich op het standpunt gesteld (pag. 5) dat op zichzelf een supermarkt voorziening binnen de in de brief aangegeven voorwaarden op zowel de locatie Smit-Draad-terrein als de huidige locatie rond de bestaande AH-supermarkt denkbaar zou kunnen zijn, maar dat vanuit de gepresenteerde totaalvisie een situering op de huidige locatie Groenestraat te prefereren is, mits voldaan kan worden aan zowel de in de brief geformuleerde algemene voorwaarden voor het gehele gebied Groenestraat als aan de specifiek voor deze locatie geformuleerde voorwaarden.

Toetsing van het plan van Muldershof aan deze algemene en specifieke voorwaarden leidt tot onderstaande beoordeling.

¹⁾ De betrokken groeperingen zijn: Wijkraad Hazenkamp, Bewoners Comité Hazenkamp (BCH), Ondernemers Groenestraat-Oost, Vereniging Groen- en Speelpark Het Veldje (VGSV), Bewoners Hindestraat en Marterstraat (aanwonend), Bewoners Groenestraat-Zuid (tussen winkels), Bewonersflat Groenestraat, Werkgroep Smit-Draad, Bewoners Dobbelmanweg en Bewoners Wezenlaan.

- Aard en reikwijdte van dit plan.

Het plan heeft een zeer beperkte aard en reikwijdte. Het gaat niet uit van een integrale totaalvisie voor het gehele (winkel)gebied Groenestraat. Het gehanteerde plangebied wordt beperkt tot de huidige locatie rond de bestaande AH-supermarkt en betreft dan bovendien slechts enkel de terreinen die in eigendom zijn van AH en van Muldershof. Daarmee is het –op zichzelf begrijpelijk- eenzijdig bepaald vanuit het belangenperspectief van AH en Muldershof. Hierdoor worden de oplossingen en ontwikkelmogelijkheden ingeperkt die bij een meer integrale benadering vanuit een totaalvisie voor het (deel)gebied mogelijk zijn.

Gemeentelijke besluitvorming dient gebaseerd te worden op een helder en toetsbaar te formuleren integrale totaalvisie en –benadering voor het gehele gebied als uitgangspunt voor de Groenestraat in al haar functies, zowel op kortere als op langere termijn. Zoals gesteld dient deze uiteraard te passen in de bredere totaalvisie voor de wijken Hazenkamp en Willemskwartier in zijn geheel.

In dit geval gaat het –op zichzelf begrijpelijk- slechts om een (eenzijdige) invulling van een “postzegel”aan de Groenestraat.

Positieve elementen in het plan

In het gepresenteerde plan is zonder meer een aantal elementen te onderkennen, welke, op zichzelf bezien, positief gewaardeerd kunnen worden. Dit laat onverlet dat sommige van deze elementen, binnen het geheel bezien, uiteindelijk gerelativeerd moeten worden. De positieve waardering geldt met name voor de volgende punten:

- Het plan wordt nadrukkelijk gepresenteerd als “een voorgestelde schets van één verdere uitwerking als een basis voor verdere discussie en uitwerking en niet als een definitief stedenbouwkundig plan”. Daaruit blijkt van de zijde van de opdrachtgever een open opstelling waarin aanpassingen mogelijk zijn. Dit biedt perspectief voor verder overleg.
- Uitgegaan wordt van nieuwbouw voor een AH-supermarkt op de huidige locatie.

Daarmee biedt dit initiatief mogelijkheden voor behoud/versterking van de levensvatbaarheid van het gebied en van het winkellint aan de Groenestraat. Ook het aanzicht en de uitstraling van het winkelgebied kan door dit plan verbeteren. Handhaving van een (beperkte) supermarktvoorziening op de huidige locatie kan voor de positie van de omringende kleinschalige winkelvoorzieningen gunstig zijn.

- In de paragraaf beeldkwaliteit wordt een goed voorstel gedaan voor een passende architectuur en inrichting van de (semi-)openbare ruimte. Dit blijkt m.n. uit de aandacht die er is voor een zorgvuldige vormgeving en materiaalgebruik en het oog dat er is voor een groene inrichting en uitstraling van de (semi-)openbare ruimte. Hierbij wordt duidelijk aansluiting gezocht bij het karakter van de omgeving.
- De oplossing voor het expeditieverkeer bevat elementen die een belangrijke verbetering lijken t.o.v. de huidige situatie: alleen vooruit in- en uitrijden, scheiden van parkeren en laden en lossen, inpandig laden en lossen, ommuring en overkapping van de buitenruimte voor draaien en keren (ervan uitgaande dat hiermee ook inpandig bedoeld wordt). Deze elementen hebben echter slechts

betrekking op een deel van het expeditieverkeer (niet voor de andere winkels). Bovendien is bij de opgenomen overkapping geen geluidafscherming van de expeditieroute zelf (tot aan de Groenestraat) opgenomen.

- In vergelijking met plannen uit het verleden lijkt er duidelijk meer (maar onvoldoende) oog voor behoud van Groen- en Speelpark "het Veldje".
- Door beperking van het aantal in- en uitritten wordt de verkeersveiligheid in de Groenestraat bevorderd.
- Wonen boven winkels kan een bijdrage leveren aan de levensvatbaarheid en uitstraling van het gebied.

Negatieve elementen in het plan

Reeds opgemerkt is dat het plan niet uitgaat van een integrale totaalvisie voor het gehele winkelgebied Groenestraat, maar enkel een zeer beperkt, en louter op zichzelf bezien, deel hiervan betreft.

Met name de volgende punten moeten op basis van de in onze brief gestelde kaders negatief beoordeeld worden:

- **Het plan voldoet niet aan de cruciale uitgangspunten/voorwaarden van de brief m.b.t. winkelvolume en bebouwingsvolume van het gebied.**

In het huidige plan wordt, althans volgens de tekst (pag. 13), uitgegaan van een AH-supermarktvoorziening van 1200 m². Onduidelijk is of dat in- of exclusief een dagwinkel van 125m² en een Gal&Gall van 125m² is, of dat van deze beide voorzieningen afgezien wordt? Daarnaast verhuist de Natuurwinkel naar het Avesta-bedrijfspan met een grootte van 575m². Dat betekent minimaal 1775m², mogelijk 2025m².

Dit terwijl de huidige grootte van AH en Natuurwinkel samen, 1443m² beslaat (pag. 10). Dit betekent derhalve een uitbreiding van het winkeloppervlak met minimaal 332m², mogelijk 482m².

Dit staat in schril contrast met de in onze brief geformuleerde eis dat gekozen moet worden voor een buurtsupermarktvoorziening ter grootte van de huidige AH-omvang (± 900m² bruto, 627m² netto), met als kenmerken:

- . Doelgroepen: voetgangers en fietsers.
- . Handhaving mandjeskarakter (volgens eigen AH-koncept ²⁾).
- . Geen aanzuigende werking van auto's van buiten de buurt.

Daarnaast wordt op het achterterrein van het plangebied bovendien nog een aanzienlijk aantal senioren-/bejaardenwoningen toegevoegd (2 zeer massieve en hoge, niet in de natuurlijke omgeving passende gebouwen van elk 3 woonlagen met een totaal van 18 appartementen met daarbij behorende parkeer- en in- en uitrijvoorzieningen en (semi-)openbare ruimte). Het enkel voor de bebouwing

²⁾ Zie ook de mail van Jeanne Berendrecht aan de raadsfracties dd 03-11-2010

benodigde bebouwingsoppervlak (nog exclusief openbare ruimte) zal al gauw zo'n 500m² bedragen.

Een dergelijke planrealisatie zou in tegenspraak zijn met de eis dat alleen een plan dat niet leidt tot toename van omgevingsoverlast en verkeersonveiligheid aanvaardbaar kan zijn. Aan de in het plan zelf als "bepalend" geformuleerde uitgangspunten dat "de huidige karakteristieken en waarden van de Groenestraat en omgeving en het woon-en leefgenot langs de Groenestraat en de achterliggende buurten" "bepalend zijn" (pag. 11), wordt vooral lippendienst bewezen.

De beoogde grootte van de AH-supermarkt, de mogelijk nog twee toe te voegen winkelvoorzieningen, in combinatie met de bebouwing van het achterterrein (+/- 500m² t.b.v. seniorenwoningen) en de verhuizing van de Natuurwinkel naar het Avesta-bedrijfspand overschrijdt sterk de door ons geformuleerde criteria.

- Als gevolg hiervan zal de **verkeersdoorstroming en -veiligheid** in de Groenestraat verder verslechteren. De automobiliteit en daarmee het aantal parkeer-, laad- en los- en verkeersbewegingen zal toenemen. Dit zal de **(verkeers-, parkeer-, geluid- en stank-) overlast** verder vergroten en de **luchtkwaliteit** verder verminderen.

Bovendien ontbreekt in het plan informatie over de wijze waarop de afwikkeling van de winkelverkeersstroom wordt geregeld en de verkeersveiligheid wordt bevorderd (bijv. voorsorteren/stoplichten).

- De vergroting van de AH-supermarkt met de daarmee gepaard gaande assortimentsvergroting met non-food maar ook een uitgebreider food-assortiment zal **nadelige effecten** hebben **op de nabijgelegen kleinschalige winkelvoorzieningen** in de Groenestraat (bijv. kantoorboekhandel, bloemist) en de naburige winkelcentra (Steenbokstraat, Willemsweg). Dit terwijl juist primair de voorzieningen en de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers versterkt dienen te worden ("mandjes-AH" met hoofdtoegang aan Groenestraatzijde, instandhouding/uitbreiding van diversiteit aan kleinschalige voorzieningen).
- De voorgestelde oplossing voor **expeditieverkeer en laden en lossen** bevat weliswaar positieve aanzetten maar biedt onvoldoende garanties voor de realisering van de in onze brief gestelde eisen/voorwaarden. Naar verwachting zal de geluids- en stankoverlast voor met name de direct aanwonenden van de Hindestraat en de Marterstraat toenemen/te groot blijven.
 - Het laden en lossen is in het plan ingeklemd tussen de woonhuizen gesitueerd direct tegen de achtertuinen van de woningen van de Hindestraat en de Marterstraat. Dit terwijl in de huidige situatie deze activiteiten aan de andere zijde, ter hoogte van "Het Veldje" plaatsvinden. Een bijzonder nadelige ontwikkeling voor de direct aanwonenden.
 - Door de verruiming van de in-/uitgang voor laden en lossen als gevolg van de sloop van het Kokke-pand, zal bovendien het verkeerslawaai

van de Groenestraat in veel sterkere mate rechtstreeks in de achtertuin/op de gevels van de woningen van de direct aanwonenden van de Hindestraat en Marterstraat terecht gaan komen. Vanwege het feit dat deze woningen +/- 2 meter hoger liggen dan de Groenestraat zal dit effect extra sterk zijn. Op een dergelijke afstand en met een hoogteverschil als hier aanwezig helpt een muur hier niet tegen.

- Gekozen is voor laden en lossen t.b.v. de supermarkt aan de achterzijde op een bovendien ongunstige locatie direct achter/naast de omringende woningen, terwijl laden en lossen op een andere plaats (eventueel ook d.m.v. een expeditiehalte aan de voorzijde of een voorziening aan de zijkant) veel minder nadelige effecten zou kunnen hebben. Nader onderzoek naar alternatieven waarmee de gestelde voorwaarden gegarandeerd worden is bij verdere uitwerking vereist.
 - Onduidelijk is ook in hoeverre andere (gebouwde) voorzieningen voor laden en lossen, zoals ondergronds of verdiept, zijn onderzocht.
 - De scheiding van expeditieverkeer en overig verkeer geldt enkel voor de supermarkt. Op andere plaatsen, m.n. laden en lossen t.b.v. de nieuwe Natuurwinkel-locatie, is hiervan geen sprake.
- Inpandige opslag van én geluidsarme systemen voor **winkelwagentjes** worden niet genoemd.
- De **parkeernormering** voor zowel de appartementen als de bejaardenwoningen is aan de lage kant m.n. omdat het hoogstwaarschijnlijk seniorenwoningen en geen bejaardenwoningen (wordt ook als zodanig omschreven op blz. 13) betreft, waarvoor een andere norm geldt (1,0 i.p.v. 0,4; voor appartementen 1,6 i.p.v. 1,4).

Zelfs met deze waarschijnlijk te lage normering wordt het oppervlak van "Het Veldje" al aangetast. Ook de verplaatsing van parkeerdruk naar nabij gelegen woonstraten wordt aangewakkerd.

- De parkeervoorziening voor de winkels is tevens de hoofdontsluiting voor de bestaande en nieuw te realiseren (bejaarden)woningen. Hiermee wordt het terrein openbaar van karakter en ontstaan onoverzichtelijke en onveilige, moeilijk controleerbare ruimtes. Ook gezien de achterkantsituatie van het deel tussen de nieuwbouw en AH ontstaan mogelijk tot overlast en onveiligheid leidende plekken. Wij pleiten juist voor na winkeltijd afsluitbare parkeervoorzieningen aan de achterzijde van het winkellint (zoals nu ook het geval is).
- Het parkeerterrein van de flats is niet langer afgesloten. Om te voorkomen dat dit ook door winkelparkeerders gebruikt gaat worden en overlast voor de flatbewoners gaat veroorzaken, moet dit parkeerterrein afgesloten (alleen toegankelijk voor flatbewoners) blijven. Dit ongeacht wat er met de uitrit onder de flats gebeurt.
- Met concentratie van parkeervoorzieningen aan de rustige achterzijde van de bebouwing en nieuwe bebouwing met seniorenwoningen zal de lichtbelasting daar ook toenemen.

- De geplande "bejaardenwoningen" (lees: seniorenwoningen) vormen door hun situering en massiviteit een ernstige aantasting van het bestaande groengebied. Dit zowel door de vergroting van de bebouwingsdruk/-oppervlak als de aantrekkende werking van verkeer en meer behoefte aan parkeerruimte. Ook zal licht- en geluidsoverlast voor het achterliggende veldje vergroot worden. Bovendien zouden deze woningen een zeer geïsoleerde ligging hebben.
- Het **huidige bestemmingsplan** staat ook geen permanente bewoning, zoals het geval is bij seniorenwoningen, toe. Binnen het huidige bestemmingsplan zijn 'actieve recreatie' dan wel 'bijzondere bestemmingen' toegestaan op het perceel waar deze seniorenwoningen gesitueerd worden, alsook op dat deel van het Veldje dat eigendom is van Muldershof. Verandering van deze bestemmingsdoeleinden is voor ons niet aanvaardbaar.
- Het is ongewenst om de verschillende omliggende gebieden (d.w.z. vanaf Dobbelmanweg, Groenestraat en Hindestraat) via "Het Veldje" met elkaar te verbinden. "Het Veldje" dient afgesloten en afsluitbaar te blijven. Met dit plan wordt de sociale veiligheid niet gediend.
- Een inventarisatie van het waardevolle groen van het te bebouwen en veranderen gebied ontbreekt.
- Onduidelijk is in hoeverre het plan een oplossing biedt voor verbetering van de fietspaden en- voorzieningen en trottoirs aan de Groenestraat.

Conclusie

Uit een en ander blijkt dat het plan weliswaar een aantal positieve elementen bevat, maar dat het niet voldoet aan de cruciale uitgangspunten/voorwaarden van onze brief. Gezien de grote hoeveelheid, bovendien ernstige bezwaren, is het plan niet aanvaardbaar en moet het worden afgewezen. Het plan biedt geen oplossing voor de huidige problemen, maar zal deze nog (aanzienlijk) vergroten. Met name de vergroting van het oppervlak van AH, met daarbij mogelijk nog twee nieuwe winkelvoorzieningen, in combinatie met de verplaatsing van de Natuurwinkel en de bouw van 2 blokken seniorenwoningen zal een situatie doen ontstaan waarin de reeds bestaande verkeersovertlast, de geluidshinder, de luchtverontreiniging, als ook de sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid zal toenemen in plaats van verminderen en de levensvatbaarheid van de aanwezige winkelvoorzieningen en het bestaande groengebied zal worden aangetast.

Overwegingen en aanbevelingen.

- Op zichzelf biedt het plan een aantal interessante perspectieven en aangrijpingspunten voor verder overleg. Maar deze kunnen even goed c.q. beter gerealiseerd worden zonder de schaalvergroting en uitbreiding zoals in het huidige voorstel uitgewerkt. Zeker wanneer gedacht wordt vanuit een integrale totaalvisie voor het gebied.
- Als gevolg van zowel het vergroten van AH als de plaatsing van seniorenwoningen worden onnodig veel problemen gegenereerd die binnen de beperkte ruimte niet (goed) oplosbaar zijn. Het betreffende gebied is voor een dergelijke

schaalvergroting en uitbreiding gewoon te klein. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een dergelijke schaalvergroting en uitbreiding ongewenst.

- Wanneer daarentegen uitgegaan wordt van de uitgangspunten zoals geformuleerd in onze brief ontstaat een situatie waarin veel meer ruimte aanwezig is voor echte oplossingen. De overlast kan beperkt blijven tot ongeveer het huidige niveau, de levensvatbaarheid en uitstraling van het gebied kan bevorderd worden en het speelterrein en het groengebied kunnen (volledig) gehandhaafd c.q. uitgebreid worden.
- Zeker waar op korte afstand grote supermarktvoorzieningen aanwezig zijn (AH op de Jacobslaan, COOP op voormalig mensa-terrein) is een grotere supermarktvoorziening op deze plaats niet nodig, niet nuttig en niet wenselijk.
- Door duidelijke kaders en (rand-)voorwaarden te stellen, kan de gemeente een verantwoorde en duurzame toekomst bewerkstelligen.



P E R S B E R I C H T

Datum Nummer
1 maart 2011 110301L

persbericht

Telefoon (024) 329 2380
Piket (024) 329 2585
(buiten kantooruren)
E-mail persvoorlichting@nijmegen.nl

College zet koers uit voor ontwikkelingen Groenestraat

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 1 maart 2011 besloten de gemeenteraad voor te stellen richting te kiezen voor de ontwikkelingen aan de Groenestraat. Het in beginsel medewerking verlenen aan een bestemmingsplanwijziging voor het voormalig Smit Draadterrein aan de Groenestraat maakt hier onderdeel van uit. Het plan van de eigenaar van dit terrein omvat een supermarkt en zorgwoningen. De Albert Heijn die nu elders in de Groenestraat gevestigd is, zal dan daarheen kunnen verhuizen.

Over de ontwikkeling van het Smit Draadterrein en over de huidige locatie van de Albert Heijn en het daarachter gelegen gebied wordt al jaren gesproken. Om te komen tot een betere uitstraling en winkel- en verkeerssituatie voor de gehele Groenestraat is een besluit nodig voor beide locaties. Het college kiest er nu voor in beginsel mee te werken aan ontwikkeling van het Smit Draadterrein. De gemeenteraad krijgt het voorstel in te stemmen met deze koers.

Uitgangspunten voor het Smit Draadterrein zijn de ontwikkeling van commerciële functies en zorgwoningen, met voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en met een goede oplossing voor laden en lossen. De Groenestraat zal ter hoogte van dit terrein aangepast moeten worden om de ontsluiting en doorstroming voor het verkeer zo optimaal mogelijk te maken.

Verder wil het college op de huidige locatie van de AH commerciële functies en/of woningen toestaan. Hiervoor worden nadere randvoorwaarden opgesteld. Tenslotte is het de bedoeling de locatie van het Veldje (achter de huidige AH) zo groen mogelijk te laten.

Het besluit van het college is mede gebaseerd op gesprekken met alle betrokken partijen.

Indien de gemeenteraad met de gekozen koers akkoord gaat, gaat het college met partijen verder in gesprek om de plannen nader uit te werken. Overigens loopt er op dit moment een gerechtelijke procedure tegen de gemeente van de ontwikkelaar die eigenaar van het huidige terrein achter de AH is. Deze is van mening dat de gemeente zich aan een intentieovereenkomst uit 1998 dient te houden.