

Zienswijzennota Z12.002270

Wij hebben op 28 maart 2012 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen van Talis voor het plaatsen van 117 appartementen, waarvan 5 mantelzorgwoningen (sociale huur), 556m² commerciële ruimte (kantoor met balie) en een parkeervoorziening voor 98 personenauto's op het perceel Spoorstraat 4-6, kadastraal bekend, gemeente Nijmegen, sectie B, nummer 5171.

Deze aanvraag is bij ons geregistreerd onder nummer Z12.002270.

Na voorafgaande kennisgeving heeft de ontwerp-omgevingsvergunning met ingang van 22 november 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens de terinzagelegging hebben wij de volgende zienswijzen ontvangen:

1. Zienswijze ingediend door de bewoner van de Burgemeester Hustinxstraat 168. Deze zienswijze is ingediend via brief op 06-12-2012
2. Zienswijze ingediend door de bewoonster van de Burgemeester Hustinxstraat 242. Deze zienswijze is ingediend via brief op 02-01-2013
3. Zienswijze ingediend door de bewoners van de Burgemeester Hustinxstraat 290. Deze zienswijze is mondeling ingediend via op 2 januari 2013.
4. Zienswijze ingediend door de eigenaren van de Burgemeester Hustinxstraat 282. Deze zienswijze is ingediend via brief op 02-01-2013
5. Zienswijzen (met dezelfde inhoud) ingediend door:
 - a. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 7. Deze zienswijze is ingediend via brief op 03-01-2013
 - b. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 23. Deze zienswijze is ingediend via brief op 04-01-2013
 - c. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 41. Deze zienswijze is ingediend via brief op 28-12-2012
 - d. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 47. Deze zienswijze is ingediend via brief op 28-12-2012
 - e. Bewoner(s)/bewoonster eigenaar Kronenburgersingel 75. Deze zienswijze is ingediend via brief op 27-12-2012
 - f. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 91. Deze zienswijze is ingediend via brief op 03-01-2013
 - g. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 105. Deze zienswijze is ingediend via brief op 28-12-2012
 - h. Bewoner(s)/bewoonster Kronenburgersingel 135. Deze zienswijze is ingediend via brief op 03-01-2013

Na afloop van de termijn van terinzagelegging hebben wij de volgende zienswijzen ontvangen:

1. Zienswijze ingediend door de Onafhankelijke Partij Nijmegen. Deze zienswijze is ingediend via brief op 21-02-2013. Inhoud zienswijze: de toren is te hoog en een integrale afweging in het bestemmingsplan was beter geweest.
2. Zienswijze ingediend door Nieuw Leefbaar Nijmegen. Deze zienswijze is ingediend via brief op 21-02-2013. Inhoud zienswijze: deze planologische ontwikkeling had niet via deze procedure moeten worden doorgevoerd, maar middels een bestemmingsplanwijziging. Dit doet geen recht aan de burgerparticipatie c.q. mogelijkheden tot inspraak.

Beide zienswijzen zijn ingediend buiten de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en zijn daarmee niet ontvankelijk.

Hieronder zullen we de ingediende ontvankelijke zienswijzen samengevat weergeven en vervolgens onze inhoudelijke reactie hierop geven. Hieruit mag niet worden geconcludeerd dat de onderdelen van de ontvankelijke zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De ontvankelijke zienswijzen zijn in zijn geheel beoordeeld.

1. Zienswijze ingediend door de bewoner van de Burgemeester Hustinxstraat 168.

- a. Reclamant is van mening dat door de komst van de Nimbus het uitzicht op de rivier de Waal (en verder) vanuit zijn appartement vrijwel geheel zal verdwijnen; het uitzicht krijgt hierdoor een besloten en beklemmend karakter, vooral door de enorme afmetingen van de Nimbus.
- *Reactie op deze zienswijze: In Nederland bestaat geen afdwingbaar recht op (behoud) van (vrij) uitzicht. Opgemerkt zij dat waar geklaagd wordt over het geheel verdwijnen van het uitzicht, die kritiek beperkt blijft tot het geheel verdwijnen van het uitzicht dat men thans heeft over de ver weg gelegen Waal. Tussen het appartement en de nieuwbouw van de Nimbus is een afstand van 70 meter gelegen, daartussen bevindt zich een 4-baansweg en een rijbaan voor de bus (de Tunnelweg), met aan weerszijden van de Tunnelweg een parallelweg (de Spoorstraat aan de noordzijde en de Burgemeester Hustinxstraat aan de zuidzijde van de Tunnelweg). Er is uitgebreid overlegd met het Ruimtelijk Kwaliteit Team Spoorzone (RKT) om er voor te zorgen dat ondanks de massa en de hoogte van de Nimbus het goed ingepast wordt in de bestaande centrum-stedelijke omgeving. Het perceel van de Nimbus bestaat nu uit een braakliggend stuk grond wat een ruimtelijk 'gat' vormt in het straatbeeld van de Spoorstraat. De architeconische kwaliteit van het bouwplan is nadrukkelijk besproken met het RKT juist omdat het een beeldbepalende locatie betreft, waarbij een 'slanke' toren het zicht zo weinig mogelijk belemmerd. Daarbij is rekening gehouden met alle omringende bestaande bebouwing. De hoogbouw van de Nimbus is niet recht tegenover het appartement van reclamant gelegen, maar, gezien vanuit het appartement van reclamant, iets schuin links. Niet ter discussie staat dat het bouwplan van de Nimbus het uitzicht van reclamant op de Waal vermindert. Er zal vanuit de woning van reclamant zicht zijn op de toren en vice versa, maar het standpunt dat er sprake is dat het uitzicht van reclamant een besloten en beklemmend karakter krijgt onderschrijven wij niet. Door de afstand van de Nimbus op het appartement van reclamant, de slanke vormgeving van de hoogbouw en de ligging van de Nimbus ten opzichte van het appartement van reclamant zijn wij van mening dat het uitzicht van reclamant door de Nimbus weliswaar verminderd, maar dat er geen sprake is dat het uitzicht als beklemmend en besloten zou kunnen worden ervaren en derhalve aanvaardbaar is. (Het RKT is een speciaal ingesteld Kwaliteitsteam dat zich verdiept in een specifiek project op Nijmeegs grondgebied. In dit team zit een gemandateerd lid van de Commissie Beeldkwaliteit en meestal twee externe deskundigen op het gebied van dit specifieke project. Zo is er een RKT voor de Spoorzone ingesteld vanwege de specifieke vraagstukken van functiemenging en intensief ruimtegebruik en samenkomst van verschillende vervoerswijzen. Het project Spoorstraat – Nimbustoren valt geografisch onder het Spoorzonegebied. Tijdens 5 bijeenkomsten zijn er verslagen gemaakt die ter inzage liggen)*
- b. Door inkijk vanuit de Nimbus zal er sprake zijn van minder privacy.
- *Reactie op deze zienswijze: Tussen het appartement en de nieuwbouw van de Nimbus is een afstand van 70 meter gelegen, daartussen bevindt zich een 4-baansweg en een rijbaan voor de bus (de Tunnelweg), met aan weerszijden van de Tunnelweg een parallelweg (de Spoorstraat aan de noordzijde en de Burgemeester Hustinxstraat aan de zuidzijde van de Tunnelweg). De hoogbouw van de Nimbus is niet recht tegenover het appartement van reclamant gelegen, maar iets schuin links, gezien vanuit het appartement van reclamant. Bij het ontwerp van de Nimbustoren is zoveel mogelijk rekening gehouden met de inbreuk van privacy. Dit geldt zowel naar de bestaande bebouwing als voor de nieuwbouw. Voor zover het plan mogelijk zicht en inkijk op zou leveren, zijn wij van mening dat dit niet leidt tot ernstige en/of onaanvaardbare inbreuk op de privacy van reclamant.*
- c. Voorgaande punten veroorzaken waardedaling van de woning van reclamant, reclamant zal dan ook een verzoek tot planschade indienen.
- *Reactie op deze zienswijze: Indien reclamant van mening is dat zijn woning minder waard wordt door deze ontwikkeling, dan kan op basis van artikel 6.1 Wro*

een verzoek tot planschade worden ingediend. Zijn financiële belang wordt hierdoor voldoende behartigd. Een verzoek om planschadevergoeding dient gericht te worden aan het College van B&W van de gemeente Nijmegen. Bij de beoordeling van dit verzoek zullen de bestaande en de nieuwe planologische mogelijkheden worden vergeleken. Ook in het vigerende bestemmingsplan was nieuwbouw mogelijk.

- d. Reclamant is van mening dat de bouwplannen in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en dat het (ontwerp)projectbesluit geen goede ruimtelijk onderbouwing bevat vanwege het niet of onvoldoende toetsen aan gemeentelijk beleid (de notitie Hoogbouw). Hij is van mening dat niet of onvoldoende is getoetst aan de volgende criteria van de notitie Hoogbouw:
 - 1) Criterium 1: "Hoogbouw dient op een positieve wijze bij te dragen aan de identiteit van de buurt". Indiener ziet niet in hoe de Nimbus (voornamelijk sociale huurwoningen) met haar hoger dan gemiddelde potentieel aan overlast en criminaliteit op een positieve manier bijdraagt aan de identiteit van de buurt.
 - 2) Criterium 4, in criterium 4 staat onder meer: "De aansluiting op de omliggende bebouwing dient overtuigend te zijn". Reclamant vindt dat de Nimbus qua vorm, kleur en afmetingen extreem afwijkt van de bestaande omliggende bebouwing. Daarnaast zal zeer weinig ruimte overblijven tussen de verschillende gebouwen. Niet valt in te zien hoe de Nimbus overtuigend aansluit op de omliggende bebouwing.
 - 3) Criterium 6: "Bij clustering van hoogbouw dient te worden ingespeeld op een overtuigende vormrelatie tussen verschillende geclusterde hoogbouwprojecten". Door de komst van de Nimbus zal de hoogbouw in de omgeving onderling niet goed op elkaar aansluiten, daarom valt niet in te zien hoe er een overtuigende vormrelatie kan zijn met andere geclusterde hoogbouwprojecten.
 - 4) Criterium 9: "Op maaiveldniveau dient hoogbouw goed aan te sluiten bij de menselijke maat en bij de schaal, sfeer en functie van de openbare ruimte en de omringende bebouwing..". Reclamant is van mening dat gelet op de extreem afwijkende vorm, kleur en afmetingen van de Nimbus ten opzichte van de omringende bebouwing niet valt in te zien hoe de Nimbus, gezien vanaf maaiveldniveau, goed aansluit op de sfeer en schaal van de omringende bebouwing.
 - *Reactie op deze zienswijze: Het kansenboek 2002/2003 is het kader geweest waarin het begrip knopen werd geïntroduceerd. Daarna volgde als uitwerking de notitie Hoogbouw 2005. Momenteel geldt de structuurvisie 2010 als vigerend kader, waarin ten aanzien van multifunctionele knopen het volgende is opgenomen: De Nijmeegse Knopen zijn echte, multifunctionele economische Knopen met kantoren, horeca, wat (grootschalige) winkels in combinatie met hieraan ondersteunende functies zoals bijv. culturele voorzieningen en woonmilieus voor specifieke doelgroepen die de nabijheid van OV waarderen (studenten, expats, starters). Nijmegen onderscheidt de Knopen Heijendaal, Winkelsteeg, Centraal Station, Brabantse Poort, Lent en Ressen. De gemeente wil elke knoop een eigen gezicht en identiteit geven met een mooie, bruikbare, betaalbare en onderhoudbare ingerichte openbare ruimte. De Knopen zijn bij uitstek geschikt voor intensief grondgebruik, vormen van hoogbouw en verschillende vervoerswijzen. Er is uitgebreid overlegd met het Ruimtelijk Kwaliteit Team Spoorzone (RKT) om er voor te zorgen dat ondanks de massa en de hoogte van de Nimbus goed ingepast wordt in de bestaande omgeving. Die bestaat nu uit een braakliggend stuk grond wat een ruimtelijk 'gat' vormt in het straatbeeld van de Spoorstraat. De architectonische kwaliteit is nadrukkelijk besproken met het RKT juist omdat het een beeldbepalende locatie betreft, waarbij een 'slanke' toren het zicht zo weinig mogelijk belemmert en zoveel mogelijk afstand in acht neemt naar de bestaande bebouwing. Tevens is gelet op de begane grondzone van het gebouw. In navolging van het 'Doornroosjegebouw' is bij de Nimbus ook gezocht naar andere functies (commerciële functie) op de begane grond, die de belevingswaarde en de menselijke schaal van het gebouw in de openbare ruimte interessant maakt.*

2. Zienswijze ingediend de bewoonster van de Burgemeester Hustinxstraat 242.

- a. Reclamant vindt dat sprake is van een naar omvang en ingrijpendheid dusdanige afwijking van het vigerend planologisch regime, dat dit voor de gemeente aanleiding is om

te verklaren waarom niet gekozen is voor een bestemmingsplanprocedure. Deze verklaring ontbreekt in de ruimtelijke onderbouwing.

- *Reactie op deze zienswijze: Om te beginnen merken wij op dat het bestemmingsplan Nijmegen Centrum Stationsomgeving, dat in december 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, nog niet in werking is getreden omdat er een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Raad van State. Op het moment dat onderhavige omgevingsvergunning wordt verleend is nog steeds het bestemmingsplan Stadscentrum Randzone I van kracht. Uit artikel 2.10, lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht blijkt dat in gevallen waarbij de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan de aanvraag mede wordt aangemerkt als een aanvraag om een vergunning voor de activiteit 'het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.' De vergunning mag slechts worden geweigerd indien de activiteit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit is ook opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing, paragraaf 1.1, pagina 4. Met andere woorden: een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen die in strijd is met een bestemmingsplan dient door de gemeente automatisch te worden opgevat en behandeld als een verzoek om vergunning tot afwijking van dat bestemmingsplan. De wet schrijft geen verplichte bestemmingsplanprocedure voor. De eisen van een goede ruimtelijke ordening gelden zowel voor een bestemmingsplan als een projectafwijkingsbesluit. De wetgever voorziet al lang in de mogelijkheid om op verschillende manieren en in meer of mindere mate af te wijken van een bestemmingsplan, bijvoorbeeld via artikel 19-WRO procedures, projectbesluiten en thans een projectafwijkingsbesluit. Met een dergelijk besluit kan worden afgeweken van zowel bouwvoorschriften als gebruiksvoorschriften. De aanvraag omgevingsvergunning voor de Nimbus betreft een beperkt en duidelijk afgebakend, niet al te groot gebied en het betreft de realisering van slechts één bouwwerk. Het vult een braak liggend stuk grond op met woningbouw. Het bouwplan leent zich daarmee prima voor een projectafwijkingsbesluit.*
- b. Krachtens vaste jurisprudentie van de Afdeling dient in een ruimtelijke onderbouwing een zorgvuldige inventarisatie en afweging van belangen betrekking hebbend op de aard en functie van het project, de mate van ingrijpendheid en de relatie met het vigerende bestemmingsplan te worden omschreven. Reclamant is van mening dat een zorgvuldige inventarisatie alsmede de mate van ingrijpendheid en de relatie met het vigerende bestemmingsplan in het geheel ontbreekt in de ruimtelijke onderbouwing van het projectbesluit.
 - *Reactie op deze zienswijze: Uit de ruimtelijke onderbouwing en de beantwoording van de zienswijzen blijkt dat er een zorgvuldige inventarisatie en afweging van belangen betrekking hebbend op de aard en functie van het project, de mate van ingrijpendheid en de relatie met het vigerende bestemmingsplan heeft plaatsgevonden. Naar onze mening voldoet de ruimtelijke onderbouwing gelet op de inhoud en toelichting aan de daaraan te stellen eisen.*
- c. Reclamant is van mening dat de gemeente in de ruimtelijke onderbouwing niet is ingegaan op criterium 4 van de notitie Hoogbouw, met name niet de sociaal psychologische effecten van de hoogbouw in relatie tot de bewoners van de omliggende bebouwing.
 - *Reactie op deze zienswijze: Gelet op de afstand tot de bestaande bebouwing, een slanke vormgeving van de hoogbouw en het feit dat uit diverse onderzoeken (bezonningsstudie, windhinderonderzoek) blijkt dat er geen wettelijke normen worden overschreden achten wij de eventuele de sociaal psychologische effecten aanvaardbaar.*
- d. Volgens de notitie Hoogbouw, specifieke criteria, sub 5, dient hoogbouw van een bijzondere architectonische kwaliteit te zijn. Reclamant is van mening dat uit niets blijkt dat daar sprake van is. De hoogbouw zal de omgeving vervuilen en het uitzicht van de omliggende woningen belemmeren. Het gebouw wordt tussen bestaande bebouwing gepropt, wat het aanzien van de omgeving niet ten goede zal komen.
 - *Reactie op deze zienswijze: Er is uitgebreid overlegd met het Ruimtelijk Kwaliteit Team Spoorzone (RKT) om er voor te zorgen dat ondanks de massa en de hoogte van de Nimbus het goed ingepast zou worden in de bestaande omgeving.*

Die bestaat nu uit een braakliggend stuk grond wat een ruimtelijk 'gat' vormt in het straatbeeld van de Spoorstraat. De architectonische kwaliteit is nadrukkelijk besproken met het RKT juist omdat het een beeldbepalende locatie betreft, waarbij een 'slanke' toren het zicht zo weinig mogelijk belemmerd. Het RKT was uiteindelijk zeer te spreken over het behaalde resultaat. Dat het bouwplan gevolgen zal hebben die, zoals reclamant stelt, betiteld zouden kunnen worden als 'vervuilen omgeving', belemmeren uitzicht' en 'proppen tussen bebouwing' onderschrijven wij niet.

- e. Reclamant is van mening dat het benodigde aantal parkeerplaatsen is berekend met een onjuiste parkeernorm. Met als gevolg dat er bij het bouwplan te weinig parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. Dit zal gevaarlijke situaties en parkeerchaos met zich meebrengen, waar zij als bewoner van het aan de overzijde gelegen complex hinder van zal ondervinden.
 - *Reactie op deze zienswijze: In de CROW publicatie is voor de categorie woning goedkoop – voor de sterk stedelijke zone centrumgebied – inderdaad minimaal 1,1 en maximaal 1,2 parkeerplaatsen, gemiddeld 1,15 parkeerplaatsen per woning opgenomen. Waarbij het aandeel bezoekers geldt van 0,3 parkeerplaatsen per woning. Bij het bepalen van de parkeernorm is uitgegaan van het gemiddelde van de minimum en maximumnorm. Dat betekent dat het CROW-gemiddelde (inclusief bezoek) voor 'woning goedkoop' uitkomt op 1,15. Dit komt overeen met de berekening die is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing waarin is aangegeven dat de parkeernorm voor 'woning goedkoop' exclusief bezoek 0,85 en het aandeel bezoek 0,3 bedraagt. Deze rekenwijze is ook toegepast voor de overige functies (servicefalt/aanleunwoning, kantoor met baliefunctie). Parkeren voor bezoekers in het centrumgebied wordt opgelost in de openbare parkeervoorziening (de Keizer Karelgarage aan de Van Schaeck Mathonsingel). Reclamant is uitgegaan van een berekening waarbij het aandeel bezoekers is meegenomen in haar berekening, terwijl het parkeren voor bezoekers wordt opgelost in de openbare ruimte en niet in de normberekening meegenomen wordt.*
- f. Reclamant vindt dat de woningen van het bouwplan voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen niet als 'goedkoop' moeten worden gekwalificeerd, maar dat de woningen in de categorie midden vallen.
 - *Reactie op deze zienswijze: In 2012 lag de liberalisatiegrens of huurtoeslaggrens op € 664,66. Alle 117 woningen in het bouwplan hebben een huur onder de liberalisatiegrens. De liberalisatiegrens vormt tevens de grens tussen woningen in het goedkope en het middensegment. Alle woningen in het bouwplan vallen dus in de categorie goedkoop.*
- g. Graag verneemt reclamant hoeveel parkeerplaatsen daadwerkelijk worden gerealiseerd.
 - *Reactie op deze zienswijze: Er worden 98 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.*
- h. Een substantieel deel van de woningen voldoet niet aan de ontheffingscriteria van de Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder 'Nijmeegs beleid voor het toekennen van Hogere Waarden, maart 2007'. De gemeente stelt op pagina 24 van de ruimtelijke onderbouwing dat gemotiveerd van de beleidsregels kan worden afgeweken, doch uit de beleidsregels blijkt niet dat de gemeente zichzelf daaromtrent een discretionaire bevoegdheid heeft toegekend. Een groot deel van de woningen voldoet niet aan de ontheffingscriteria en derhalve kan dus geen ontheffing van de Wet geluidhinder worden verleend.
 - *Reactie op deze zienswijze: uit de akoestische rapportage "Spoortoren te Nijmegen; geluidbelasting vanwege weg- en railverkeer" met datum van 7 februari 2012, rapportnummer HC 3077-1-RA en opgesteld door adviesbureau Peutz blijkt dat het plan voldoet aan de Wet geluidhinder. De voorkeurswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer wordt weliswaar overschreden maar bij geen van de woningen wordt de maximum toegestane geluidsbelasting van 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer overschreden. Vanwege wegverkeerslawaai bedraagt de hoogst berekende geluidsbelasting 59 dB en vanwege railverkeerslawaai bedraagt die 57 dB. Alle woningen voldoen aan het ontheffingscriterium "de woningen vullen een open plaats op tussen bestaande bebouwing" uit de Beleidsregels Hogere*

Waarde(n) Wet geluidhinder 'Nijmeegs beleid voor het toekennen van Hogere Waarden' van maart 2007. Zowel ten noorden, oosten, zuiden als westen van deze ontwikkeling staat bebouwing en daarmee ligt deze ontwikkeling ingesloten tussen bestaande bebouwing.

Het plan bevat compenserende maatregelen om tegemoet te komen aan de beleidsregels. Daarom vinden wij het niet noodzakelijk dat beroep wordt gedaan op een expliciete bevoegdheid, die afwijken van beleidsregels rechtvaardigt. In hoofdstuk "2. Overwegingen" van het (ontwerp)besluit hogere waarde zijn de compenserende maatregelen al beschreven. 36 woningen aan de voorkant van de toren (Tunnelweg/Spoorstraat) hebben geen geluidsluwe zijde. Daarom zijn bij deze 36 woningen extra geluidmaatregelen getroffen. Bij deze woningen grenst één slaapkamer aan een buitenruimte (balkon). De buitenruimte van deze woningen kan door transparante schermen worden afgesloten, echter steeds zo dat er in afgesloten stand buitenluchtcondities heersen en er dus ook in afgesloten stand sprake is van een buitenruimte. De buitenluchtcondities in de buitenruimte worden gegarandeerd door middel van openingen waar lucht doorheen kan. Wanneer de schermen gesloten zijn is de buitenruimte geluidsluw. De muur van de slaapkamer, met daarin een te openen raam, die grenst aan de buitenruimte, is geluidsluw door deze maatregel. Naast dat de buitenruimte afsluitbaar wordt gemaakt, bestaat het plafond van de buitenruimte uit hoogwaardig akoestisch absorberend materiaal. Door deze maatregelen wordt aan de beleidsregel voldaan.

- i. Reclamant is van mening dat de verhuurbaarheid van de woningen, gezien het niet kunnen verlenen van de ontheffing van de Wet geluidhinder, in het geding komt. Wat verwaarlozing en verloedering met zich meebrengt, hetgeen nadelige invloed heeft op de waarde van haar koopwoning.
 - *Reactie op deze zienswijze: Indien reclamant van mening is dat zijn woning minder waard wordt door deze ontwikkeling, dan kan op basis van artikel 6.1 Wro een verzoek tot planschade worden ingediend. Zijn financiële belang wordt hierdoor voldoende behartigd. Een verzoek om planschadevergoeding dient gericht te worden aan het College van B&W van de gemeente Nijmegen. Bij de beoordeling van dit verzoek zullen de bestaande en de nieuwe planologische mogelijkheden worden vergeleken. Ook in het vigerende bestemmingsplan was nieuwbouw mogelijk. Er wordt voldaan aan de wettelijke geluidnormen. Voorts kan de buitenmuur die de slaapkamer van de buitenruimte scheidt, door de bewoners geluidsluw worden gemaakt, zoals beschreven onder reactie 2.h. Het valt dan ook niet te verwachten dat deze zaken de verhuurbaarheid van de woningen zal aantasten en zal leiden tot de in de zienswijze genoemde indirecte negatieve effecten.*
- j. Onduidelijk is wat het groepsrisico tot 2021 is en wanneer het Basisnet Spoor in werking zal treden.
 - *Reactie op deze zienswijze: In paragraaf 3.5.5 'verantwoording groepsrisico' staat de hoogte van het huidige groepsrisico. Dit bedraagt momenteel 0,318 x de oriënterende waarde en het wordt 0,319 x de oriënterende waarde inclusief de planvorming. Vanwege de relatief grote afstand van het plangebied ten opzichte van het spoor verandert de hoogte van het groepsrisico slechts marginaal. In 2021 zal de oriënterende waarde tot 0,112 x de oriënterende waarde dalen door middel van de nieuw te treffen veiligheidsmaatregelen. Het is inderdaad nog niet duidelijk wanneer het Basisnet formeel in werking zal treden aangezien het Basisnet een landelijk netwerk is. Het Rijk moet deze beslissing nemen, dit ligt dus buiten de invloedsmogelijkheden van de gemeente Nijmegen. De laatste prognoses geven aan dat wellicht al in juli 2013 het Basisnet in werking zal treden aangezien het Basisnet al aan de Tweede kamer is aangeboden. Conform de "Handreiking verantwoording groepsrisico" moet gerekend worden met verwachte aantallen wagons die in 2021 over het spoor rijden. Deze prognoses worden door Prorail afgegeven. Wij vinden het risico ten gevolge van het huidige en ook toekomstig spoorvervoer momenteel aanvaardbaar, dat er daarnaast in de toekomst nog technische maatregelen getroffen worden waardoor het risico zal dalen maakt de situatie dan alleen nog maar veiliger.*

- k. Reclamant vindt dat de gemeente een archeologisch onderzoek ten grondslag had dienen te leggen aan de ruimtelijke onderbouwing van het projectafwijkingsbesluit. Onduidelijk is of het bouwplan überhaupt gerealiseerd kan worden in verband de archeologische waarden.
- *Reactie op deze zienswijze: Het plangebied ligt in een gebied met waarde 3 archeologie (zoals bedoeld op de Archeologische beleidskaart). Het vastgestelde, maar nog niet in werking getreden, bestemmingsplan Nijmegen Centrum - Stationsomgeving zal via artikel 20 (zoals indiener aangeeft) deze archeologische waarden gaan beschermen. Hoewel het vigerende bestemmingsplan Stadscentrum Randzone I geen specifiek voorschrift kent ter bescherming van archeologische waarden, hebben wij hier wel uitdrukkelijk rekening mee gehouden bij ons besluit op de aangevraagde omgevingsvergunning (in de ruimtelijke onderbouwing). Wij hebben hiertoe onder andere het volgende overwogen. Bij bouw- en grondwerkzaamheden op terreinen met een waarde 3 archeologie is het uitgangspunt behoud in situ via plaanpassing of eventueel inpassing van archeologische resten (behoud in situ). Indien er ten behoeve van de andere op de gronden geldende bestemming een bouwwerk wordt opgericht van meer dan 50 m² dan wel de bodem moet worden geroerd, dient er een rapport te worden overlegd waarin de archeologische waarden worden beschreven en waarin wordt aangegeven hoe men met deze waarden om zal gaan. Op basis van het archeologisch onderzoek gedaan in de bouwput van het huidige politiebureau aan de Stieltjesstraat 1 te Nijmegen, (die aanmerkelijk groter was dan het huidige gebouw en liep tot aan het voormalige TPG-gebouw), is de diepte bepaald waarop archeologische sporen in het plangebied kunnen worden verwacht, nl. NAP+14.80. Dit is een maat met een veiligheidsmarge van ca. 1 meter, maw. de archeologische sporen doen zich naar verwachting pas vanaf 13.80 + NAP voor. De bouwput voor de nieuwbouw reikt grotendeels niet dieper dan 14.80 + NAP. Hiermee wordt de doelstelling 'behoud in situ' bereikt. Slechts op enkele plekken, nl. ter plaatse van de liftschacht en enkele pijlers, moet wat dieper ontgraven worden tot maximaal NAP+13,72. Omdat dit de maat van 13.80 + NAP overschrijdt, is voorgeschreven dat de ontgraving op deze lokaties archeologisch begeleid dient te worden. Een dergelijk onderzoek kan niet vooraf plaatsvinden, maar alleen tijdens het uitgraven van de bouwput.*
- l. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt niet dat het bouwplan financieel uitvoerbaar is. Talis kan als gevolg van insolventie misschien het bouwplan niet realiseren, als omwonende zal zij dan schade lijden als gevolg van een onaf bouwplan. Het realiseren van 556m² commerciële ruimte is, gezien de financiële crisis en leegstand van commerciële ruimte, onverantwoord en het is maar de vraag of deze ruimte verhuurd zal worden.
- *Reactie op deze zienswijze: Uit woningmarktonderzoeken (zie onder andere paragraaf 3.1 van de ruimtelijke onderbouwing) is gebleken dat er grote behoefte is aan goedkope huurwoningen en woningen in een centrum stedelijk woonmilieu. Het bouwplan voorziet in die behoefte. Uiteraard betekent dit een forse investering voor de ontwikkelende partij (Talis). De nieuwbouw van sociale huurwoningen gaat altijd gepaard met zogeheten 'onrendabele toppen'. Dit is het verschil tussen de investering en de contante operationele kasstromen van 50 jaar verhuur. Talis baseert haar investeringsbeslissingen niet op 'onrendabele toppen' maar op rendementen. Dat is ook in dit geval gebeurd. Aangezien het project in de Spoorstraat voldoet aan de rendementseis van Talis, is besloten om door te gaan met het project. Het besluit om door te gaan met het project, dateert van voor de maatregelen die het huidige kabinet voor corporaties in petto heeft. Het is op zich waar dat er grote financiële tegenvallers voor corporaties aan zitten te komen. En dit zal betekenen dat corporaties niet alle geplande investeringen meer kunnen doen en keuzes moeten maken tussen voorgenomen projecten. Eén van de projecten waar Talis de hoogste prioriteit aan geeft om volkshuisvestelijke en maatschappelijke redenen, is de woontoren aan de Spoorstraat. Dit betekent dat Talis niet afziet van het bouwen van deze toren. In de meerjarenprognose van Talis is rekening gehouden met de investering die deze toren vergt.*

De financiële positie van Talis is zodanig dat er voldoende investeringsruimte is om de investering in de toren te plegen, ondanks de extra belastingdruk die er voor corporaties (dus ook Talis) aan zit te komen.

- *Talis wil aan de commerciële ruimten op de begane grond een maatschappelijke invulling geven. Bij veel maatschappelijke partners van Talis (denk aan zorginstellingen, opbouwwerk e.d.) bestaat behoefte aan bedrijfsruimte. Te denken valt aan kantoorruimte, baliefuncties, ontmoetingsruimte, specifieke voorzieningen in de categorie Bakkerscafe, Blixem etc.. Recent heeft Talis bijna 1.500 m² in de nieuwbouw op het Dobbelmanterrein (de Castellatoren) verhuurd aan Tandem, Swon en MEE. Daarmee is echter nog niet voorzien in de volledige behoefte. Ook realisering van de bedrijfsruimte aan de Spoorstraat is daarvoor nodig.*
- m. Indien de gemeente overgaat tot het verlenen van de omgevingsvergunning zal reclamant een verzoek tot planschade indienen
 - *Reactie op deze zienswijze: Indien reclamant van mening is dat zijn woning minder waard wordt door deze ontwikkeling, dan kan op basis van artikel 6.1 Wro een verzoek tot planschade worden ingediend. Zijn financiële belang wordt hierdoor voldoende behartigd. Een verzoek om planschadevergoeding dient gericht te worden aan het College van B&W van de gemeente Nijmegen. Bij de beoordeling van dit verzoek zullen de bestaande en de nieuwe planologische mogelijkheden worden vergeleken. Ook in het vigerende bestemmingsplan was nieuwbouw mogelijk.*
- n. Indien de gemeente overgaat tot het verlenen van de omgevingsvergunning verzoekt zij om gehoord te worden.
 - *Reactie op deze zienswijze: voor dit bouwplan dient de gemeenteraad een definitieve verklaring van geen bedenkingen af te geven voordat de omgevingsvergunning verleend kan worden. Behandeling en besluitvorming omtrent het afgeven van de definitieve verklaring van geen bedenkingen vindt plaats tijdens een politieke avond. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend wordt via een aparte brief uitgenodigd voor de politieke avond waarin u tijdens de Burgerronde in kunt spreken over het onderwerp. Er vindt echter geen hoorzitting plaats.*

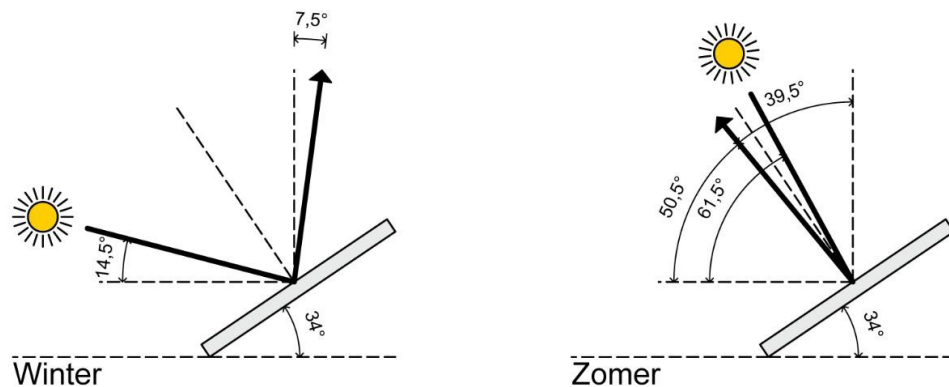
3. Zienswijze ingediend door de bewoners van de Burgemeester Hustinxstraat 290.

- a. Reclamanten zijn van mening dat door de bouw van de toren hun uitzicht wordt ontnomen en hun woongenot achteruit gaat en zijn bang dat zij door cumulatie van hoge nieuwbouw in de omgeving (Doorroosje, gebouw belastingdienst) zij het gehele uitzicht kwijt zijn. Ook is er sprake van aantasting van hun privacy door inblik vanuit de toren na realisatie van het bouwplan en daalt hun woning in waarde.
 - *Reactie op deze zienswijze: zie beantwoording gemeente onder 1a, b en c. In aanvulling daarop merken wij op dat nieuwe bouwplannen in de omgeving zullen moeten voldoen aan de bouwhoogtes die zijn neergelegd in het bestemmingsplan. Als hier niet aan wordt voldaan, kan er alleen een vergunning worden verleend als er, rekening houdend met alle belangen, sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Omwonenden zullen ook dan de mogelijkheid hebben om hun zienswijze te geven. Er zijn ons op dit moment geen dergelijke hoogbouwplannen bekend, die zich in het directe zicht vanuit de woning van reclamant bevinden. De angst voor nieuwe hoogbouw in de toekomst, is voor ons nu geen reden om de aangevraagde omgevingsvergunning te weigeren.*
- b. Reclamanten vinden dat sociale woningbouw een ander soort publiek geeft, ze hebben veel minder met de locatie omdat ze minder met de omgeving hebben. Als ze minder met de omgeving hebben, hebben ze ook minder met de kwaliteit van de omgeving.
 - *Reactie op deze zienswijze: Dit vooroordeel over sociale woningbouw ondersteunen wij niet. Bovendien wordt dit bezwaar niet met objectieve feiten onderbouwd.*
- c. Reclamanten maken zich zorgen dat de zonnepanelen die op het lage gebouw zijn gesitueerd zorgen voor weerkaatsing van de zon in hun richting.
 - *Reactie op deze zienswijze: Op het dak van de plintbebouwing (hoogte circa 18,8 meter +p) en op het dak van de techniekruimte boven op de toren (hoogte circa 74 meter +p) van nieuwbouwplan Nimbus zijn fotovoltaïsche cellen voorzien*

("zonnepanelen"). De zonnepanelen hebben een blauw-zwart uiterlijk en worden beschermd door glasplaten. De zonnepanelen reflecteren een deel van het zonlicht dat erop valt. Onderstaand wordt uiteengezet in welke richting invallend zonlicht teruggekaatst wordt door de panelen. Alleen weerkaatsing van direct invallende zonnestralen worden in ogenschouw genomen, omdat de (felle) weerkaatsing daarvan als hinderlijk kan worden ervaren. Basis van de reflectie-analyse is het natuurkundige principe dat bij reflectie de hoek van inval spiegelsymmetrisch gelijk is aan de uitvalshoek van het licht. Op een horizontaal reflecterend vlak zullen stralen die bijvoorbeeld onder een hoek van 30 graden vanaf links invallen zullen onder een hoek van 30 graden naar rechts worden weerspiegeld.

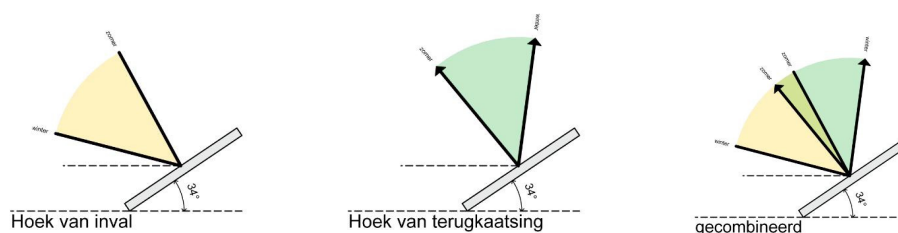
De PV-panelen zullen worden opgesteld in een hoek* van 34 graden. De oriëntatie van de panelen is pal zuid. Daarnaast is de zonshoogte bepalend. In Nederland is de zonshoogte* maximaal 61,5 graden (zomersituatie, circa 13:30 uur lokale zomertijd). De minimale zonshoogte* op het middaguur is 14,5 graden (wintersituatie, circa 12:30 uur locale tijd).

In schema 1 zijn beide situaties weergegeven.



In de winter zal de zon weerkaatst worden in noordelijke richting, onder een hoek* van 82,5 graden (dus bijna verticaal omhoog). In de zomer zal zonlicht weerkaatst worden in zuidelijke richting onder een hoek* van 50,5 graden.

In schema 2 zijn de zones aangegeven voor invallend licht (geel) en voor weerkaatst licht (groen).



Uit beide schema's blijkt dat rechtstreekse reflectie nooit op kan treden in de richting van de bebouwing aan de overzijde van de Spoorstraat/Tunnelweg/Burgemeester Hustinxstraat. De plaatsingshoogte op ruim 18 meter boven peil draagt daar nog extra aan bij.

4. Zienswijze ingediend door de eigenaren van de Burgemeester Hustinxstraat 282.

- Reclamanten zijn van mening dat hun uitzicht over de Waal in de richting van Oosterhout vanuit hun appartement op de 10^e verdieping negatief wordt beïnvloed door het bouwplan
 - Reactie op deze zienswijze: zie beantwoording gemeente onder 1a.
- De bouwplannen zullen negatieve gevolgen hebben voor de waarde van hun woning.
 - Reactie op deze zienswijze: zie beantwoording gemeente onder 1c.

5. Zienswijzen (met dezelfde inhoud) ingediend door bewoners van Kronenburgersingel 7, 23, 41, 47, 75, 91, 105 en 135.

- a. Reclamanten zijn van mening dat de Kronenburgersingelflat waarin zij woonachtig zijn samen met de nieuwbouw van de Nimbus een klankkast gaat vormen, waarbij vooral in het gebruik van de geplande parkeerplaatsen op grond van de Nimbus geluidsoverlast is te verwachten. Het geluidsrapport is eenzijdig opgesteld en hierbij is alleen gekeken naar de Nimbus zelf, niet naar de gevolgen voor de omliggende gebouwen. Reclamanten vinden dat dit nader onderzocht dient te worden.

Reactie op deze zienswijze: Vooropgesteld wordt dat er geen formeel toetsingskader en geluidsnorm bestaat voor geluidsemissie vanwege parkeren op een parkeerterrein behorend tot een woongebouw. Dat is het uitgangspunt van waaruit dit punt dient te worden benaderd.

Peutz heeft op dit punt toch nog een en ander nader onderzocht. Daaruit is gebleken dat indien hier getoetst zou (moeten) worden aan de voor milieurechtelijke inrichtingen gangbare waarden, aan die etmaalwaarden wordt voldaan. Gebleken is dat de etmaalwaarden met betrekking tot het LAeq binnen de gangbare etmaalwaarden bevinden welke op een binnenterrein in een druk stadsdeel mogen worden verwacht, en wel 45 dB(A). Dit houdt in dat het leefmilieu ten gevolge van de te realiseren Nimbus toren voor het binnenterrein in algemene termen aan de daaraan te stellen eisen kan voldoen, waarbij wordt uitgegaan van de gecombineerde verkeersbewegingen van zowel de bedrijvigheid in de onderbouw als wel de bewoners.

Wat betreft de dagperiode kan nog worden opgemerkt dat de te hergebruiken locatie een terrein betreft waar voorheen een kantoorflat stond van het Arbeidsbureau, waarbij het binnenterrein ook in gebruik was als parkeerterrein voor onder meer het grote aantal daar werkzame personeel.

De Wet milieubeheer gaat er van uit dat eventuele piekgeluiden niet hoeven te worden meegerekend als aan de etmaalwaarden wordt voldaan. Dat is in onderhavige ruimschoots het geval.

Voor het overige moet een en ander in het juiste perspectief worden gezien en zijn de volgende feiten en omstandigheden nog van belang.

Zoals ook Peutz aangeeft, kunnen vanwege het ontbreken van een formeel toetsingskader eventuele piekwaarden buiten beschouwing worden gelaten, hetgeen ook het geval is bij parkeerterreinen van horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen.

Opgemerkt wordt dat geen enkele parkeerplaats op een afstand van minder dan 40 meter van een woning aan die strenge (voor milieurechtelijke inrichtingen geldende) normen kan voldoen. Dat is in de huidige woonomgeving en hedendaagse maatschappij zeer vaak het geval en levert doorgaans geen problemen op.

De nieuwbouw ziet op huurwoningen en niet iedere woning zal beschikken over een auto en het gebruik daarvan zal slechts in geringe mate 's nachts plaats vinden.

Peutz heeft berekend dat er per parkeerplaats 2,6 voertuigbewegingen per etmaal zullen zijn waarvan 0,2 voertuigbewegingen per nachtperiode, hetgeen neer komt op slechts 1 per 5 nachten.

Hierbij kan worden opgemerkt dat de bedrijven die ook van het parkeerterrein gebruik kunnen maken 's avonds en 's nachts niet in bedrijf zijn.

Verder kan worden opgemerkt dat de parkeerplaatsen zijn verdeeld over een ondergronds en een bovengronds gedeelte en dat er ook rekening mee gehouden kan worden dat een (groot) deel van de bewoners hun auto liever ondergronds parkeren, waarmee het aantal bovengrondse parkeerder nog verder zal afnemen.

Het vigerende bestemmingsplan (Bestemmingsplan Stadscentrum Randzone I) laat overigens een kantoorgebouw toe (middelhoogbouw) met een bouwhoogte tot 25 meter (deels maximaal 6 meter en deels maximaal 25 meter).

Wij zijn van mening dat de gevolgen voor omwonenden van het aangevraagde bouwplan, vergeleken met een bouwplan dat volledig gebruik maakt van de vigerende bestemmingsplanmogelijkheden, niet zodanig zijn dat de aangevraagde vergunning moet worden geweigerd.

Met betrekking tot het parkeeraspect kunnen we, gelet op de vigerende bestemmingsplanmogelijkheden, bijvoorbeeld het volgende zeggen. Een kantoorgebouw dat volledig gebruik maakt van de vigerende bestemmingsplanmogelijkheden (nog afgezien van de bouwmogelijkheden onder peil) zou, grof berekend, een totale BVO kunnen hebben van 3.950 m². Als we uitgaan van een parkeerbehoefte van 1,05 parkeerplaatsen (exclusief bezoek) per 100 m² bvo (kantoor met baliefunctie), dan betekent dit een totale parkeerbehoefte van 41,48 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen mogen op grond van het vigerende bestemmingsplan op een parkeerterrein in de buitenlucht rondom het gebouw worden aangelegd.

Overigens kan in dit kader worden opgemerkt dat ook voor de omliggende appartementencomplexen, waaronder die van reclamanten zelf, thans voorzieningen zijn getroffen op het binnenterrein voor parkeren. Ondanks dat deze parkeervoorzieningen dicht op de appartementen zijn gelegen dan de nieuw te realiseren parkeervoorziening, zijn hierover geen klachten bekend.

Rekening houdend met het bovenstaande, waar onder meer uitdrukkelijk is uitgegaan van de uitgangssituatie met het hier destijds gevestigde Arbeidsbureau, de vigerende bestemmingsplanmogelijkheden en rekening houdend met een etmaalwaarde van 45 dB(A), waarbij bovendien de verkeersbewegingen op het binnenterrein in vooral het onoverdekte deel van de parkeervoorziening als beperkt worden aangemerkt in de nachtperiode, hebben wij afgewogen dat de nieuwe ontwikkeling acceptabel is met betrekking tot het realiseren van een goed woonmilieu..

- b. Tevens vinden reclamanten dat er geluidsoverlast is te verwachten door windval rond de woontoren. Ook hier blijkt onvoldoende wat de gevolgen zijn.
 - *Reactie op deze zienswijze: Voor wat betreft geluiden ten gevolge turbulentie rond de toren het volgende: als er lucht op een object valt zal er geluid geproduceerd worden. Het geluidniveau is afhankelijk van de lichtsnelheid en niet van de mate van turbulentie. Uit het verrichte windonderzoek blijkt dat de lichtsnelheid op een aantal plaatsen enigszins hoger wordt. Hier zal dan ook sprake kunnen zijn van een verhoogd geluidsniveau ten gevolge van de wind. Deze ruisachtige geluiden zullen normaliter geen aanleiding geven tot klachten. Klachten ontstaan normaliter alleen indien er tonale geluiden ontstaan. Dergelijke geluiden kunnen ontstaan indien er bijvoorbeeld objecten met scherpe randen aanwezig zijn. De details van het gebouw (waaronder alle randen) zijn door Bureau Geveladvies beoordeeld op bouwkundige en uitvoeringstechnische kwaliteit en duurzaamheid. Daarbij zijn bouwfysische aspecten uitgebreid aan de orde geweest en is ook het aspect geluid besproken in de zin van het risico van (hinderlijke) geluidsproductie ter plaatse van spleten, kieren en hoeken. Uit de beoordeling door Bureau Geveladvies is geen aanleiding naar voren gekomen om de detaillering en/of materialisering aan te passen. Er is aldus geen geluidsoverlast door windval te verwachten.*
- c. Door de hoogte van de Nimbus verwachten reclamanten dat een groot deel van de Kronenburgersingelflat gedurende de dag in de schaduw van de woontoren zal liggen.
 - *Reactie op deze zienswijze: Er is een bezonningsstudie verricht, waarin de effecten voor de belendende percelen en de ruimere omgeving door slagschaduw van de toren zijn weergegeven. Aanvullend is door de gemeente nog een bezonningsstudie uitgevoerd waarbij tevens het gebouw van Doornroosje, de nu in aanbouw zijnde nieuwbouw op de voormalige TPG-locatie, is meegenomen. Uit de bezonningsstudies blijkt dat de bezonningsituatie voor de Kronenburgersingel minimaal blijft voldoen aan de zogeheten 'lichte TNO-norm'. Hierbij dient te worden opgemerkt dat die lichte TNO norm bedoeld is voor woonkamers maar dat bij het verrichte onderzoek deze norm desondanks is gehandhaafd, ook al betreft het hier de gevolgen voor de slaapkamers. Hoewel reclamanten verwachten dat een groot deel van de Kronenburgerflat gedurende de dag in de schaduw zou komen te liggen, dient allereerst te worden opgemerkt dat bij de beoordeling van de ingediende zienswijzen het concreet gaat over de gevolgen voor die betreffende woningen. Naar aanleiding van de 8 ingediende zienswijze door bewoners aan de*

Kronenburgersingel heeft Hoogte Twee Architecten, in navolging van de eerdere twee studies, nog een aanvullend detailonderzoek uitgevoerd. Het betreft een integrale detailstudie aan de hand waarvan (met behulp van o.a. de tekeningen en bijlagen) de eventuele gevolgen van het plan ten opzichte van wat het vigerende bestemmingsplan al mogelijk maakt(e) kunnen worden gezien. Het blijkt dat voor 5 van de 8 reclamanten het bouwplan geen invloed heeft. In vergelijking met het huidige planologisch regime blijft de bezonningssituatie goed in die zin dat het aantal mogelijke bezonningsuren in de slaapkamer (en keuken) meer dan 3 uur blijft bedragen. Het blijkt dat voor 2 van de 8 een vermindering van $\pm$ een half uur van genoemde mogelijke bezonningsuren optreedt. Het blijkt dat voor 1 van de 8 een vermindering van $\pm$ een uur van genoemde mogelijke bezonningsuren optreedt. Uit het aanvullend detailonderzoek blijkt dat alle woningen aan de "lichte TNO-norm" voldoen en "schaduwgevolgen voor woningen waarvoor het bouwplan Nimbus nadeliger bezonningsgevolgen heeft dan de bebouwingsmogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan bieden acceptabel zijn, waaronder verstaan wordt dat het aantal mogelijke bezonningsuren in de op de bouwlocatie georiënteerde verblijfsruimten van deze woningen minimaal 2 uren bedraagt in de toetsingsperiode 19 februari – 21 oktober met een zonshoogte van meer dan 10 graden boven de horizon. Wij achten deze situatie niet onaanvaardbaar en niet zodanig dat aan het bouwplan geen doorgang verleend zou mogen worden. Overigens, uit de rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat (zelfs) wanneer sprake is van een (aanzienlijke) afname van de bezonningssituatie, gelet op het feit dat (nog steeds) voldaan wordt aan de lichte TNO-norm en het bouwbesluit en mede gelet op het feit dat sprake is van een binnenstedelijke situatie in of grenzend aan een centrumgebied, dit niet betekent dat gesproken kan worden van een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat van reclamant zodanig dat aan het plan geen medewerking zou mogen worden verleend.

- d. Reclamanten zijn van mening dat de lichtinval in hun appartementen beperkt wordt door de Nimbus. Het rapport van Peutz acht lichtinval in hun slaapkamers en keukens van mindere waarde, maar zij ervaren dat anders.
- *Reactie op deze zienswijze: Het is niet duidelijk naar welk rapport u verwijst. De rapporten van Peutz betreffen akoestische onderzoeken en een windhinderonderzoek en gaan niet over bezonning of daglichttoetreding. Hierna wordt in zijn algemeenheid ingegaan op (dag)lichttoetreding. In het Bouwbesluit staan de eisen waar daglicht van verblijfsruimten in een woning aan moeten voldoen. Volgens deze eisen mogen alleen belemmeringen op het eigen perceel worden meegenomen. In de rekenmethode van het Bouwbesluit voor daglichttoetreding in verblijfsruimten van een woning wordt gerekend met een standaard afscherming die de omgeving symboliseert. Bebouwing op belendende percelen wordt in een reductiefactor verdisconteerd. Deze reductiefactor representeert de werkelijke belendingen, waardoor de uiteindelijke vorm van bouwplan Nimbus geen gevolgen heeft voor de Bouwbesluit-daglichtberekening van de appartementen aan de Kronenburgersingel.*