



D141037998



Besluit op aangevraagde omgevingsvergunning (verleend)

Wij hebben op 24 september 2013 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen van ProRail B.V., de heer W. van Minderhout, Moreelsepark 3, 3511 EP te Utrecht voor het uitbreiden van de bestaande fietsenstallingen op het perceel kadastraal bekend:

Gemeente: Hatert
Gemeente: Hatert

Sectie: B
Sectie: B

Nummer: 5108
Nummer: 5101

plaatselijk bekend als Verlengde Groenestraat / Heyendaalseweg te Nijmegen.

De aanvraag is geregistreerd onder nummer Z13.031098.

Besluit

Wij besluiten, gelet o.a. op artikel 2.1, 2.2 en paragraaf 2.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de aanvraag om een omgevingsvergunning te verlenen.

Het verlenen van de omgevingsvergunning heeft betrekking op de volgende activiteit(en):

- A. het bouwen van een bouwwerk (art. 2.1, lid 1, sub a Wabo);
- B. het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, e.a. (artikel 2.1, lid 1 sub c Wabo).

Inhoudelijke overwegingen

De inhoudelijke motivering van ons besluit is, per activiteit, verderop in dit besluit opgenomen (in de bijlagen).

Ingediende zienswijzen

Het ontwerp-besluit met de gewaarmerkte stukken heeft met ingang van 22 mei 2014 tot en met 2 juli 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode konden zienswijzen worden ingediend.

Naar aanleiding van het ontwerp-besluit zijn acht zienswijzen ingediend.

In de "nota zienswijzen" die verderop in dit besluit is opgenomen (in een bijlage) gaan wij hier gemotiveerd op in.

Opmerkingen

Ten aanzien van deze omgevingsvergunning hebben wij opmerkingen die relevant zijn bij de realisatie van het plan. Deze opmerkingen zijn verderop in dit besluit zijn opgenomen (in de bijlagen).

Gewaarmerkte stukken en bijlagen

Wij merken op dat alle bijlagen en gewaarmerkte stukken deel uitmaken van deze omgevingsvergunning.

Procedure

Op de aanvraag om een omgevingsvergunning is de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht toegepast.

Ter inzage

Het definitieve besluit met de daarbij behorende stukken ligt met ingang van 2 oktober 2014 gedurende een periode van zes weken ter inzage in de Stadswinkel bij de informatiebalie, Mariënborg 75, Nijmegen, geopend van maandag t/m vrijdag van 9.00 – 17.00 uur en op donderdag van 9.00 – 20.00 uur.

Beroepsmogelijkheid

Belanghebbenden die het niet eens zijn met het besluit, kunnen beroep indienen. Dit geldt alleen voor belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit hebben ingediend.

Wanneer een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijzen heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit, kan hij op grond van deze bijzondere omstandigheden toch beroep instellen.

Als een belanghebbende geen zienswijzen heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit, kan hij wel beroep instellen tegen de wijzigingen die bij het nemen van het besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit zijn aangebracht.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt 6 weken. De beroepstermijn start op de dag na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Alleen als er bijzondere omstandigheden zijn waardoor er geen zienswijze(n) kon(den) worden ingediend, is er een kans dat de bestuursrechter het beroep toch behandelt.

Het gemotiveerde beroepschrift moet worden ingediend bij de rechtbank te Arnhem. Het postadres van de rechtbank is: Rechtbank Gelderland, team bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem.

In het beroepschrift moeten in ieder geval de volgende gegevens vermeld worden:

1. naam en adres (inclusief postcode) van de indiener;
2. de datum;
3. een omschrijving van dit besluit;
4. de gronden (motieven) waarop het beroep berust;
5. de handtekening.

Het beroepsschrift kan ook digitaal worden ingediend via het digitaal loket op <http://loket.rechtspraak.nl/>. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van DigiD.

Voor het behandelen van het beroepsschrift zijn griffierechten verschuldigd. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rechtbank (telefoonnummer: 026 - 359 20 00).

Voorlopige voorziening

Zodra het besluit in werking treedt, kan de vergunninghouder het plan uitvoeren. Het indienen van een beroepsschrift schort de inwerkingtreding niet op.

Diegenen die willen voorkomen dat de vergunninghouder gebruik maakt van de vergunning, kunnen om een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank te Arnhem. Het postadres van de rechtbank is: Rechtbank Gelderland, team bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem.

Een dergelijk verzoek, gericht aan de voorzieningenrechter, kunt u pas indienen nadat u een beroepschrift heeft ingediend en dient eveneens de bovenstaande gegevens te bevatten. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. De rechter beoordeelt het verzoek en doet vervolgens uitspraak.

Het verzoek kan ook digitaal worden ingediend via het digitaal loket op <http://loket.rechtspraak.nl/>. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van DigiD.

Voor het behandelen van een verzoek om voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rechtbank (telefoonnummer: 026 - 359 20 00).

Inwerkingtreding

In hoofdstuk 6 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt de datum van inwerkingtreding van omgevingsvergunningen geregeld. De datum waarop een omgevingsvergunning in werking treedt, kan van geval tot geval verschillen.

Ten aanzien van deze verleende omgevingsvergunning geldt dat hij in werking treedt met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn (art. 6.1 lid 2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Als er tijdens de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend, treedt de omgevingsvergunning niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Leges

Op grond van de legesverordening bent u leges verschuldigd. U krijgt binnenkort een acceptgiro toegezonden, waarmee de leges kunnen worden overgemaakt. Hierop staat ook vermeld op welke manier hiertegen bezwaar gemaakt kan worden.

Nijmegen, 29 september 2014

Het College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,
namens deze:



Ing. M.G. van Deelen, Hoofd Afdeling Vergunningverlening Omgevingsdienst Regio Nijmegen

Bijlagen:

1. Nota zienswijzen;
2. Dossierlijst;
3. Inhoudelijke beoordeling activiteit "het bouwen van een bouwwerk (art. 2.1, lid 1, sub a Wabo)";
4. Inhoudelijke beoordeling activiteit "het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, e.a. (artikel 2.1, lid 1 sub c Wabo).

Bijlage 1: Nota zienswijzen

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de zienswijzennota van het ontwerpprojectbesluit Nijmegen Groenewoud-Kwakkenberg – 2 (Verlengde Groenestraat-Heyendaalseweg) dat het uitbreiden van de bestaande fietsenstallingen op de locatie Verlengde Groenestraat / Heyendaalseweg (kadastraal bekend Gemeente: Hatert, Sectie B, Perceelnr.: 5101 en 5108) mogelijk maakt.

Het ontwerpprojectbesluit heeft gedurende 6 weken van donderdag 22 mei tot en met woensdag 2 juli 2014 ter visie gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen worden ingediend.

Bekendmaking heeft plaatsgevonden op de gemeentelijke website en in de Staatscourant van woensdag 21 mei 2014.

Zienswijzen en reacties van gemeentewege

Er zijn 8 zienswijzen ingediend, waaronder 4 verschillend. Deze nota geeft een overzicht van de reclamanten, hun zienswijzen en de beoordeling van deze reacties door burgemeester en wethouders. Hoofdstuk 2 van deze nota bestaat uit een overzicht van de reclamanten. Elke schriftelijke zienswijze heeft een nummer gekregen.

In hoofdstuk 3 volgt het overzicht van reacties en beoordeling van deze reacties. Per reclamant wordt opgenomen:

- (Naam en) adres reclamant;
- Inhoud van de zienswijze.
- Per zienswijze de reactie van gemeentewege hierop.

2. Overzicht reclamanten

1. Bewoners Verlengde Groenestraat 5, 6525 EG Nijmegen
2. Bewoonster Verlengde Groenestraat 51, 6525 EH Nijmegen
3. Bewoonster Verlengde Groenestraat 9, 6525 EG Nijmegen
4. Bewoners Verlengde Groenestraat 3, 6525 EG Nijmegen
5. Bewoners Verlengde Groenestraat 3, 6525 EG Nijmegen
6. Bewoners Verlengde Groenestraat 49, 6525 EH Nijmegen
7. PSP'92 Nijmegen, mede namens de Onafhankelijke Nijmeegse Partij, Spanjestraat 5, 6663 NP Lent
8. Stadsschoon Nijmegen Lent, Zwanenveld 6503, 6538 RV Nijmegen

3. Zienswijzen en reactie van gemeentewege

1. Bewoners Verlengde Groenestraat 5, 6525 EG Nijmegen

Zienswijze:

1. In het Ontwerpbesluit (Toelichting, 1.1. Aanleiding) wordt gesteld: *'Vanwege behoefte, Campus Heyendaal is sterk in ontwikkeling, waardoor het aantal dagelijkse bezoekers blijft stijgen, is het gewenst extra fietsenstallingen te realiseren op de stationslocatie.'* 'De
uitbreiding van het aantal fietsenstallingen zorgt voor het tegengaan van fout en hinderlijk gestalde fietsen en het tegengaan van verrommeling van het gebied.' In

Hoofdstuk 2 (2.2 Milieu algemeen/bedrijvigheid) wordt beweerd:

'Een uitbreiding van de fietsenstallingen bij het station Nijmegen-Heyendaal is onontkoombaar om de overlast van her en der verspreide fietsen te verminderen.'

Reclamanten zijn het niet eens met deze beweringen, die slechts ten dele waar zijn, en veel van een drogreden in zich hebben.

Indien de Gemeente c.q. ProRail bereid zou zijn het stallingsbeleid te handhaven en periodiek te controleren en te ruimen, dan zal uitbreiding van stallingen niet nodig blijken. Het gros van de gestalde fietsen komt nooit van zijn plaats. Eenvoudige controle (b.v. door middel van papieren strips, zoals in een gemeente elders is gedaan) kan dat aantonen. Omdat de Gemeente

noch ProRail dergelijke controle heeft uitgevoerd, kan de voorgenomen uitbreiding geacht worden te berusten op ongefundeerde en niet-geverifieerde aannames. Reclamanten zijn dan ook van
mening dat uitbreiding van de fietsenstalling overbodig en een onnodige verspilling van geld is, en dat daarvoor geen vergunning had dienen te worden afgegeven.

Reactie Gemeente Nijmegen

De beslissing om extra fietsenstallingen aan te leggen is niet (alleen) gebaseerd op de visuele beoordeling van het huidige gebruik.

Prorail heeft vastgestelde methodes om het aantal benodigde fietsenstallingen te bepalen. Deze gaan niet alleen uit van de huidige situatie, maar ook van de toekomstige vraag. De aard en omvang van de projecten kennen een lange scope: projecten moeten een fietscapaciteit creëren die de behoefte voor de toekomst aankan. Daarom is inzicht nodig in de toekomstige behoefte aan fietsparkeren bij stations.

De ene methode gaat uit van tellingen van het huidige gebruik, waarbij een correctie wordt toegepast voor de verwachte ontwikkeling van het aandeel fietsparkeren. De andere methode is een modelmatige benadering waarbij op basis van een aantal parameters de fietsparkeerbehoefte wordt bepaald. Deze parameters betreffen bijvoorbeeld het aantal treinreizigers dat in- en uitstapt, het percentage dat hiervan een fiets gebruikt en de toekomstige ontwikkeling van de fietsparkeerbehoefte.

Op basis van deze methoden is bepaald dat ongeveer 400 extra fietsklemmen benodigd zijn. In 2010 is een stationsschouw georganiseerd waarbij zowel bewoners als verschillende organisaties aanwezig waren. Tijdens deze schouw is een groot aantal aandachtspunten naar voren gekomen, waaronder de capaciteit van de fietsenstallingen. Met de werkzaamheden aan station Nijmegen Heyendaal worden deze en andere aandachtspunten, zoals de toegankelijkheid voor mindervaliden, de uitstraling van het station en het groen aangepakt.

Ten aanzien van de 'weesfietsen' wordt er incidenteel actie ondernomen. Soms ging het alleen om het ruimen van fietswrakken, soms ook om fietsen die langer dan een bepaalde periode stonden gestald. Dit gebeurt ongeveer 2 tot 3 keer per jaar. Gebleken is dat uitbreiding van de stallingsruimte noodzakelijk is.

2. Indien het argument hierboven niet gehonoreerd wordt en uitbreiding van fietsenstalling gerechtvaardigd wordt geacht, maken reclamanten bezwaar tegen de situering van de voorgenomen uitbreiding.

Al in het vroegste stadium hebben reclamanten voorgesteld de door ProRail geplande uitbreiding niet te realiseren op het midden van de huidige parkeerplaats, maar op het oostelijke deel daarvan, waardoor de visuele hinder voor aanwonenden aanmerkelijk zou worden beperkt. Bij monde van de betrokken gemeenteburgemeester liet ProRail destijds weten dat voorstel te verwerpen omdat dan de fietsenstalling 'te ver van de stationsuitgang' zou liggen. Alweer een drogreden: bij talloze stations ligt de fietsenstalling nog verder weg dan in het door ons voorgestelde geval.

Reactie Gemeente Nijmegen

In een ontwerpssessie van de gemeente Nijmegen met de bewoners is een aantal varianten bepaald voor de locatie van de fietsenstallingen. Het verschil in locatie is voornamelijk de keuze tussen het plaatsen van de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de ingang van het station en het plaatsen van de fietsenstallingen dicht bij de Heyendaalseweg. Een aantal bewoners heeft deze laatste variant ingebracht, omdat de fietsenstallingen daarmee meer uit het zicht van de bewoners liggen.

Al deze varianten zijn door de gemeente verder uitgewerkt en met alle betrokken partijen besproken. Dit betreffen NS (eigenaar grond), ProRail (eigenaar fietsenstallingen), Stadsregio (subsidiegever), bewoners en verschillende disciplines van de gemeente Nijmegen. De meeste betrokkenen geven aan dat als de fietsenstallingen verder bij de ingang vandaan liggen, in de praktijk blijkt dat fietsers niet bereid zijn om een stuk te lopen. De fietsen zullen dan alsnog bij de ingang van het perron neergezet worden. Het gaat daarbij niet alleen om de fysieke loopafstand, maar ook om een logische ligging van de fietsklemmen. Om deze redenen is niet gekozen voor de variant van de bewoners.

3. Indien het argument hierboven sub 2 niet gehonoreerd wordt en uitbreiding van fietsenstalling op het midden van de parkeerplaats gerechtvaardigd wordt geacht, maken reclamanten bezwaar tegen de uitvoering/inrichting van de fietsenstalling. Bij herhaling hebben de aanwonenden verzocht geen overkapping aan te brengen, en het voorstel gedaan om de fietsenstalling enigszins verzonken aan te leggen, zodat visuele hinder voor aanwonenden beperkt blijft.

Aan de werkzaamheden, die nu al begonnen zijn, is te zien dat het gehele terrein juist opgehoogd is! In het Ontwerpbesluit lezen reclamanten dat de Gemeente er kennelijk mee instemt dat 'In verband met de uniformiteit en herkenbaarheid van de stationsomgeving wenst Prorail overkappingen aan te brengen over de fietsenstallingen.'

Voor het aanbrengen van overkappingen blijkt een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Reclamanten verzetten zich tegen het aanbrengen van een overkapping en maken bezwaar tegen de daarvoor benodigde wijziging van het bestemmingsplan, omdat de daarbij betrokken belangen niet adequaat zijn afgewogen. In redelijkheid valt niet te verdedigen dat uniformiteit en herkenbaarheid van

de fietsenstalling moeten prevaleren boven de visuele hinder die de aanwonenden van de overkapping zullen ondervinden. Waarom zouden de stallingen uniform moeten zijn? En zouden de fietsenstallingen zonder overkapping niet herkenbaar zijn? Het is absurd dat ProRail een overkapping wil aanbrengen voor de talloze 'weesfietsen' die nooit van hun plaats komen.

Reclamanten verwachten dat de gemeente meer aandacht geeft aan de redelijke *verlangens* van de bewoners dan aan de *wensen* (dictaat?) van ProRail, en derhalve niet tot wijziging van het bestemmingsplan zal besluiten en niet zal toestaan dat overkappingen worden aangebracht.

Reactie Gemeente Nijmegen

Vanuit de doelstellingen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om zoveel mogelijk mensen met de fiets naar de trein te laten komen, wordt ingestoken op maximaal comfort. Hierbij wordt de gehele keten van voor- en natransport, verblijf en het transport zelf in ogenschouw genomen. Daarom worden stallingen zo dicht mogelijk bij de stationsingang geplaatst, zijn er aanbind-voorzieningen voor de fiets en is er een overkapping om de fiets droog weg te kunnen zetten. Het gehele ontwerp van de stallingen inclusief overkappingen is gericht op maximale kwaliteit door gebruik van glas ontworpen onderdelen. Overal in Nederland worden zoveel mogelijk dezelfde overkappingen gebruikt. Zo zijn de fietsenstallingen altijd herkenbaar. Het heeft ook te maken met lopende contracten en het feit dat deze overkappingen zich inmiddels hebben bewezen.

De toepassing van fietsenstallingen met overkappingen is daarom als richtlijn door ProRail ingebracht en als randvoorwaarde in het project meegenomen.

In de voorbereiding is het verzoek om de fietsenstallingen bij voorkeur verlaagd aan te leggen meegenomen. In de praktijk is dit door de hoogteverschillen in het terrein, de eisen aan toegankelijkheid en de voorwaarden aan de aanleg van de fietsenstallingen (horizontaal) niet mogelijk gebleken.

De gemeente heeft goed kennis genomen van de bezwaren ten aanzien van de visuele hinder van de bewoners. Om deze hinder te beperken is de groenstrook aan de Verlengde Groenestraat vergroot en wordt hier hogere beplanting aangebracht. Aan de westzijde van de nieuwe stallingen worden hagen aangebracht.

4. Het Ontwerpbesluit (1.1 Aanleiding) voorziet in de verplaatsing van de 'inrijblokkering' in de richting van Heyendaalseweg ter hoogte van huisnummer 3. Bij herhaling hebben reclamanten aangegeven bezwaar te hebben tegen verplaatsing van de 'inrij-blokkering'.

Door verplaatsing van de 'inrij-blokkering' zal het autoverkeer de in- en uitstroom van treinreizigers gaan kruisen, hetgeen de doorstroming en de veiligheid niet ten goede komt. Reclamanten maken dan ook a priori bezwaar tegen het te nemen verkeersbesluit voor verplaatsing van de 'inrij-blokkering'.

Reactie Gemeente Nijmegen

De blokkering wordt verplaatst om te voorkomen dat mensen doorrijden naar het voorplein om daar reizigers te laten in- of uitstappen. Daar is te weinig ruimte om te keren en kruist men de fietsers en de voetgangersstroom van en naar het station. In de voorgestelde situatie is de Kiss&Ride goed te bereiken voor het brengen en halen van passagiers. Hier is ook een ruime keergelegenheid, zodat dat niet op de Verlengde Groenestraat hoeft te gebeuren.

De indieners van deze zienswijze hebben een apart bezwaar aangetekend tegen het Verkeersbesluit voor het verplaatsen van de blokkering. Deze overweging heeft geen relatie met het ontwerp(project)besluit voor de overkappingen en zal daarom in de procedure rondom het verkeersbesluit verder behandeld worden.

5. Het Ontwerpbesluit (2.8 Bereikbaarheid / mobiliteit) voorziet in de aanleg van een 'Kiss&Ride' voorziening met een parkeerduurbepaling van max. een half uur van 9.00-18.00.

Deze parkeerduurbepaling is belastend voor aanwonenden die niet over een parkeergelegenheid op eigen grond beschikken en vaak aangewezen zijn op ruimte op de aan te leggen 'Kiss&Ride' voorziening.

Reclamanten maken dan ook bezwaar tegen de voorgestelde parkeerduurbepaling, tenzij die wordt ingekort en alleen geldt op werkdagen. Een kortere parkeerduurbepaling is voldoende om enerzijds effectief om de langparkeerder-werker te weren, terwijl die anderzijds tegemoet komt aan de behoefte van aanwonenden.

Reactie Gemeente Nijmegen

De huidige parkeerplaatsen liggen op grond van de NS en betreffen geen openbare parkeerplaatsen, al werden ze wel als zodanig gebruikt, met name door werknemers van de campus. De NS heeft besloten de parkeerplaatsen op te heffen en om te zetten in enkele Kiss&Ride-parkeerplaatsen. Hiervoor is een verkeersbesluit genomen. Het terrein is bedoeld voor gebruikers van het station. Het limiteren van de parkeerduurbepaling is een suggestie die nader onderzocht zal worden en wordt behandeld in de procedure rondom het verkeersbesluit.

Daar de van gemeentewege georganiseerde bijeenkomsten met buurtbewoners (waarbij nooit een vertegenwoordiger van ProRail aanwezig was) in alle opzichten blijken te hebben geleid tot juist het tegendeel van de (bij herhaling) naar voren gebrachte belangen, en daar met de uitvoering van werkzaamheden is begonnen voordat de Gemeente een definitief besluit heeft genomen, concluderen reclamanten dat de Gemeente bij het vaststellen van het Ontwerpbesluit niet of niet voldoende alle daarbij betrokken belangen heeft afgewogen.

Reactie Gemeente Nijmegen

In het ontwerpproces is op verschillende momenten met de omwonenden afgestemd. Met ProRail is afgesproken dat de gemeente het overleg met de bewoners zal voeren.

De gemeente heeft de reacties van omwonenden met de betrokken partijen afgestemd (ProRail, NS, Stadsregio).

De gemeente heeft alle belangen gehoord en er is in de beginfase samen met de bewoners een ontwerpssessie gehouden, waarin verschillende varianten zijn opgesteld. Hierbij is ook de variant die een aantal bewoners voorstelden met een locatie van de fietsenstallingen nabij de Heyendaalseweg als volwaardige variant in het vervolgproces meegenomen.

De bewoners hadden verschillende ideeën en tegengestelde belangen. Het was niet mogelijk om één variant te maken waar alle bewoners zich in konden vinden. De meerderheid van de bewoners vindt de uiteindelijke variant een flinke verbetering van de situatie en is daarmee akkoord. Helaas is het niet mogelijk gebleken om ook de laatste bewoners met bezwaren tegemoet te komen. Wij zijn van mening dat we de belangen van de bewoners voldoende hebben meegenomen en dat de bewoners er per saldo flink op vooruit gaan. De kwaliteit van de openbare ruimte is toegenomen, onder meer door een investering in het groen. Door de groenstrook tussen de Verlengde Groenestraat en de fietsklemmen, worden de stallingen deels aan het zicht onttrokken.

2. Bewoonster Verlengde Groenestraat 51, 6525 EH Nijmegen

Zienswijze:

Er hebben verscheidene door de gemeente geëntameerde 'informatiebijeenkomsten' met de bewoners van de Verlengde Groenestraat betreffende de herinrichting van Station Heyendaal plaats gehad. Bij geen van deze bijeenkomsten was een vertegenwoordiging van ProRail aanwezig om de plannen toe te lichten en te overleggen over mogelijke varianten.

Nu moet reclamant constateren dat die 'informatiebijeenkomsten' het karakter van eenrichtings-verkeer hadden: reclamanten werd meegedeeld wat de plannen waren, maar niets van hetgeen reclamanten als bewoners daarop naar voren hebben gebracht is terug te vinden in het Ontwerpbesluit van de Gemeente. Integendeel: de Gemeente staat toe dat ProRail een plan uitvoert dat juist het tegendeel inhoudt van wat reclamanten belangrijk vinden en hebben voorgesteld.

Reactie Gemeente Nijmegen

In het ontwerpproces is op verschillende momenten met de omwonenden afgestemd. Met ProRail is afgesproken dat de gemeente het overleg met de bewoners zal voeren.

De gemeente heeft de reacties van omwonenden met de betrokken partijen afgestemd (ProRail, NS, Stadsregio).

De gemeente heeft alle belangen gehoord en er is in de beginfase samen met de bewoners een ontwerpssessie gehouden, waarin verschillende varianten zijn opgesteld. Hierbij is ook de variant die een aantal bewoners voorstelden met een locatie van de fietsenstallingen nabij de Heyendaalseweg als volwaardige variant in het vervolgproces meegenomen.

De bewoners hadden verschillende ideeën en tegengestelde belangen. Het was niet mogelijk om één variant te maken waar alle bewoners zich in konden vinden. De meerderheid van de bewoners vindt de uiteindelijke variant een flinke verbetering van de situatie en is daarmee akkoord. Helaas is het niet mogelijk gebleken om ook de laatste bewoners met bezwaren tegemoet te komen. Wij zijn van mening dat we de belangen van de bewoners voldoende hebben meegenomen en dat de bewoners er per saldo flink op vooruit gaan. De kwaliteit van de openbare ruimte is toegenomen, onder meer door een investering in het groen. Door de groenstrook tussen de Verlengde Groenestraat en de fietsklemmen, worden de stallingen deels aan het zicht onttrokken.

Reclamant maakt dan ook bezwaar tegen het Ontwerpbesluit als zodanig, en de volgende onderdelen in het bijzonder:

1. Bezwaar tegen uitbreiding van de fietsenstalling.

De uitbreiding wordt gerechtvaardigd met de constatering dat de bestaande fietsenstalling overvol is. Dat klopt. Maar merendeel van die fietsen komt nooit van zijn plaats. Als die worden verwijderd zal blijken dat er, ook in de toekomst, genoeg plaats is. Ondanks herhaaldelijke verzoeken daartoe, heeft

noch de Gemeente, noch ProRail tijdig gecontroleerd / geruimd. Het plan tot uitbreiding van fietsenstalling berust dan ook op ondeugdelijke gronden, en dient niet te worden gehonoreerd.

Reactie Gemeente Nijmegen

Incidenteel wordt actie ondernomen. Soms ging het alleen om het ruimen van fietswrakken, soms ook om fietsen die langer dan een bepaalde periode stonden gestald. Dit gebeurde ongeveer 2 tot 3 keer per jaar.

De beslissing om extra fietsenstallingen aan te leggen is niet (alleen) gebaseerd op de visuele beoordeling van het huidige gebruik.

ProRail heeft vastgestelde methodes om het aantal benodigde fietsenstallingen te bepalen. Deze gaan niet alleen uit van de huidige situatie, maar ook van de toekomstige vraag. De aard en omvang van de projecten kennen een lange scope: projecten moeten een fietscapaciteit creëren die de behoefte voor de toekomst aankan. Daarom is inzicht nodig in de toekomstige behoefte aan fietsparkeren bij stations.

De ene methode gaat uit van tellingen van het huidige gebruik, waarbij een correctie wordt toegepast voor de verwachte ontwikkeling van het aandeel fietsparkeren. De andere methode is een modelmatige benadering waarbij op basis van een aantal parameters de fietsparkeerbehoefte wordt bepaald. Deze parameters betreffen bijvoorbeeld het aantal treinreizigers dat in- en uitstapt, het percentage dat hiervan een fiets gebruikt en de toekomstige ontwikkeling van de fietsparkeerbehoefte.

Op basis van deze methoden is bepaald dat ongeveer 400 extra fietsklemmen benodigd zijn. In 2010 is een stationsschouw georganiseerd waarbij zowel bewoners als verschillende organisaties aanwezig waren. Tijdens deze schouw is een groot aantal aandachtspunten naar voren gekomen, waaronder de capaciteit van de fietsenstallingen. Met de werkzaamheden aan station Nijmegen Heyendaal worden deze en andere aandachtspunten, zoals de toegankelijkheid voor mindervaliden, de uitstraling van het station en het groen aangepakt.

2. Reclamant maakt bezwaar tegen de locatie van de nieuwe fietsenstalling op het midden van het voormalige parkeerterrein.

In het overleg met de Gemeente hebben de bewoners herhaaldelijk aangegeven dat, als de fietsenstalling dan zo nodig moet worden uitgebreid, zij de voorkeur geven aan uitbreiding op het verzonken liggend oostelijk deel van de parkeerplaats, zodat de omwonenden minder visuele overlast hebben. Het argument van ProRail, dat dan de fietsenstalling 'te ver van de stationsuitgang' zou liggen is onzin: bij veel stations ligt de fietsenstalling nog verder weg.

Reactie Gemeente Nijmegen

In een ontwerpssessie van de gemeente Nijmegen met de bewoners is een aantal varianten bepaald voor de locatie van de fietsenstallingen. Het verschil in locatie is voornamelijk de keus tussen het plaatsen van de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de ingang van het station en het plaatsen van de fietsenstallingen dicht bij de Heyendaalseweg. Een aantal bewoners heeft deze laatste variant ingebracht, omdat de fietsenstallingen daarmee meer uit het zicht van de bewoners liggen.

Al deze varianten zijn door de gemeente verder uitgewerkt en met alle betrokken partijen besproken. Dit betreffen NS (eigenaar grond), ProRail (eigenaar fietsenstallingen), Stadsregio (subsidiegever), bewoners en verschillende disciplines van de gemeente Nijmegen. De meeste betrokkenen geven aan dat als de fietsenstallingen verder bij de ingang vandaan liggen, - in de praktijk blijkt dat fietsers lui zijn en niet bereid om een stuk te lopen - de fietsen zullen dan alsnog bij de ingang van het perron neergezet worden. Het gaat dus niet alleen om de fysieke loopafstand, maar ook om een logische ligging van de fietsklemmen.

3. Reclamant begrijpt dat de aanwonenden, om redenen van visuele hinder, bezwaar maken tegen overkapping van de fietsenstalling, en sluit zich aan bij die bezwaren, omdat naar haar mening de afweging van de daarbij betrokken belangen niet heeft plaats gevonden of onvoldoende is geweest.

De aanwonenden hebben herhaaldelijk verzocht om de fietsenstalling, als die dan zo nodig moet worden uitgebreid, niet uit te rusten met overkapping en wat lager in de grond aan te leggen. Met de omwonenden maakt reclamant bezwaar tegen het aanbrengen van overkapping en tegen de wijziging van het bestemmingsplan die dat mogelijk moet maken. Eveneens maakt zij bezwaar tegen de ophoging van het terrein, die tegen de uitdrukkelijke verzoeken van de omwonenden inmiddels wordt uitgevoerd.

Reactie Gemeente Nijmegen

Vanuit de doelstellingen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om zoveel mogelijk mensen met de fiets naar de trein te laten komen, wordt ingestoken op maximaal comfort. Hierbij wordt de gehele keten van voor- en natransport, verblijf en het transport zelf in ogenschouw genomen. Daarom worden stallingen zo dicht mogelijk bij de stationsingang geplaatst, zijn er aanbind-voorzieningen voor

de fiets en is er een overkapping om een droog zadel/fiets te hebben. Het gehele ontwerp van de stallingen inclusief overkappingen is gericht op maximale kwaliteit door gebruik van glas en mooi ontworpen onderdelen. Over het algemeen worden overkapte fietsenstallingen door omwonenden en gebruikers als netter ervaren dan niet-overkapte fietsenstallingen.

De toepassing van fietsenstallingen met overkappingen is daarom als richtlijn door ProRail ingebracht en als randvoorwaarde in het project meegenomen.

In de voorbereiding is het verzoek om de fietsenstallingen bij voorkeur verlaagd aan te leggen meegenomen. In de praktijk is dit door de hoogteverschillen in het terrein, de eisen aan toegankelijkheid en de voorwaarden aan de aanleg van de fietsenstallingen (horizontaal) niet mogelijk gebleken.

Voor het overige zie hetgeen onder zienswijze 1 punt 5 van gemeentewege is opgemerkt.

4. De aanwonenden hebben zich herhaaldelijk verzet tegen de voorziene verplaatsing van de 'inrij-blokkering' naar de Heyendaalseweg ter hoogte van huisnummer 3. Reclamant sluit zich daarbij aan. De hinder die ze nu al ondervindt van autoverkeer en (lang)parkeerders zal na verplaatsing van de 'inrij-blokkering' alleen maar toenemen. Verplaatsing van de 'inrij-blokkering' betekent voorts dat de bewoners aan het begin van de Verlengde Groenestraat de in- en uitstroom van treinreizigers gaan kruisen, hetgeen de doorstroming en de veiligheid niet ten goede komt. Reclamant tekent dan ook a priori bezwaar aan tegen het te nemen verkeersbesluit voor verplaatsing van de 'inrij-blokkering'.

Reactie Gemeente Nijmegen

De blokkering wordt verplaatst om te voorkomen dat mensen doorrijden naar het voorplein om daar reizigers te laten in- of uitstappen. Daar is te weinig ruimte om te keren en kruist men de fietsers en de voetgangersstroom van en naar het station. In de voorgestelde situatie is de Kiss&Ride goed te bereiken voor het brengen en halen van passagiers. Hier is ook een ruime keergelegenheid, zodat dat niet op de Verlengde Groenestraat hoeft te gebeuren.

Er is apart bezwaar aangetekend tegen het Verkeersbesluit voor het verplaatsen van de blokkering.

Deze overweging heeft geen relatie met het ontwerp(project)besluit voor de overkappingen en zal daarom in de procedure rondom het verkeersbesluit verder behandeld worden.

3. Bewoonster Verlengde Groenestraat 9, 6525 EG Nijmegen

Voor de inhoud van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 1.

Reactie Gemeente Nijmegen

Voor de reactie van gemeentewege wordt verwezen naar hetgeen onder zienswijze 1 is opgemerkt.

4. Bewoners Verlengde Groenestraat 3, 6525 EG Nijmegen

Voor de inhoud van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 1.

Reactie Gemeente Nijmegen

Voor de reactie van gemeentewege wordt verwezen naar hetgeen onder zienswijze 1 is opgemerkt.

5. Bewoners Verlengde Groenestraat 3, 6525 EG Nijmegen

Voor de inhoud van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 1.

Reactie Gemeente Nijmegen

Voor de reactie van gemeentewege wordt verwezen naar hetgeen onder zienswijze 1 is opgemerkt.

6. Bewoners Verlengde Groenestraat 49, 6525 EH Nijmegen

Voor de inhoud van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 2.

Reactie Gemeente Nijmegen

Voor de reactie van gemeentewege wordt verwezen naar hetgeen onder zienswijze 2 is opgemerkt.

7. PSP'92 Nijmegen, mede namens de Onafhankelijke Nijmeegse Partij

Zienswijze:

Het Station Heyendaal wordt als deel van het OV-knooppunt Campus Heyendaal steeds intensiever gebruikt. In de ReNoMo (Regionale Nota Mobiliteit) van de Stadsregio wordt het verknopen en het feederen al als punt benoemd. Reclamanten steunen dat dan ook. Daarom is het zeer goed dat ProRail nu extra fietsenstallingen wil plaatsen. Reclamanten hebben de aanvraag en de ontwerp-vergunning bekeken en stemmen van harte in met deze vergunning.

De PSP'92 Nijmegen vindt het Station Heyendaal een belangrijk vervoersknooppunt. Het is dan ook belangrijk om de inrichting van het OV-knooppunt te upgraden. Er is vaak aandacht voor de Stationsomgeving van het Centraal Station, maar de omgeving van de kleine stations krijgt die aandacht niet. Reclamanten bepleiten graag dat de Stadsregio en de gemeente samen met NS,

Veolia, ProRail en BrengOV een visie opstellen voor Lent, Heijendaal en Dukenburg. Reclamanten bepleiten daarnaast graag dat die visie in de gemeenteraad komt.

Reactie Gemeente Nijmegen

U geeft aan in te kunnen stemmen met deze vergunning.

Reclamant verzoekt om de inrichting van het OV-knooppunt Heyendaal te upgraden. We hebben met ProRail afgesproken eerst deze eerste fase uit te voeren, maar we zijn het met reclamant eens dat het station Nijmegen Heyendaal een verdere upgrade verdient, zodat het station weer past in de moderne campus die Heyendaal in de laatste tien jaar is geworden.

8. Stadsschoon Nijmegen Lent, Zwanenveld 6503, 6538 RV Nijmegen

Zienswijze:

De naamgeving van het Veolia-station is al geruime tijd een punt van discussie. De wijknaam, de naam van de hoofdweg en de naam van het station kennen allen een andere schrijfwijze. Volgens drs. R.C. Essers komt dit omdat er bij het vaststellen van de straatnaam in de jaren '20 een vlijtige ambtenaar op de 'y' puntjes heeft gezet.

Reclamant vraagt om een toezegging om de gemeenteraad een raadsinformatiebrief te zenden over de spelling van deze objecten.

Over de vergunning zelf onthoudt reclamant zich van een standpunt.

Reactie Gemeente Nijmegen

De naamgeving van het station Nijmegen Heyendaal is bij het ontwerp-projectafwijkingbesluit niet aan de orde. Voor wat betreft de schrijfwijze van de naam Heyendaal is ons gebleken dat de officiële raadsbesluiten inderdaad spreken over Heyendaalseweg (met een y) en Heijendaal als wijk. Deze spelling kan alleen aangepast worden door een raadsbesluit. De spelling van de naam van het station Nijmegen Heyendaal ligt bij de NS/Prorail – zij zorgen voor de naamgeving van stations.

Bijlage 2: Dossierlijst

DOSSIERLIJST

(aangemaakt op: 24-09-2014)

Betreft dossier:

Besluit 29 september 2014

Z13.031098 - Verlengde Groenestraat / Heyendaalseweg - realiseren fietsenstalling(en), parkeerplaatsen en aanpassing openbaar gebied.

D-nummer	Ontv. datum	Betreft
D13.686020	17/12/2013	Aanvraag OLO998555
D13.686022	17/12/2013	Motivatatie bestemmingsplan OLO998555
D13.686023	17/12/2013	ProRail / 01 / 17-12-2013 / Definitief ontwerp - Plattegrond bestaande situatie
D13.686027	17/12/2013	ProRail / 01 / 17-12-2013 / Definitief ontwerp - Kadaster, Plattegrond nieuwe situatie
D13.686024	17/12/2013	ProRail / 01 / 17-12-2013 / Definitief ontwerp - Plattegrond nieuwe situatie
D13.686025	17/12/2013	ProRail / 01 / 17-12-2013 / Definitief ontwerp - Aanzichten fietsenstalling, Plattegr. nieuwe sit.
D13.686026	17/12/2013	Gemeente Nijmegen / ...-2013 / Archeologisch bureauonderzoek station Heijendaal
D13.497043	24/09/2013	Foto - Verlengde Groenestraat - kijkende richting het noorden
D13.497041	24/09/2013	Foto - Verlengde Groenestraat - kijkende richting het oosten
D13.497042	24/09/2013	Foto - Verlengde Groenestraat - kijkende richting het oosten
D13.497044	24/09/2013	Foto - Verlengde Groenestraat - kijkende richting het zuiden
D13.497039	24/09/2013	Foto - Verlengde Groenestraat - kijkende richting het westen
D13.497045	24/09/2013	Foto - Heyendaalseweg (voor ROC) - kijkende richting naar het oosten
D13.686032	17/12/2013	ProRail / 01 / 17-12-2013 / Locatie 360 graden foto's, plattegrond bestaande situatie
D13.686028	17/12/2013	NMH 360 graden foto 1
D13.686029	17/12/2013	NMH 360 graden foto 2
D13.686030	17/12/2013	NMH 360 graden foto 3
D13.686031	17/12/2013	NMH 360 graden foto 4
D13.497037	24/09/2013	ProRail / Productinformatie / Fietsenoverkappingen en kluizen voor NS stationslocaties

D13.497035	24/09/2013	ProRail / RvDF-ARM-001-EU / 25-02-2013 / Constructief ontwerp onbewaakte Rijwielstalling
D13.497046	24/09/2013	ProRail / 2.1 / 09-07-2013 / Constructieve gegevens 02 (tekening 1 van 3)
D13.497047	24/09/2013	ProRail / 2.2 / 09-07-2013 / Constructieve gegevens 02 (tekening 2 van 3)
D13.497048	24/09/2013	ProRail / 2.3 / 09-07-2013 / Constructieve gegevens 02 (tekening 3 van 3)

Bijlage 3: Inhoudelijke beoordeling activiteit “het bouwen van een bouwwerk (art. 2.1, lid 1, sub a Wabo)”

Inhoudelijke beoordeling

Wettelijke grondslag

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor zover die geheel of gedeeltelijk ziet op het bouwen van een bouwwerk moet worden geweigerd indien er niet wordt voldaan aan de toetsingscriteria genoemd in artikel 2.10 lid 1 Wabo.

In gevallen als bedoeld in artikel 2.10 lid 1 onder c Wabo (kortgezegd, de activiteit is in strijd met het bestemmingsplan of andere planologische regelgeving) wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning mede aangemerkt als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo en wordt de omgevingsvergunning slechts geweigerd indien vergunningverlening met toepassing van artikel 2.12 Wabo niet mogelijk is.

Hieronder gaan wij puntsgewijs in op de in artikel 2.10 lid 1 Wabo genoemde toetsingscriteria.

Bouwbesluit

2.10 lid 1 sub a Wabo: De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de aanvraag en de daarbij verstrekte gegevens en bescheiden het naar ons oordeel niet aannemelijk maken dat het bouwen van een bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft, voldoet aan de voorschriften die zijn gesteld bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 2 of 120 van de Woningwet

Met de ingediende stukken is aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de voorschriften van het Bouwbesluit. Hierdoor hebben wij (op dit punt) geen reden om de aanvraag om een omgevingsvergunning voor deze activiteit te weigeren.

Bouwverordening

2.10 lid 1 sub b Wabo: De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de aanvraag en de daarbij verstrekte gegevens en bescheiden het naar ons oordeel niet aannemelijk maken dat het bouwen van een bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft, voldoet aan de voorschriften die zijn gesteld bij de bouwverordening of, zolang de bouwverordening daarmee nog niet in overeenstemming is gebracht, met de voorschriften die zijn gesteld bij een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 8, achtste lid, van de Woningwet dan wel bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 120 van die wet.

Met de ingediende stukken is aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de voorschriften van de Nijmeegse Bouwverordening. Hierdoor hebben wij (op dit punt) geen reden om de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor deze activiteit te weigeren.

Bestemmingsplan

2.10 lid 1 sub c Wabo: De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan, de beheersverordening of het exploitatieplan, of de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, of 4.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

Aan de hand van de ingediende stukken is het plan getoetst aan het vigerende bestemmingsplan “Nijmegen Groenewoud Kwakkenberg”. Het plan is in strijd met het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen hoeft toch niet te worden geweigerd, omdat vergunningverlening met toepassing van artikel 2.12 Wabo mogelijk is.

De strijdigheid met het bestemmingsplan en de toepassing van artikel 2.12 Wabo behandelen wij uitvoeriger in de bijlage “Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening”.

Redelijke eisen van welstand

2.10 lid 1 sub d Wabo: De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft, met uitzondering van een tijdelijk bouwwerk, dat geen seizoensgebonden bouwwerk is, zowel op zichzelf beschouwd als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan, in strijd is met redelijke eisen van welstand, beoordeeld naar de criteria, bedoeld in artikel 12a, eerste lid, onder a, van de Woningwet, tenzij wij van oordeel zijn dat de omgevingsvergunning niettemin moet worden verleend.

Uw plan is op 10 april 2014 door de Commissie Beeldkwaliteit beoordeeld op redelijke eisen van welstand. Het advies is:

Op 10 april 2014 hebben wij in de subcommissie Welstand van de Commissie Beeldkwaliteit het bovengenoemde bouwplan besproken.

Op uw verzoek hebben wij beoordeeld of het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Bij de beoordeling hebben wij de reguliere criteria van bouwsteen V1 Voorzieningen en stedelijke knooppunten uit de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit aangehouden. Verder hebben wij rekening gehouden met het feit dat het toetsingsniveau 'bijzonder' van toepassing is.

Wij kunnen ons verenigen met het uitbreiden van de fietsenstallingen bij 'station Heyendaal'.

Gelet op voorgaande, komen wij tot de conclusie dat het bouwplan zowel op zichzelf beschouwd als in relatie tot de omgeving voldoet aan redelijke eisen van welstand en adviseren derhalve positief.

Het oordeel van de commissie is dat het plan niet in strijd is met redelijke eisen van welstand. Wij nemen dit advies over, omdat wij geen reden zien om hiervan af te wijken. Hierdoor hebben wij (op dit punt) geen reden om de aanvraag om een omgevingsvergunning voor deze activiteit te weigeren.

Conclusie met betrekking tot de aanvraag om een omgevingsvergunning voor zover deze geheel of gedeeltelijk toeziet op het bouwen van een bouwwerk (art. 2.1 lid 1 a Wabo):

Gelet op wat wij hiervoor hebben gezegd, is er geen reden om de omgevingsvergunning ten aanzien van deze activiteit te weigeren.

Voorschriften

Wij verbinden ten aanzien van deze activiteit geen voorschriften aan de omgevings-vergunning.

Algemene opmerkingen

Wij hebben ten aanzien van deze activiteit de volgende opmerkingen:

Bouwbesluit 2012

In paragraaf 1.6 van het Bouwbesluit 2012 staan verplichtingen die tijdens en bij voltooiing van de bouw en bij ingebruikneming van een bouwwerk moeten worden nagekomen. Het gaat om de volgende verplichtingen:

Artikel 1.23: Aanwezigheid bescheiden

Tijdens het bouwen zijn, voor zover van toepassing, de volgende bescheiden of een afschrift daarvan op het terrein aanwezig:

- a. vergunning voor het bouwen;
- b. bouwveiligheidsplan;
- c. afschrift van een besluit ingevolge artikel 13, 13a, of 14 van de Woningwet, dan wel een besluit tot oplegging van een last onder bestuursdwang dan wel last onder dwangsom, en
- d. overige voor het bouwen van belang zijnde vergunningen en documenten met nadere voorwaarden en ontheffingen.

Artikel 1.25: Mededeling aanvang en beëindiging bouwwerkzaamheden

1. Het bevoegd gezag wordt ten minste twee werkdagen voor de feitelijke aanvang van bouwwerkzaamheden waarvoor een vergunning voor het bouwen is verleend door de houder van die vergunning schriftelijk van de aanvang van die werkzaamheden, met inbegrip van ontgravingswerkzaamheden, in kennis gesteld.
2. Het bevoegd gezag wordt ten minste op de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden waarvoor een vergunning voor het bouwen is verleend, door de houder van die vergunning schriftelijk van de beëindiging van die werkzaamheden in kennis gesteld.
3. Een bouwwerk voor het bouwen waarvan een vergunning voor het bouwen is verleend, wordt niet in gebruik gegeven of genomen indien niet voldaan is aan het bepaalde in het tweede lid.

Bijlage 4: Inhoudelijke beoordeling activiteit "het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, e.a. (artikel 2.1, lid 1 sub c Wabo)"

Inhoudelijke beoordeling

Wettelijke grondslag

Een aanvraag om een omgevingsvergunning voor zover die geheel of gedeeltelijk toeziet op het "gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening" kan slechts worden verleend (zie artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo jo artikel 2.12 lid 1 sub a Wabo):

1. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking.
2. in de bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen (zie bijlage 2, artikel 4 van het Besluit omgevingsrecht), of
3. indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

In afwijking van het hiervoor gestelde onder punt 3 kan de vergunning, voor zover zij betrekking heeft op een activiteit voor een bepaalde termijn, worden verleend, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening (zie artikel 2.12 lid 2 Wabo).

Toets aan het bestemmingsplan

Het plan Verlengde Groenestraat / Heyendaalseweg (kad. Gem. Hatert, sectie B, perceelnr. 5101 en 5108), uitbreiden bestaande fietsenstallingen, waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, hebben wij getoetst aan het bestemmingsplan "Nijmegen Groenewoud Kwakkenberg". Wij hebben geconstateerd dat het plan op het volgende punt in strijd is met het bestemmingsplan:

- *Oppervlakte van de kappen van de fietsenstallingen mag volgens het bestemmingsplan niet meer dan 20m2 bedragen*

Mogelijkheid om dit strijdig gebruik te vergunnen

Het plan is niet mogelijk met toepassing van een in het bestemmingsplan opgenomen regel inzake afwijking (er bestaat geen "binnenplanse ontheffingsmogelijkheid"). Het plan valt tevens niet onder de situatie zoals die wordt beschreven in bijlage II, artikel 4 lid 1 sub a van het Besluit Omgevingsrecht (het Bor).

Er is dus geen buitenplanse afwijkmogelijkheid o.g.v. bijlage II, artikel 4 Bor (kruimelgevallenregeling) mogelijk.

Er is een grote buitenplanse afwijking vereist, "een projectbesluit".

Het plan is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit bevat een goede ruimtelijke onderbouwing.

Motivering om de omgevingsvergunning voor deze activiteit te verlenen

Voor de motivering om de omgevingsvergunning voor deze activiteit te verlenen wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing die voor dit plan is opgesteld.

Conclusie met betrekking tot de aanvraag om een omgevingsvergunning voor zover deze geheel of gedeeltelijk toeziet op het "gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening" (artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo):

Gelet op wat wij hiervoor hebben gezegd, is er geen reden om de omgevingsvergunning ten aanzien van deze activiteit te weigeren.

Voorschriften

Wij verbinden ten aanzien van deze activiteit geen voorschriften aan de omgevingsvergunning.

Algemene opmerkingen

Wij hebben ten aanzien van deze activiteit de volgende opmerkingen:

De houder van deze omgevingsvergunning is verplicht deze op eerste vordering van een ambtelijk toezichthouder ter inzage te geven aan deze ambtenaar (art. 1.12 APV).

De omgevingsvergunning geldt voor eenieder die het project uitvoert. Indien de omgevingsvergunning zal gaan gelden voor een ander dan de aanvrager of de vergunninghouder, meldt de aanvrager of de vergunninghouder dat ten minste een maand voordien aan ons, onder vermelding van de volgende gegevens (art. 2.25 Wabo en artikel 4.8 van het Besluit Omgevingsrecht):

- a. zijn naam en adres;
- b. de omgevingsvergunning, onder vermelding van het zaaknummer;
- c. de naam, het adres en het telefoonnummer van degene die gebruik gaat maken van de omgevingsvergunning;
- d. een contactpersoon van degene die gebruik gaat maken van de omgevingsvergunning
- e. het beoogde tijdstip dat de omgevingsvergunning zal gaan gelden voor die ander.