

D151963375



Besluit op aangevraagde omgevingsvergunning (verleend)

Wij hebben op 21-10-2013 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen van mw. M.A.W. Mulders (KAM coördinator) namens DAR N.V. Kanaalstraat 401 6541 XK NIJMEGEN voor de aanleg van een uitrit en 2 passeervoorzieningen aan De Biezen ten behoeve van een nieuwe ontsluiting voor inzamel- en veegwagens van het Dar-terrein via De Biezen op het perceel kadastraal bekend

gemeente Neerbosch

sectie G

nummer 954

plaatselijk bekend als Kanaalstraat 401 te Nijmegen.

De aanvraag is geregistreerd onder nummer Z13.034159.

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 activiteiten:

- A. WABO: Projectbesluit: Afwijken van een bestemmingsplan, beheersverordening e.a.;
- B. WABO: Uitwegen: Uitrit aanleggen of veranderen;
- C. WABO: Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van Werkzaamheden in gevallen waarin dat bij bestemmingsplan of een beheersverordening is bepaald.

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 8 januari 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode konden zienswijzen worden ingediend.

Naar aanleiding van het ontwerp-besluit is een zienswijzen ingediend.

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

Voorschriften

Aan de omgevingsvergunning hebben wij voorschriften (voorwaarden) verbonden, die verderop in dit besluit zijn opgenomen (in de bijlagen). Deze voorschriften moeten volledig worden nagekomen.

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 liggen gedurende een termijn van zes weken ter inzage bij:

- de gemeente Nijmegen in de Stadswinkel bij de informatiebalie, Mariënborg 75 te Nijmegen, geopend van maandag t/m vrijdag van 9.00 – 17.00 uur en op donderdag van 9.00 – 20.00 uur;

- de provincie Gelderland, om het besluit bij de provincie Gelderland in te zien kunt u een afspraak maken met de Omgevingsdienst Regio Nijmegen via het emailadres wabo@odrn.nl of u kunt bellen naar telefoonnummer (024) 751 77 00.

De eerste dag van de terinzagelegging is 27 november 2015.

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, 24 november 2015

Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland,
namens deze:



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

Bijlagen:

1. Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Projectbesluit: Afwijken van een bestemmingsplan, beheersverordening e.a."
2. Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Uitwegen: Uitrit aanleggen of veranderen"
3. Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Uitvoeren van werk of werkzaamheden op grond van bestemmingsplan inpassingsplan beheersverordening of voorbereidingsbesluit"
4. Dossierlijst

Bijlage 1: Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Projectbesluit: Afwijken van een bestemmingsplan, beheersverordening e.a."

Wettelijke grondslag

Een aanvraag om een omgevingsvergunning voor zover die geheel of gedeeltelijk ziet op het "gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening" kan slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening (zie artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo jo artikel 2.12 lid 1 sub a Wabo) en:

- A. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking,
- B. in de bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen (zie bijlage 2, artikel 4 van het Besluit omgevingsrecht), of
- C. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Toets aan het bestemmingsplan

Het plan, waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, hebben wij getoetst aan het bestemmingsplan "Nijmegen Kanaalhavens", en onderhavige aanvraag valt binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein-2', de bestemming 'Groen', de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 3', de dubbelbestemming 'Leiding-riool', de dubbelbestemming 'Waterstaat-waterlopen', en de aanduiding 'geluidgezoneerd industrieterrein'. Wij hebben geconstateerd dat het plan op de volgende punten in strijd is met het bestemmingsplan:

Binnen de bestemming 'Groen' is de aanleg van passeerstroken ten behoeve van een rijweg niet toegestaan. De in- en uitrit ten behoeve van een bedrijf is geen bijbehorende (bij groen horende) voorziening dus ook niet toegestaan, wat niet is toegestaan in het bestemmingsplan 'Nijmegen Kanaalhavens'. Voor deze strijdigheid is in het bestemmingsplan geen binnenplanse afwijking opgenomen, het past niet in de lijst met kruimelgevallen en het betreft geen tijdelijke afwijking.

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 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 de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning (artikel 2.22 Wabo), welke volledig moeten worden nagekomen:

1. uiterlijk 6 weken voordat gestart wordt met de aanleg van de uitrit dient afstemming plaats te vinden met de leidingbeheerder (Kwaliteitsbeheer riolering, gemeente Nijmegen) van het hoofdtransportriool over de te nemen voorzorgs- en beschermingsmaatregelen.

2. Voorafgaand aan of tijdens de bodemverstorende ingrepen dient een archeologisch onderzoek te worden gevoerd. Voor dit onderzoek is reeds een Programma van Eisen (PvE) aangeleverd. Dit dient als basis voor het onderzoek. De werkzaamheden dienen archeologisch te worden begeleid. De aanvrager dient een archeologisch bedrijf of instelling in de arm te nemen die deze werkzaamheden op basis van het PvE zal uitvoeren.

Algemene opmerkingen

Wij hebben ten aanzien van deze activiteit geen opmerkingen.

Nijmegen Kanaalhavens – 1 (Dar terrein)

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	- 7 -
Hoofdstuk 1 Inleiding	- 7 -
1.1 Aanleiding	- 7 -
1.2 Doel van het plan	- 8 -
Hoofdstuk 2 Sectoraal beleid	- 9 -
2.1 Verkeer	- 9 -
2.2 Milieu	- 10 -
2.3 Water	- 11 -
2.4 Natuur & Landschap	- 12 -
2.5 Archeologie	- 14 -
Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid	- 18 -
3.1 Economische uitvoerbaarheid	- 18 -
3.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	- 18 -
Hoofdstuk 4 Vooroverleg	- 19 -
4.1 Waterschap Rivierenland	- 19 -

Ruimtelijke onderbouw

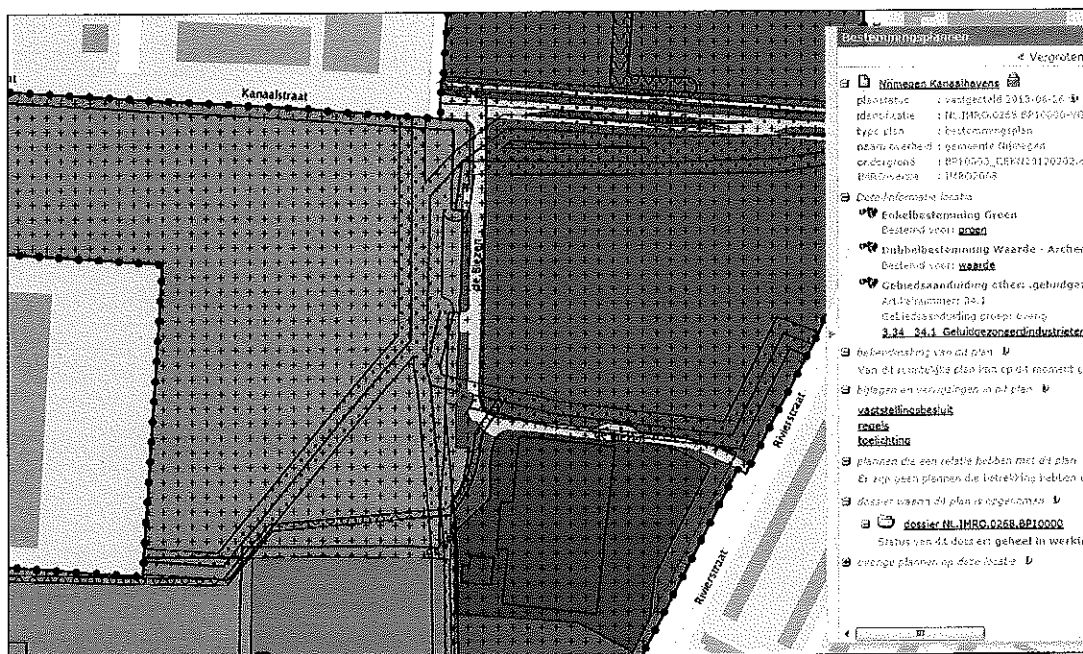
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijmegen heeft een aanvraag omgevingsvergunning ontvangen voor de aanleg van een in/uitrit en 2 passeervoorzieningen ten behoeve van een nieuwe ontsluiting voor inzamel- en veegwagens van het Dar-terrein via De Biezen.

Toetsing aan vigerende bestemmingsplan

Onderhavige aanvraag omgevingsvergunning is geprojecteerd in het vigerende bestemmingsplan 'Nijmegen Kanaalhavens'. In het bestemmingsplan 'Nijmegen Kanaalhavens' valt onderhavige aanvraag binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein-2', de bestemming 'Groen', de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 3', de dubbelbestemming 'Leiding-riool', de dubbelbestemming 'Waterstaat-waterlopen', en de aanduiding 'geluidgezoneerd industrieterrein'.



vigerend bestemmingsplan 'Nijmegen Kanaalhavens'

Figuur 1:

Binnen bestemming Bedrijventerrein-2 zijn ontsluitingswegen en bijbehorende voorzieningen zoals verhardingen en parkeervoorzieningen toegestaan.

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen met bijbehorende voorzieningen (zoals sport- en speelvoorzieningen, in- en uitritten en fiets- en voetpaden). De in- en uitrit ten behoeve van een bedrijf is geen bijbehorende (bij groen horende) voorziening. Binnen de bestemming Groen is de aanleg van passeerstroken ten behoeve van een rijweg niet toegestaan. Het aanleggen van de in- en uitrit en de passeerstroken is daarmee strijdig met de bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan.

Binnen de dubbelbestemming 'Waarde-archeologie 3' geldt een vergunningplicht voor werken en werkzaamheden zoals grondwerkzaamheden, het aanleggen van wegen, verhardingen e.d. De vergunningplicht geldt niet als door archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast of de werkzaamheden in de bodem niet dieper gaan dan 0,30 meter onder maaiveld.

Binnen de dubbelbestemming 'Leiding-riool' is ook een vergunning vereist voor werken en werkzaamheden zoals het aanleggen en verharden van wegen, paden, parkeergelegenheden en andere oppervlakteverhardingen. De werken zijn slechts toelaatbaar voor zover de belangen van de leidingen niet onevenredig worden geschaad.

Binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat-waterlopen' geldt een vergunningplicht voor o.a. het aanleggen of aanbrengen van beschoeiingen en puinstortingen, graven of dempen van waterpartijen en het wijzigen van het waterpeil.

Conclusie

Het aanleggen van de in- en uitrit en de passeerstroken is strijdig met de bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan 'Nijmegen Kanaalhavens'. Voor deze strijdigheid is in het bestemmingsplan geen binnenplanse afwijking opgenomen, het past niet in de lijst met kruimelgevallen en het betreft geen tijdelijke afwijking.

Het betreft daarom een omgevingsaanvraag die alleen kan worden verwezenlijkt na het nemen van een projectbesluit als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing brengt ten behoeve van de afwijking van het bestemmingsplan, voor alle relevante ruimtelijke- en milieuaspecten, in beeld of het beoogde voornemen past binnen het (ruimtelijk) beleid en niet strijdig is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Doel van het plan

Het doel van onderhavig projectbesluit is het juridisch planologisch kader te scheppen voor de aanleg van een in/uitrit en 2 passeervoorzieningen ten behoeve van een nieuwe ontsluiting voor inzamel- en veegwagens van het Dar-terrein via De Biezen.

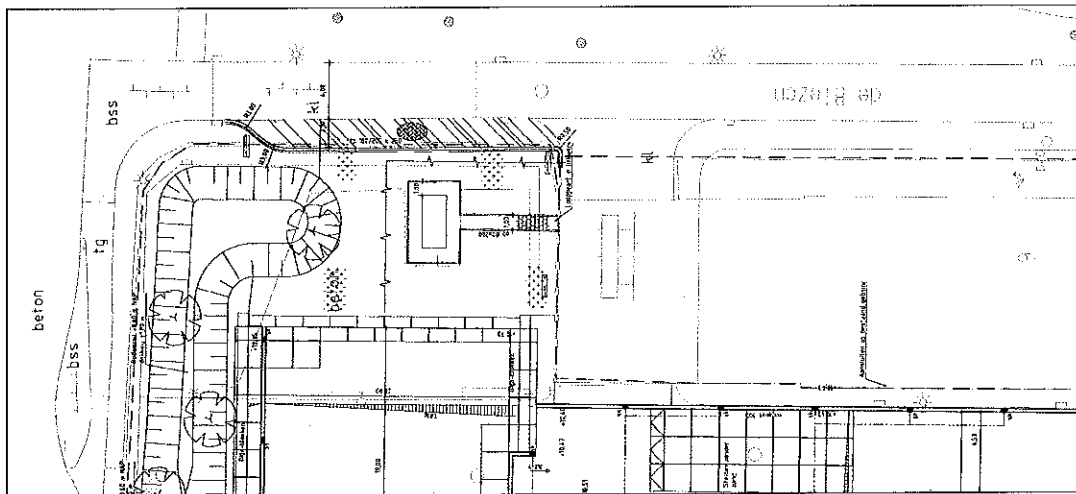
Hoofdstuk 2 Sectoraal beleid

2.1 Verkeer

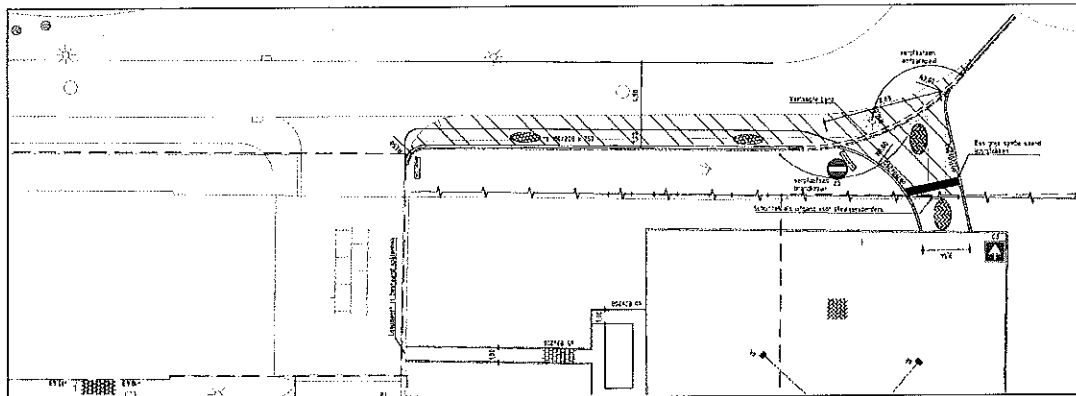
2.1.1 Bereikbaarheid

Gemotoriseerd verkeer:

Er vindt een wijziging plaats voor de ontsluiting van het DAR- terrein. De DAR is voornemens een extra inrit te realiseren aan de Biezen. Om deze ontsluiting mogelijk te maken is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke effecten van een extra inrit. In de toegevoegde memo 'De Biezen, nieuwe ontsluiting Dar-terrein over de Biezen' (gemeente Nijmegen, juli 2013) en 'Verkeersonderzoek ontsluiting via de Biezen' (Royal HaskoningDHV, 9 oktober 2014) is aangegeven dat een extra inrit mogelijk is mits De Biezen wordt aangepast. Om de doorstroming op de Biezen te garanderen is realisatie van passeerstroken noodzakelijk. Op onderstaande afbeeldingen is een ontwerp weergegeven van de te realiseren passeerstroken inclusief de vormgeving van de nieuwe inrit.



Figuur 2: ontwerpkening noordelijke passeervoorziening



Figuur 3: ontwerpkening zuidelijke passeervoorziening, inclusief de nieuwe inrit

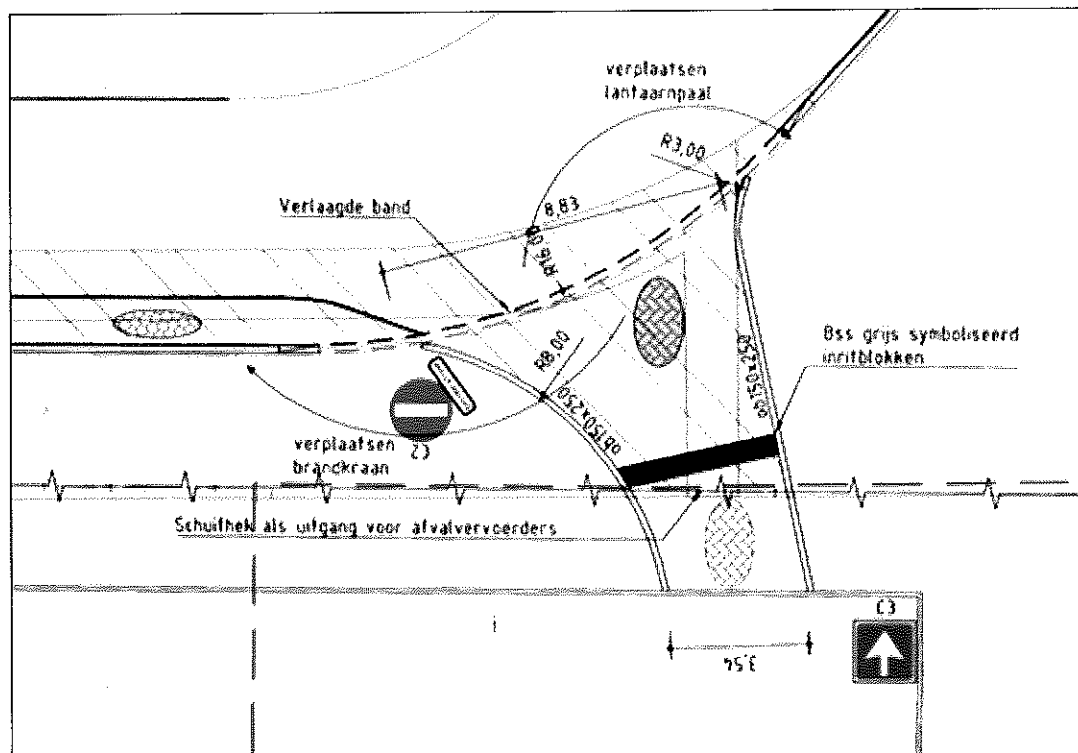
Met de aanleg van de passeerstroken is de toekomstige bereikbaarheid van het naastgelegen bedrijf, de ontsluiting van het DAR-terrein en het gemaal gewaarborgd. Voor het parkeerverbod op de passeerstroken wordt een verkeersbesluit genomen.

Langzaam verkeer:

Routering van het langzaam verkeer wijzigt niet met de aanleg van de passeerstroken en de nieuwe ontsluiting.

2.1.2 Ontsluiting

De ontsluiting van het Dar-terrein wordt voorzien in de buitenbocht van de Biezen. Daarmee ontstaat er een uitstekend zicht over de Biezen. Omdat de Biezen tevens een doorgaande fietsroute is staat veiligheid voorop. Om te voorkomen dat er onduidelijke situaties ontstaan op het gebied van voorrang, wordt de trottoirband doorgezet en wordt het eerste deel van de inrit in donkere elementverharding aangelegd. Hiermee wordt visueel duidelijk dat het om een inrit gaat en niet om een zijweg. Op onderstaande afbeelding is inzichtelijk gemaakt dat de standaard afmetingen voor een inrit van 5 meter niet volstaan. De inrit mag op basis van onderstaande afbeelding worden verbreed naar 9 meter zodat ook vrachtwagens met aanhanger goed kunnen ontsluiten.



Figuur 4:

2.1.3 Verkeersveiligheid

Aan de hand van de wegcategorisering kaart uit de nota Nijmegen Duurzaam bereikbaar (augustus 2012) is bepaald welke snelheid regime er geldt. Op de GOW-A, GOW-B en de industrieterreinen geldt 50 km/h. Voor de rest binnen bebouwde kom geldt 30 km/h. De Biezen valt binnen industrieterrein Noord-kanaalhaven waar maximaal 50 km/h mag worden gereden.

2.1.4 Verkeerstoename

Met de ontsluiting van het Dar-terrein op De Biezen groeit de dagelijkse verkeersstroom van 50 naar ongeveer 200mvt/etm. Dit blijft ruimschoots onder de voorkeurswaarde die in verkeerkundig opzicht voor dit type wegen wordt gehanteerd (500-600mvt/etm).

2.2 Milieu

2.2.1 Geluid

Het bedrijf is gesitueerd op het geluid gezoneerde industrieterrein Nijmegen-west/Weurt. Dit betekent dat de geluidemissie ten gevolge van alle inrichtingen op het industrieterrein buiten de vastgestelde geluidzone niet meer mag bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

De vastgestelde geluidzone rond het industrieterrein Nijmegen-West/Weurt wordt door de gemeente Nijmegen gehandhaafd.

Conclusie

De ontwikkeling past binnen de bestaande geluidzone.

2.2.2 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Bij Dar N.V. worden geen grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen opgeslagen of gebruikt dan vermeld in de drempelwaardentabel van het Besluit risico's zware ongevallen 1999. Ook bij ongewone voorvallen binnen dit bedrijf is niet te verwachten dat gevaarlijke stoffen vrijkomen. Wij achten het aspect externe veiligheid voor de beoordeling van deze aanvraag derhalve niet relevant.

Voor de opslag van gevaarlijke stoffen zijn richtlijnen opgesteld in de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) waarmee een aanvaardbaar beschermingsniveau voor mens en milieu wordt gerealiseerd.

2.3 Water

2.3.1 De watertoets

Voor de ruimtelijke aspecten heeft het Nationaal Waterplan de status van structuurvisie. Hierin zijn water en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd, conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de Waterwet.

Binnen de volgende documenten is de watertoets verankerd:

- Nota Anders Omgaan met Water (Kabinetsstandpunt over het waterbeleid 21e eeuw, dec. 2000)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (2 juli 2003)
- Landelijke Handreiking Watertoets 3 (RIZA, december 2009)
- Waterbeheerplan 2010-2015 (Waterschap Rivierenland 22 december 2009)

2.3.2 Algemeen

Het besluitgebied maakt deel uit van de bestaande waterhuishoudkundige inrichting van het gebied De Biezen. Voor dit gebied zijn het "Waterplan Nijmegen (2001) & Gemeentelijk Rioleringsplan 2010 t/m 2016 & Nota Afkoppelen en infiltratie hemelwaterafvoer (2013) " relevant. Er vinden geen wijzingen plaats als gevolg van de voorgenomen plannen.

2.3.3 Oppervlaktewater

Het besluitgebied raakt aan de duiker en aansluitende watergang die zorgen voor afvoer van water vanuit de vijver(s) in het Westerpark. De aanvraag omgevingsvergunning heeft geen negatieve invloed op deze beide functies.

2.3.4 Grondwater

Het besluitgebied bevindt zich in niet een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

2.3.5 Riolering / hemelwater

Er is nog geen riooltechnische ontsluiting van de nieuwe uitrit. Die moet ingepast worden in het water- en rioleringsplan voor het nieuwe Dar-terrein, waarbij conform het Bouwbesluit, 'schoon' hemelwater niet aangesloten mag worden op de gemengde of vuilwater riolering. Schoon hemelwater dient in de bodem te worden geïnfiltreerd of naar oppervlaktewater afgevoerd te worden. Bij verwerking van hemelwater is de beleidsnota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' van toepassing.

De passeerstroken sluiten direct aan op de bestaande openbare weg De Biezen. De afwatering van de parkeerstroken moet ingepast worden in de bestaande afwatering van de weg De Biezen.

2.3.6 Kruisende hoofdtransportriolen

De nieuwe uitrit kruist een zeer groot hoofdtransportriool. De aanvraag omgevingsvergunning is niet strijdig met de dubbelbestemming van deze leiding, maar kan het functioneren van die leiding wel negatief beïnvloeden. De voorbereiding en aanleg van de nieuwe uitrit vergt zorgvuldige afstemming met de leidingbeheerder (Kwaliteitsbeheer riolering, gemeente Nijmegen) over eventueel te nemen voorzorgs- en beschermingsmaatregelen (denk bijvoorbeeld aan inspectie van de leiding, controle van maximale verkeersbelasting).

De noordelijke passeerstrook kruist twee zeer grote hoofdtransportriolen. De aanvraag omgevingsvergunning is niet strijdig met de dubbelbestemming van deze leidingen, maar kan het functioneren ervan wel negatief beïnvloeden. De voorbereiding en aanleg van de passeerstrook vergt zorgvuldige afstemming met de leidingbeheerder (Kwaliteitsbeheer riolering, gemeente Nijmegen) over eventueel te nemen voorzorgs- en beschermingsmaatregelen (denk bijvoorbeeld aan inspectie van de leiding, controle van maximale verkeersbelasting).

Conclusie

De activiteit vergt afstemming met de leidingbeheerder (Kwaliteitsbeheer riolering gemeente Nijmegen) voor wat betreft voorzorgsmaatregelen voor het beschermen van het functioneren van hoofdriooltransportleidingen. Dit is door middel van een voorwaarde in de omgevingsvergunning opgenomen.

2.4 Natuur & Landschap

2.4.1 Flora en Fauna

Op 1 april 2002 is de Nederlandse Flora- en faunawet in werking getreden. Deze nieuwe wet regelt de bescherming van dier- en plantensoorten. De Flora- en faunawet bundelt alles wat te maken heeft met de bescherming van flora en fauna in Nederland die voorheen in verschillende wetten was opgenomen.

Ook is de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn (Europees) en het CITES-verdrag (overeenkomst inzake de internationale handel in bedreigde soorten wilde dieren en planten) in de Flora en faunawet verwerkt. Hierdoor heeft Nederland nu één wet voor de bescherming van alle in het wild voorkomende beschermde soorten.

Het doel van deze wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. Deze wet hanteert daarbij het "nee, tenzij principe". Dat betekent dat alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten in principe verboden zijn. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe zal een ontheffing ex artikel 75 moeten worden aangevraagd. De ontheffingsaanvraag moet onderbouwd zijn door een goed onderzoek naar het voorkomen van en de effecten op beschermde soorten. Ook moet aangetoond worden dat er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang.

In de Flora- en faunawet is daarnaast een zogenaamde 'algemene zorgplicht' opgenomen. De zorgplicht is van toepassing op alle planten en dieren, ongeacht of ze wettelijk beschermd zijn. De zorgplicht houdt in dat er bij ingrepen zoals bouwactiviteiten altijd zorgvuldig moet worden omgegaan met de aanwezige planten en dieren. Schadelijke activiteiten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Bevoegd gezag voor de Flora- en faunawet is het Ministerie van EZ.

Aangezien delen van de bestaande bermen worden verhard is de algemene zorgplicht uit de Flora- en Faunawet aan de orde.

2.4.2 Natura 2000

Natura2000 is niet aan de orde voor dit projectbesluit.

2.4.2 EHS & Natuurbeschermingswet

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De ambitie van de provincie Gelderland is om zorgvuldig om te gaan met natuur en landschap op een haalbare en betaalbare wijze en de samenleving daar meer bij te betrekken. Met het natuur- en landschapsbeleid draagt de provincie Gelderland bij aan de realisatie van internationale doelstellingen.

Een variatie aan planten- en diersoorten is cruciaal voor een goede leefomgeving. Die variatie kan alleen behouden worden wanneer in heel Europa natuurgebieden aaneengesloten worden. Daarom werkt de provincie Gelderland aan een Gelders natuurnetwerk: een stelsel van onderling verbonden natuurgebieden, dat in verbinding staat met natuurnetwerken buiten Gelderland. Bij de inrichting van het Gelders Natuurnetwerk is de provincie verplicht zich te houden aan de Europese kaders van Natura2000.

Conclusie

Deze aanvraag omgevingsvergunning ligt niet in het Gelders Natuurnetwerk of de Groene Ontwikkelingszone.

Natuurbeschermingswet

Deze aanvraag omgevingsvergunning is niet van invloed op gebieden die onder de Natuurbeschermingswet vallen en derhalve is deze wet dan ook niet aan de orde voor dit bestemmingsplan.

2.4.4 Groen

Groenplan De groene draad (2007)

Het groenbeleid is vastgelegd in 'De groene draad - kansen voor het Nijmeegse groen' en heeft als doelstelling:

- inzicht te geven in het totaal van groene ontwikkelingen in en om de stad en hun onderlinge samenhang;
- een sturingsinstrument voor het bestuur te zijn voor groene ontwikkelingen in de stad;
- vanuit een groen toekomstperspectief een gids of leidraad te zijn voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de groene ambities te benoemen voor de komende jaren die vertaald worden in een uitvoeringsprogramma.

De hoofdgroenstructuur en de hoofdbomenstructuur zijn de basis en de ruggengraat van het groen in Nijmegen. Deze structuren houden we dan ook in stand. In bestemmingsplannen gaat het dan om de bestemmingen Groen, Natuur en Bos. Daarnaast kennen ook andere plekken een groene bestemming bijvoorbeeld kleinere groenplekken op wijkniveau.

In deze aanvraag omgevingsvergunning wordt de hoofdgroenstructuur in stand gehouden.

Handboek stadsbomen (2009)

Het Handboek Stadsbomen is een uitwerking van het Groenplan "De Groene draad, kansen voor het Nijmeegse groen". Het Handboek Stadsbomen vormt het kader voor inrichtingsplannen en beheerplannen voor de openbare ruimte waar het bomen betreft. Het handboek is daarnaast te definiëren als toetsingskader voor ruimtelijke plannen en initiatieven en biedt inzicht in de beleidsuitgangspunten ten aanzien van bescherming, aanplant, beheer en kap van bomen.

De hoofddoelstelling van het Handboek Stadsbomen is het waarborgen van de duurzame instandhouding van het Nijmeegse bomenbestand door middel van behoud en ontwikkeling.

De volgende uitgangspunten staan daarbij centraal:

- Optimale inzet van middelen.
- Waarborgen van een vitaal bomenbestand.
- Zorgen voor draagvlak; zorgvuldig afwegen, bewust besluiten en tijdig communiceren.
- Meer bomen en meer kronen. Inzet op kwantiteit en kwaliteit.

Het Handboek Stadsbomen heeft betrekking op alle bomen binnen de gemeentegrenzen. Dat zijn dus niet alleen de park-, laan- en straatbomen, maar ook bomen in tuinen en op particuliere terreinen. Voor bosopstanden, bosplantsoen en bomen in natuurgebieden gelden andere beleidskaders en wet- en regelgeving.

In het Handboek Stadsbomen is de hoofdbomenstructuur opgenomen. Deze structuur vormt samen met de hoofdgroenstructuur de basis van het groen in Nijmegen. De hoofdbomenstructuur leggen we niet vast in bestemmingsplannen maar wordt wel beschreven in de toelichting en speelt daarmee wel een rol in bestemmingsplannen.

In deze aanvraag omgevingsvergunning wordt de hoofdbomenstructuur in stand gehouden.

2.5 Archeologie

2.5.1 Inleiding

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: Archeologische waarden dienen als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen. Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie te worden onttrokken aan de bodem via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de versterking van het bodemarchief de kosten van het onderzoek dient te dragen. Inmiddels zijn de uitgangspunten van het Verdrag in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 via de wijzigingswet Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz, 1-9-2007).

Het archeologiebeleid van de gemeente Nijmegen is, in overeenstemming met Malta en de Monumentenwet 1988, erop gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaande aan de bodemversterking archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingrepen. De archeologische (in bredere zin: cultuurhistorische) kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die mede als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp van een gebouw of bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan het 'verhaal van de plek' ook door toekomstige generaties nog worden gelezen.

Het zal duidelijk zijn dat een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. Om deze reden heeft Bureau Archeologie en Monumenten van de gemeente Nijmegen een archeologische beleidskaart ontwikkeld, waarop de belangrijkste archeologische vindplaatsen en zones en hun waardering zijn aangegeven.

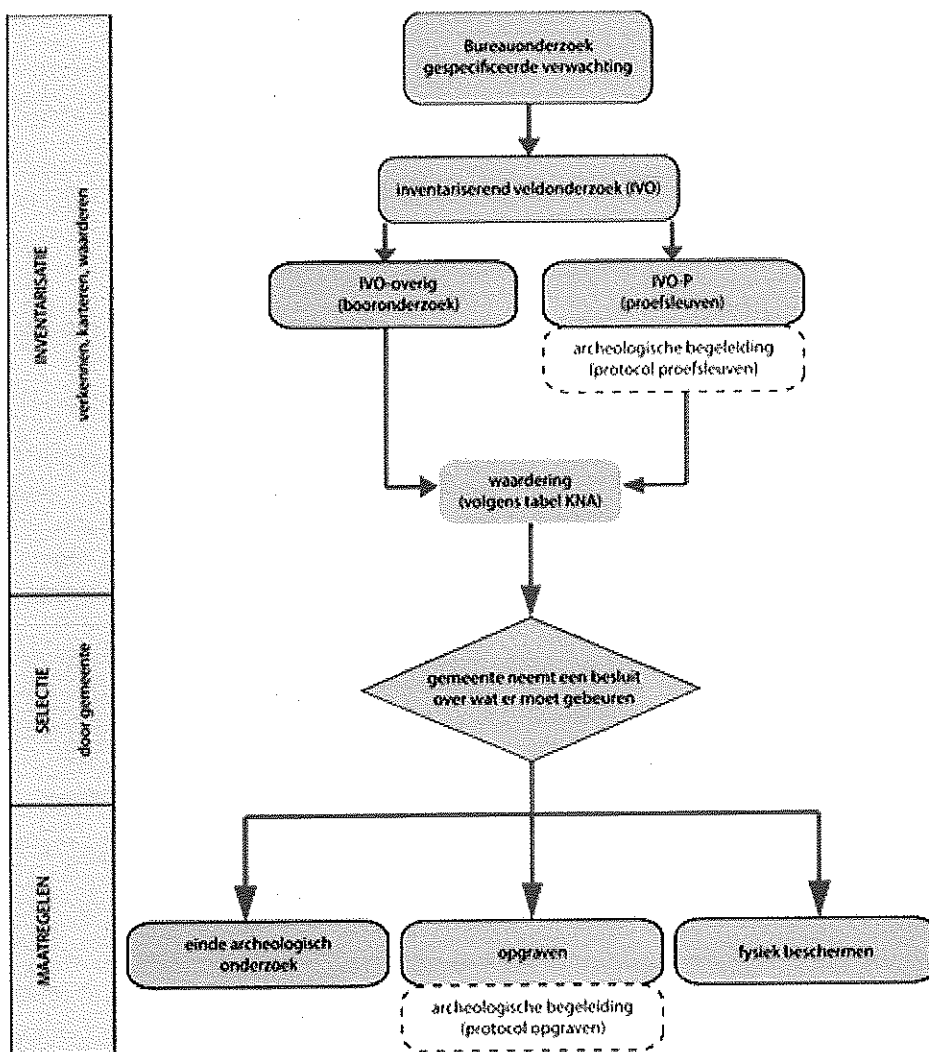
2.5.2 Projectgebied

Het plangebied ligt ten westen van de Romeinse stad Ulpia Noviomagus. Rond het jaar 100 kreeg deze hoofdplaats van het stamgebied van de Bataven van keizer Marcus Ulpius Traianus (98-117) zijn naam en stads- en marktrechten. Ulpia Noviomagus werd daarmee de opvolger van de tijdens de regering van keizer Augustus in het centrum van Nijmegen planmatig aangelegde centrale plaats Oppidum Batavorum, die tijdens de Bataafse Opstand in de jaren 69/70 door brand werd verwoest. Buiten de stadsgrenzen van Ulpia Noviomagus bevonden zich omvangrijke grafvelden met concentraties van graven en grafmonumenten langs de toegangswegen, die tot in de huidige tijd deels als rode draden door het landschap zijn blijven lopen.

In het gebied ten westen van de Romeinse stad zijn bij archeologisch onderzoek de afgelopen jaren tenminste drie verschillende Romeinse wegen aangetroffen. Van een deel wordt gedacht dat deze ook nog in de vroege middeleeuwen gefunctioneerd hebben. Wegen structureren het landgebruik, zoals bijvoorbeeld de ligging van grafvelden, boerderijen en gehuchten. Tussen dit soort complexen kan het landschap 'leeg' zijn, omdat die delen in gebruik zijn voor landbouw en veeteelt. Tussen de Romeinse stad en het onderhavige gebied daalt het Romeinse maaiveld, om ter hoogte van het DAR terrein weer wat hoger te komen. Dit maakt het bij uitstek geschikt voor menselijke bewoning, maar ook voor de locatie van grafvelden. De lagere delen in het terrein zijn tot na 1800 na Chr. vaak overstroomd. De sloop van de Nijmeegse vestingwerken eind 19^{de} eeuw heeft veel grond opgeleverd, die in deze omgeving gebruikt is ter ophoging. Sindsdien zijn grote overstromingen niet vaak meer voorgekomen. Het oude maaiveld, met onregelmatige verhogingen en verdiepingen, bevindt zich onder het huidige maaiveld. Aan dat moderne maaiveld is niet te zien hoe het oude (Romeinse en middeleeuwse) maaiveld zich verhoudt.

Het plangebied ligt in een zone met een zeer hoge archeologische waarde (zone Z-07), waarde 3 op de beleidskaart. Naast de Romeinse stad Ulpia Noviomagus zijn uit deze zone vondsten en sporen bekend uit de late steentijd, de bronstijd, ijzertijd en de nieuwe tijd.

De voorgestelde plannen hebben bodemversturende gevolgen. Deze kunnen de aanwezige archeologische waarden bedreigen. Er dient dus te worden vastgesteld of en in welke mate deze waarden worden bedreigd. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek kan het bevoegde gezag, de gemeente Nijmegen, maatregelen laten nemen die de aanwezige archeologische waarden beschermen, zie onderstaand schema.



proces van archeologisch onderzoek

Archeologische maatregel

1. Alle graafwerkzaamheden voor de herinrichting van het terrein, die dieper reiken dan 0,30m. min maaiveld worden meegenomen in een onderzoek dat moet aantonen of en in welke mate er sprake is van archeologische waarden die door de ingrepen zijn bedreigd.
2. Indien dit gebeurt aan de hand van gravend archeologisch onderzoek dient er een door de gemeente Nijmegen goedgekeurd Programma van Eisen (PvE) aan ten grondslag te liggen.

Kosten

De kosten van dit archeologisch onderzoek (inclusief uitwerking en rapportage) zullen als gevolg van de implementatie van het Verdrag van Valletta ten laste komen van de verstoorder van het bodemarchief (verstoorder betaalt-principe).

Informatieplicht

Een persoon die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt, waarvan deze weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), is verplicht dit binnen drie dagen te melden (artikel 53 Monumentenwet 1988) bij de Minister van OC&W c/q de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

2.5.3 Conclusie

In de omgevingsvergunning is de volgende voorwaarde opgenomen:

Voorafgaand aan of tijdens de bodemverstorende ingrepen dient een archeologisch onderzoek te worden gevoerd. Voor dit onderzoek is reeds een PvE aangeleverd. Dit dient als basis voor het onderzoek. De werkzaamheden dienen archeologisch te worden begeleid. De aanvrager dient een archeologisch bedrijf of instelling in de arm te nemen die deze werkzaamheden op basis van het PvE zal uitvoeren.

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid

3.1 Economische uitvoerbaarheid

De eventueel te maken aanpassingen, kosten e.d., ten gevolge van de realisatie van voorgestelde wijziging zijn voor rekening van de aanvrager. Het betreft geen bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro (onder lid a, categorie: de bouw van één of meer woningen). De kosten van de onderhavige procedure zullen verhaald worden op de initiatiefnemer conform de gemeentelijke legesverordening. De legeskosten zullen in rekening worden gebracht gelijktijdig met de leges voor de omgevingsvergunning.

Uit het gevraagde projectbesluit kan schade voortvloeien als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening om welke reden er gerede twijfel bestaat over de vereiste economische uitvoerbaarheid van de gevraagde planologische maatregel. Er dient voorkomen te worden dat de gemeente voor particuliere initiatieven planschade betaalt. Er is een overeenkomst gesloten waarin de initiatiefnemer zich ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid van de planologische maatregel bereid verklaart de daaruit voortvloeiende voor vergoeding in aanmerking komende planschade volledig aan de gemeente te compenseren.

Derhalve kan gesteld worden, dat de ontwikkeling financieel-economisch uitvoerbaar is.

3.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerp omgevingsvergunning (met projectafwijkingsbesluit) heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen tegen het ontwerpbesluit kenbaar te maken. De tervisielegging is gepubliceerd op de gemeentelijke website en in de "Staatscourant". In deze periode is er één zienswijze ingekomen. In de zienswijzennota 'Zienswijzennota in het kader van omgevingsvergunning Z13.034159' is de ingekomen zienswijze opgenomen en voorzien van een reactie. De zienswijze heeft geleid tot enkele aanpassingen ten opzichte van het ontwerp besluit.

Hoofdstuk 4 Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is het concept van de ruimtelijke onderbouwing toegezonden aan het Waterschap Rivierenland.

4.1 Waterschap Rivierenland

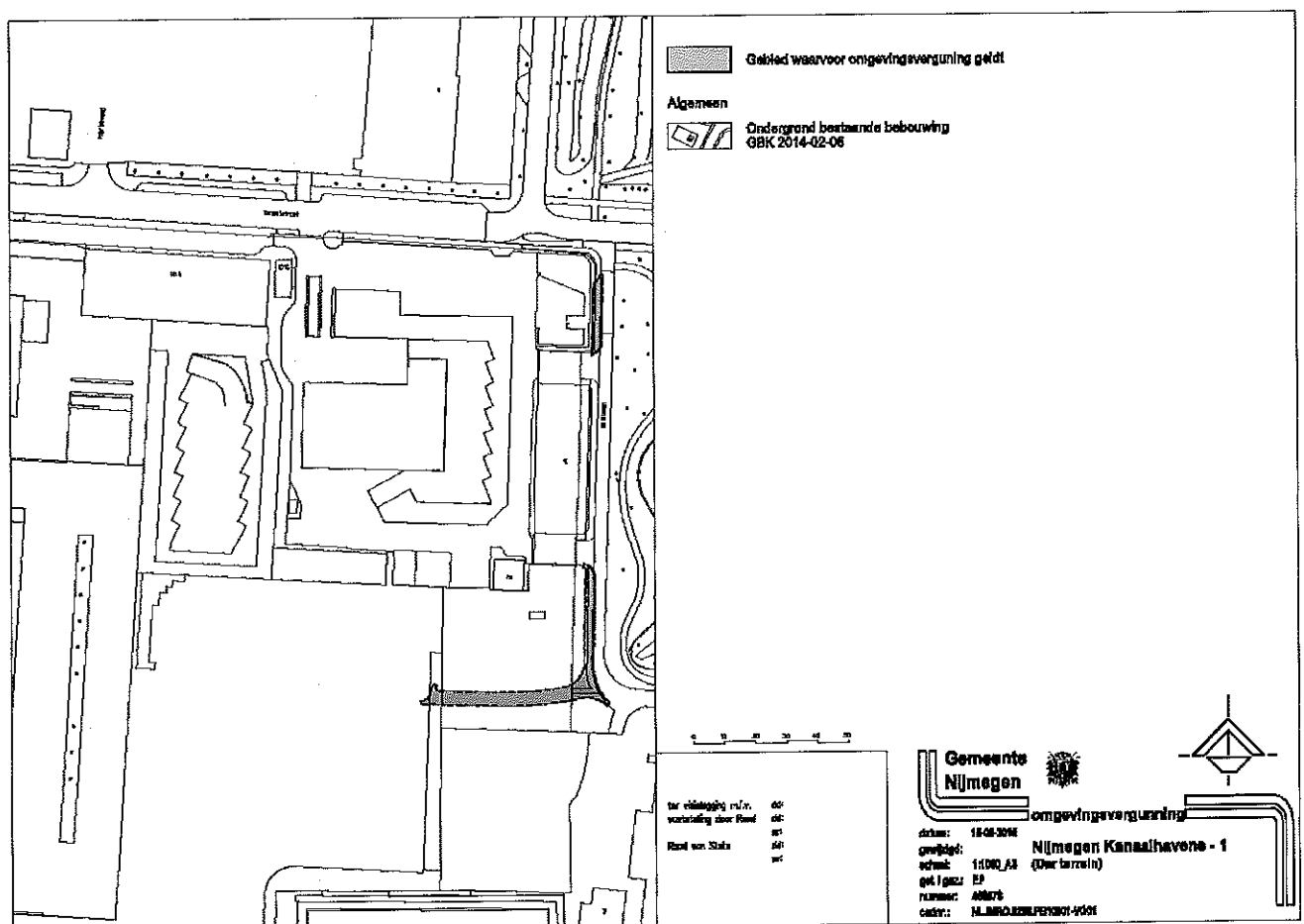
Het waterschap Rivierenland heeft in haar brief van 24 november 2014 in het kader van artikel 6.18 Bor overleg een reactie gegeven:

Het plan voorziet in de aanleg van een nieuwe uitrit en een passeerstrook langs De Biezen. De voorzieningen worden deels boven de bestaande duiker gerealiseerd welke zorgt voor de afwatering van het Westerpark naar de A-watergang langs de Energieweg. De duiker staat opgenomen op de Verbeelding als dubbelbestemming 'Water-Waterlopen'. De duiker is op dit moment nog niet opgenomen op de legger van het waterschap.

De influentleiding van het rioolgemaal De Biezen naar de RWZI Nijmegen wordt niet beïnvloed door de werkzaamheden.

Wij adviseren positief over het plan, mits de duiker niet wordt beschadigd bij de werkzaamheden en er geen voorwerpen in de grond worden aangebracht welke schade aan de duiker kunnen toebrengen zoals palen, bomen etc.

Voor de uitvoering van het plan is geen watervergunning van het waterschap vereist.



Bijlage 2: Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Uitwegen: Uitrit aanleggen of veranderen"

Inhoudelijke beoordeling

Wettelijke grondslag

Een aanvraag omgevingsvergunning voor zover die geheel of gedeeltelijk ziet op "het maken, hebben of veranderen van een uitweg of het gebruik daarvan te veranderen" kan worden geweigerd in het belang van (zie artikel 2.2 lid 1 sub e Wabo jo artikel 2.18 Wabo jo artikel 2.1.5.3 van de Algemene Plaatselijke Verordening voor de gemeente Nijmegen):

- A. de bruikbaarheid van de weg;
- B. het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
- C. de bescherming van het uiterlijke aanzien van de omgeving;
- D. de bescherming van de groenvoorziening in de gemeente.

Met de ingediende stukken en het verkeersonderzoek ontsluiting via De Biezen [D141971621] is het aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de voorschriften van artikel 2.1.5.3 Algemene Plaatselijke Verordening voor de Gemeente Nijmegen.

Conclusie met betrekking tot de aanvraag omgevingsvergunning voor zover deze geheel of gedeeltelijk ziet op het het maken, hebben of veranderen van een uitweg of het gebruik daarvan te veranderen (art. 2.2 lid 1 sub e 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 de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning (artikel 2.22 Wabo), welke volledig moeten worden nagekomen:

1. Het maken van een uitrit (inclusief het verplaatsen en aanbrengen van lantaarns, bebordingen, markeringen e.d.) aan De Biezen, conform situatietekening D14.048848, geschiedt uitsluitend door, of in opdracht van de afdeling Regie SB50.
Bijkomende aanlegkosten zijn voor rekening van de vergunninghouder en worden separaat van de leges van deze omgevingsvergunning in rekening gebracht.
2. De vergunninghoud(st)er is verplicht het goot en trottoirgedeelte, gelegen ter plaatse van de uitrit, waarvoor deze omgevingsvergunning is verleend, behoorlijk schoon te houden.
3. Deze omgevingsvergunning vervalt zodra de uitrit niet meer gebruikt wordt overeenkomstig het doel, waarvoor deze omgevingsvergunning verleend is, dit is ter beoordeling van Burgemeester en Wethouders.
4. De vergunninghoud(st)er dient alle schade aan gemeente eigendommen en eigendommen van derden, welke voortvloeien uit het gebruik van deze vergunning, op eerste aanzegging te vergoeden.
5. Ingeval deze omgevingsvergunning wordt ingetrokken, dan wel vervalt op grond van het bepaalde onder 3, wordt de uitrit van gemeentewege verwijderd en zal de oorspronkelijke situatie worden hersteld. De kosten hiervan dienen dan bij vooruitbetaling door de vergunninghoud(st)er te worden voldaan.
6. De vergunninghoud(st)er dient er te allen tijde zorg voor te dragen, dat het voertuig (inclusief uitstekende delen zoals o.a. trekhaak etc.) in zijn geheel op eigen terrein wordt geparkeerd, zodat passanten die gebruikmaken van de openbare weg, inclusief het trottoir, hiervan geen overlast en/of hinder ondervinden.
7. De vergunning ziet enkel op het realiseren van een uitrit (vanaf het terrein van de aanvrager naar De Biezen). De uitrit mag enkel gebruikt worden door bedrijfsvoertuigen (niet zijnde vrachtwagens met aanhanger) van de aanvrager in de ruimste zin.
8. De uitrit mag enkel in gebruik zijn overeenkomstig de gewaarmerkte situatietekening.

Aanleggen van de uitrit

Voor het aanleggen van de in- en uitrit moet u een afspraak maken met de heer J. Leeuwenhaag van de afdeling Regie SB50, telefoonnummer 14 024.

Algemene opmerkingen

Wij hebben ten aanzien van deze activiteit de volgende opmerkingen:

1. De houder van de vergunning is verplicht deze op eerste vordering van een ambtelijk toezichthouder ter inzage te geven aan deze ambtenaar.
2. De omgevingsvergunning geldt voor eenieder die het project uitvoert. Als iemand anders gebruik gaat maken van de vergunning dan moet de vergunninghouder dat tenminste een maand voordien aan ons melden 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 (registratienummer);
 - c. de naam, het adres en het telefoonnummer van degene die gebruik gaat maken van de vergunning;
 - d. een contactpersoon van degene die gebruik gaat maken van de vergunning;
 - e. het beoogde tijdstip dat de vergunning zal gaan gelden voor die ander.

Bijlage 3: Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Uitvoeren van werk of werkzaamheden op grond van bestemmingsplan inpassingsplan beheersverordening of voorbereidingsbesluit"

Inhoudelijke overwegingen

Inleiding

Ingevolge artikel 2.11 lid 1 Wabo moet de omgevingsvergunning worden geweigerd indien het werk of de werkzaamheid in strijd is met het bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit of in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, of 4.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

In gevallen waarin strijd is met de regels bedoeld in het eerste lid 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 (artikel 2.11 lid 2).

Toetsing

Bestemmingsplan

Het perceel Kanaalstraat 401 valt binnen bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens en tevens dient het plan getoetst te worden aan het facetbestemmingsplan Archeologie.

De gronden hebben de volgende (dubbel)bestemmingen:

Bedrijventerrein-2

Groen

Dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3

Dubbelbestemming Leiding-riool

Dubbelbestemming Waterstaat-waterlopen

Aanduiding geluidgezoneerd industrieterrein (nvt)

In het Facetbestemmingsplan Archeologie zijn de gronden aangewezen voor Waarde-Archeologie 3.

Het plan voorziet in een gedeeltelijke verbreding van de weg De Biezen. Bij het toepassen van passeerstroken worden de delen voor en na het gemaal verbreed. Aan de zijde van het Dar-terrein is hiervoor genoeg ruimte. De bestaande trottoirs en een deel van de berm worden bij de rijbaan betrokken. Daarnaast wordt er een nieuwe in/uitrit gerealiseerd vanaf De Biezen naar het Dar-terrein.

Binnen dubbelbestemming **Waterstaat-Waterlopen** (bij uit/inrit) zijn aanlegwerkzaamheden Zoals het aanleggen of aanbrengen van beschoeingen, puinstortingen, het graven of dempen van waterpartijen, afdammen van waterpartijen en het wijzigen van het waterpeil verboden zonder omgevingsvergunning.

Binnen dubbelbestemming **Leiding-Riool** is o.a. het aanleggen en verharden van wegen, paden en andere oppervlakteverhardingen verboden zonder omgevingsvergunning.

Binnen **Waarde-Archeologie 3** is o.a. het aanleggen van wegen en andere oppervlakteverhardingen verboden zonder vergunning.

Er is geen sprake van de uitzonderingssituaties waarin geen vergunning vereist.

Het plan is in strijd met bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens en facetbestemmingsplan Archeologie.

Mogelijkheid om dit strijdig gebruik te vergunnen

Voor de aanlegactiviteiten binnen dubbelbestemming **Waterstaat-Waterlopen** kan een omgevingsvergunning verleend worden voor zover het belang van de watergang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens wordt beslist over een omgevingsvergunning dient schriftelijk advies ingewonnen te worden bij de waterbeheerder.

Bij dubbelbestemming **Leiding-Riool** kan voor de voorgenomen werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning verleend worden indien de belangen van de leiding(en) hierdoor niet onevenredig geschaad worden. Alvorens over een omgevingsvergunning wordt beslist dient advies opgevraagd te worden bij de beheerder(s) van de leiding(en).

Ook bij dubbelbestemming **Waarde-Archeologie 3** kan een omgevingsvergunning verleend worden voor zover op grond van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat de archeologische waarden hierdoor niet onevenredig (kunnen) worden geschaad. De archeologisch deskundige dient hieromtrent advies uit te brengen.

Motivering om de omgevingsvergunning voor deze activiteit te verlenen

De waterbeheerder, het Waterschap heeft het volgende advies uitgebracht:

Het plan voorziet in de aanleg van een nieuwe uitrit en een passeerstrook langs De Biezen. De voorzieningen worden deels boven de bestaande duiker gerealiseerd welke zorgt voor de afwatering van het Westerpark naar de A-watgang langs de Energieweg. De duiker staat opgenomen op de Verbeelding als dubbelbestemming 'Water-Waterlopen'. De duiker is op dit moment nog niet opgenomen op de legger van het waterschap.

Wij adviseren positief over het plan, mits de duiker niet wordt beschadigd bij de werkzaamheden en er geen voorwerpen in de grond worden aangebracht welke schade aan de duiker kunnen toebrengen zoals palen, bomen etc.

Voor de uitvoering van het plan is geen watervergunning van het waterschap vereist.

De leidingbeheerder heeft het volgende advies uitgebracht:

Het nieuwe DAR terrein krijgt een nieuwe uitrit en een passeerstrook vlak bij gemaal De Biezen en daarbij worden grote transportleidingen gekruist.

De voorbereiding en aanleg van de nieuwe uitrit en passeerstrook vergen zorgvuldige afstemming met de leidingbeheerder (Kwaliteitsbeheer riolering, gemeente Nijmegen) over eventueel te nemen voorzorgs- en beschermingsmaatregelen (denk bijvoorbeeld aan inspectie en reiniging van de leiding en putten en controle van maximale verkeersbelasting).

De archeologisch deskundige heeft het volgende geadviseerd: Voorafgaand aan of tijdens de bodemverstorende ingrepen dient een archeologisch onderzoek te worden gevoerd. Voor dit onderzoek is reeds een PvE aangeleverd. Dit dient als basis voor het onderzoek. De werkzaamheden dienen archeologisch te worden begeleid.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is er geen reden om de omgevingsvergunning ten aanzien van deze activiteit te weigeren.

Voorschriften

1. Het Archeologisch Programma van Eisen dient (ook) ter plaatse van de uitweg en de passeerstroken volledig te worden nagekomen. Aanvrager dient een archeologisch bedrijf of instelling in de arm te nemen die deze werkzaamheden op basis van het PvE zal uitvoeren. Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met de Gemeente Archeoloog dhr. P. Franzen, bereikbaar onder nr. 024-3292560 of p.franzen@nijmegen.nl
2. Uiterlijk 6 weken voordat gestart wordt met de aanleg van de uitrit dient afstemming plaats te vinden met de leidingbeheerder (Kwaliteitsbeheer riolering, gemeente Nijmegen) van het hoofdtransportriool over de te nemen voorzorgs- en beschermingsmaatregelen.
3. De duiker mag niet worden beschadigd bij de werkzaamheden en tevens mogen er geen voorwerpen in de grond worden aangebracht welke schade aan de duiker kunnen toebrengen zoals palen, bomen etc.

Bijlage 4: Dossierlijst

D-nummer	Ontv. datum	Betreft
D13.602389	21/10/2013	Aanvraagformulier om omgevingsvergunning
D14.064828	05/02/2014	Ingebruikgevingsovereenkomst De Biezen 2008
D13.605136	23/10/2013	Advies Gemeente Nijmegen inzake nieuwe ontsluiting Dar De Biezen
D142063827	10/12/2014	Programma van Eisen Archeologie
D141971621	13/10/2014	BD2125_INFR_TRNL_N001_F1.0 verkeersonderzoek ontsluiting via De Biezen
D13.605139	23/10/2013	Akoestisch onderzoek veranderingsvergunning 20130033R01
D13.605138	23/10/2013	Luchtkwaliteitsonderzoek Dar NM194
D152131351	15/09/2015	Rijcurve vrachtauto
D141971639	13/10/2014	NM51616.12004 passeervoorziening "De Biezen"
D152052325	28/09/2015	Foto's bestaande situatie
D152039007	15/09-2015	Zienswijze nota

Zienswijzennota in het kader van omgevingsvergunning Z13.034159

Omgevingsdienst Regio Nijmegen
November 2015

Inleiding

Voor u ligt de zienswijzennota behorende bij de omgevingsvergunning Z13.034159. De aanvraag omgevingsvergunning voorziet in het aanleggen van een in-/uitrit en twee passeervoorzieningen ten behoeve van een nieuwe ontsluiting voor inzamel- en veegwagens van het DAR-terrein via De Biezen.

Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning heeft in de periode van 8 januari 2015 tot en met 18 februari 2015 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Gedurende deze periode konden zienswijzen worden ingediend.

Bekendmaking heeft plaatsgevonden op de gemeentelijke website en in de Staatscourant van 7 januari 2015.

Er is 1 zienswijze binnengekomen. De zienswijze is verwerkt in deze nota. De zienswijze heeft geleid tot enkele aanpassingen ten opzichte van het ontwerp besluit. De ingediende zienswijze is binnen de zienswijzentermijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

De binnengekomen zienswijze is samengevat en van een reactie voorzien. Als onderdelen van de zienswijze, niet expliciet worden genoemd, wil dit niet zeggen dat deze niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn allen in hun geheel beoordeeld.

Overzicht reclamanten

1. Bewoner(s)/eigenaar(s)/bedrijven De Biezen 1-3, 6541 BN Nijmegen

Samenvatting en reacties zienswijzen

1. 1. Bewoner(s)/eigenaar(s)/bedrijven De Biezen 1-3, 6541 BN Nijmegen		
Ontvangstdatum	Samenvatting zienswijzen	Reactie
17 februari 2015	1. Unitt c.s. zijn vooraleerst van oordeel dat het ontwerpbesluit niet voldoet aan de vereisten van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna te noemen: "Wabo"), omdat de voorgenomen activiteit strijdig is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het ontwerpbesluit geen, dan wel een onvoldoende ruimtelijke onderbouwing bevat. Unitt c.s. zijn dan ook van oordeel dat een omgevingsvergunning voor deze activiteit niet kan worden verleend.	1. Uit de motivering van het besluit en met name uit de ruimtelijke onderbouwing en onderhavige zienswijzennota blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
	2. Unitt c.s. zijn voorts van oordeel dat, met het voorliggende ontwerpbesluit, een omgevingsvergunning voor het maken, hebben of veranderen van een uitweg in de zin van artikel 2.2, lid 1, onder e Wabo rechtens niet kan (en mag) worden verleend.	2. Uit de motivering van het besluit en met name ook uit deze zienswijzennota blijkt dat er ten aanzien van deze activiteit geen weigeringsgrond bestaat.
	3. Unitt c.s. zullen u met de onderhavige zienswijze verzoeken het besluit (definitief) niet goed te keuren, althans niet als zodanig vast te stellen.	3. De zienswijze heeft geleid tot enkele aanpassingen ten opzichte van het ontwerp besluit.
	4. Conform (onder meer) de tekening genummerd D14.0488481, die integraal deel uitmaakt van het ontwerpbesluit, alsook de Ruimtelijke onderbouwing ² , wordt beoogd de in- en/of uitrit te situeren in de (buiten)bocht van de weg De Biezen. Unitt c.s. stellen vast dat vanaf het kadastraal perceel ter zake waarvan de vergunning beoogd wordt te verlenen, géén (rechtstreekse) mogelijkheid bestaat tot het aanleggen van de bedoelde in- en/of uitrit, althans niet op de wijze zoals in het ontwerpbesluit naar voren komt. Immers, in de buitenbocht van De Biezen, alwaar de in- en/of uitrit conform voormelde documenten gesitueerd zou worden, zijn gelegen de kadastrale percelen Gemeente Neerbosch, sectie G, nummer 1055 en - daaromheen en daarachter - Gemeente Neerbosch, sectie G, nummer 1025. Het ontwerpbesluit kan alleen al om deze reden niet leiden tot het (kennelijk) beoogde resultaat.	4. De aanvraag is voldoende duidelijk voor wat betreft de locatie van het aangevraagde project. De zienswijze leidt niet tot de conclusie dat de aanvraag onduidelijk is of dat er anderszins sprake is van een reden om de aangevraagde omgevingsvergunning niet (ongewijzigd) te verlenen. De in de zienswijze genoemde percelen zijn overigens in eigendom van aanvrager.

	<p>5. Unitt c.s. stellen in de eerste plaats vast dat (kennelijk) noch door aanvrager, noch door U onderzoek is verricht naar de noodzaak van de aanleg van een extra in- en/of uitrit van en/of naar het DAR-terrein. Uit de aanvraag van DAR blijkt in ieder geval niet van een noodzaak. Uit het ontwerpbesluit blijkt ook niet van enige noodzaak. In het kader van een belangenafweging, maar ook in het kader van proportionaliteit ligt het naar het oordeel van Unitt c.s. voor de hand dat eerst wordt onderzocht in hoeverre een extra in en/of uitrit van en/of naar het DAR-terrein daadwerkelijk noodzakelijk is en in hoeverre alternatieven voor handen zijn.</p>	<p>5. Voorop staat dat wij verplicht zijn om een beslissing te nemen op de aanvraag zoals die is ingediend. Elke aangevraagde activiteit moet aan zijn eigen toetsingskader worden getoetst. Het is niet zo dat er alleen een vergunning kan worden verleend indien het bevoegd gezag heeft vastgesteld dat het aangevraagde project noodzakelijk/onmisbaar is voor de bedrijfsvoering van de aanvrager. Dit hoeft dan ook niet door de aanvrager te worden aangetoond.</p> <p>Dit laat onverlet dat wij van mening zijn dat het aangevraagde project van belang is voor de bedrijfsvoering van de DAR. Het is ons bekend dat het DAR-terrein het afgelopen jaar is heringericht. O.a. de milieustraat is heringedeeld en de afdeling DAR-groen is op het terrein toegevoegd. Omdat het terrein gelijktijdig voor zowel voor personeel als bezoekers van de milieustraat toegankelijk moet zijn is de Dar voornemens een routing op eigen terrein te realiseren met gescheiden verkeersstromen. Uitgangspunt hierbij is dat vrachtverkeer en DAR-groen voertuigen via een andere routing ontsluiten dan bezoekers van de milieustraat. Door middel van het toevoegen van een ontsluiting aan de Biezen is het mogelijk de verkeersstromen op de voorgestelde routing, gescheiden maar ook op een veilige manier te verwerken (zie tekeningen routing bedrijfsterrein zonder en met uitrit de Biezen).</p>
--	--	---

	<p>6. Ter zake merken Unitt c.s. op dat het DAR-terrein thans (de facto) reeds ontsloten wordt middels (minimaal) drie (3) in- en uitritten aan de Kanaalstraat. Bij besluit van 11 september 2014 is aan DAR een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van minimaal één (1) extra in- en uitrit. Het DAR-terrein wordt alsdan ontsloten middels (minimaal) vier (4) in- en uitritten. Afgezien daarvan wordt de in- en uitrit die rechtstreeks toegang geeft tot de milieustraat (kennelijk) opgesplitst in een (afzonderlijke) inrit en een (afzonderlijke) uitrit, waarmee vastgesteld kan worden dat het feitelijk aantal in- en uitritten op (minimaal) vijf (5) komt.</p> <p>Naar Unitt c.s. begrijpen, wil DAR een extra in- en/of uitrit om ter plaatse de verkeersstromen te scheiden. Unitt c.s. menen dat, met de bestaande en de vergunde (minimaal) vier c.q. vijf in- en uitritten, DAR zeer wel in staat zou moeten zijn, of geacht zou moeten worden, daarmee verkeersstromen genoegzaam op en vanaf eigen terrein te scheiden. In ieder geval is aan Unitt c.s. vooralsnog niet gebleken waarom (minimaal) een zesde in- en uitrit noodzakelijk zou zijn. Evenmin is vooralsnog aan Unitt c.s. gebleken waarom de omgeving van het DAR-terrein, meer in het bijzonder De Biezen, de lasten van - en veroorzaakt door - DAR op zou moeten vangen. Daar bestaat geen rechtvaardiging voor. Feitelijk zal immers De Biezen deel gaan uitmaken van de bedoelde scheiding van verkeersstromen, zoals beoogd door DAR. De openbare weg - De Biezen - is er niet voor bedoeld om de lasten (in het bijzonder: de doorstromingsproblematiek op eigen terrein) van een private partij op te vangen. De doorstromingsproblematiek, zoals kennelijk thans aanwezig op het terrein van DAR, wordt immers enkel verplaatst naar de openbare weg.</p>	<p>6. Op 11-09-2014 is een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van 3 nieuwe – en vervallen van 2 bestaande in- en uitritten aan de Kanaalstraat. Dit heeft te maken met de nieuwe vorm van ontsluiten waarbij het vrachtverkeer en DAR-groen en bezoekers gescheiden het terrein ontsluiten. De 5e ontsluiting aan de Biezen maakt de routing op eigen terrein en daarmee de uiteindelijke scheiding compleet. (zie tekeningen routing bedrijfsterrein zonder en met uitrit de Biezen).</p>
	<p>7. Unitt c.s. stellen verder vast dat, voor zover de aanleg van een zesde in- en uitrit al noodzakelijk zou zijn, (kennelijk) geen onderzoek is verricht naar voor de omgeving minder bezwarende alternatieven. Wanneer de aard en het karakter van de weg De Biezen wordt afgezet tegen de andere wegen die het DAR-terrein omringen, ligt - naar het oordeel van Unitt c.s. althans - voor de hand dat een extra, (minimaal) zesde in-</p>	<p>7. Het is vaste jurisprudentie dat het bevoegd gezag dient te beslissen op een aanvraag omgevingsvergunning voor een project zoals deze is aangevraagd. Indien een project op zichzelf voor het bevoegd gezag aanvaardbaar is, kan het bestaan van alternatieven slechts dan tot het onthouden van medewerking nopen, indien op voorhand duidelijk is dat door verwezenlijking van de alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren.</p>

	<p>en uitrit ter hoogte van een andere weg dan De Biezen wordt gesitueerd, althans dat - minst genomen - deugdelijk onderzoek wordt verricht naar die alternatieven.</p>	<p>Van dergelijke alternatieven (waarbij nog steeds wordt voldaan aan de wens van de DAR om gescheiden verkeersstromen op haar terrein) is ons op voorhand niet gebleken. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is een extra ontsluiting aan De Biezen een hele redelijke optie gelet op het aantal al vergunde in/uitritten van de Dar aan de Kanaalstraat en omdat dergelijke inritten aan de Energieweg niet worden toegestaan in verband met de doorstroming van het verkeer.</p>
	<p>8. De Verlengde Energieweg is, net als de Kanaalstraat, een doorgaande weg c.q. ontsluitingsroute. De netto rijloper bedraagt 6,20 meter en is dus geschikt voor het passeren van twee (2) vrachtauto's. 14 Op basis van het vorenstaande mag worden aangenomen dat zowel de Verlengde Energieweg als de Kanaalstraat zeer wel in staat zullen zijn het verkeersaanbod van en naar het DAR-terrein te verwerken. Dit in tegenstelling tot De Biezen, welke weg nu al niet geschikt is voor het huidige verkeersaanbod. Het is om die reden dat Unitt c.s. menen dat de aanleg van een extra in- en/of uitrit, voor zover noodzakelijk, op een aanzienlijk minder voor de omgeving, het verkeer en de veiligheid ter plaatse belastende wijze, kan worden gerealiseerd aan de Kanaalstraat, dan wel de Verlengde Energieweg.</p>	<p>8. Zoals we hiervoor hebben gezegd is De Biezen een logische keus voor een extra ontsluiting. Voorwaarde vanuit het belang van verkeer hiervoor is wel dat er voor de nieuwe ontsluiting eenrichtingsverkeer gaat gelden en dat er passeerhavens aan De Biezen worden gerealiseerd. Dit zal het geval zijn. Voor wat betreft het eenrichtingsverkeer nemen we in de vergunning uitdrukkelijk als voorschrift op dat de ontsluiting alleen mag worden gebruikt als uitrit.</p>
	<p>9. bij een in- en/of uitrit van en/of naar het DAR-terrein via de Kanaalstraat en/of de Verlengde Energieweg niet vereist dat inbreuk wordt gemaakt op het vigerende bestemmingsplan en, wellicht belangrijker, dat geen afbreuk wordt gedaan aan de groenvoorzieningen ter plaatse van De Biezen en/of Park West. Het plaatsen van een (extra) in- en/of uitrit aan de Kanaalstraat en/of de Verlengde Energieweg, dan wel het gebruikmaken van de huidige (en aan te leggen) in- en uitritten aan de Kanaalstraat is aanzienlijk minder belastend voor de omgeving, voor het verkeer (in en rondom De Biezen) en de veiligheid (in en rondom De Biezen). Minst genomen mag worden verwacht dat onderzoek wordt gedaan, althans dat gemotiveerd onderbouwd wordt, waarom niet gekozen is onderzoek te doen en/of te kiezen voor aanmerkelijk minder bezwarende alternatieven, die nota bene niet zonder meer een</p>	<p>9. Zie onze reacties hiervoor. Zoals gezegd vinden wij de aangevraagde locatie logisch vanuit verkeerstechnisch oogpunt en vanuit de wens van aanvrager om verkeersstromen op haar terrein te scheiden. Het enkele feit dat er locaties (op het terrein van aanvrager) zijn aan te wijzen waar geen dan wel minder strijdigheden met het bestemmingsplan bestaan, vormt voor ons geen reden om de aangevraagde omgevingsvergunning te weigeren. We vinden dat het verlenen van een omgevingsvergunning voor de aangevraagde activiteiten goed verdedigbaar is.</p>

	afwijkingsbesluit behoeven. Voor het plaatsen van een (extra) In- en uitrit ter hoogte van de Kanaalstraat en/of Verlengde Energieweg bestaat overigens ook voldoende ruimte.	
	10. In het verlengde hiervan moet worden vastgesteld dat de in- en/of uitrit aan De Biezen ontsluit (uiteindelijk) via de T-splitsing Kanaalstraat-Mercuriusstraat. Dit punt grenst rechtstreeks aan het DAR-terrein. Naar het oordeel van Unitt c.s. kan daarom minst genomen van DAR gevergd worden dat, indien en voor zover een dergelijke in- en/of uitrit al noodzakelijk zou zijn, die aldaar gesitueerd wordt. Immers, ook dat alternatief is voor mens en milieu aanzienlijk minder bezwarend dan de in- en/of uitrit aan De Biezen. Dit overigens daargelaten het gegeven dat het aanleggen van een in- en/of uitrit aldaar naar het oordeel van Unitt c.s. evenzeer bezwaarlijk is. Het ontbreekt immers, zoals hierboven aangehaald, aan enige noodzaak.	10. Zie onze reacties hiervoor.
	11. voor Unitt c.s. is het vooralsnog onduidelijk of de ontsluiting zal dienen als een in- én uitrit, dan wel als uitsluitend een inrit, dan wel als uitsluitend een uitrit.	11. De ontsluiting zal enkel dienen als uitrit, zoals op tekening is aangegeven middels C2 – C3 bebording (zie situatietekening D141971639). Verkeerskundig is de voorkeur uitgesproken voor een totale verbreding van het wegprofiel. Er is echter aangegeven dat passeerhavens ook voldoen. Dat aanvrager niet heeft gekozen voor de voorkeursvariant neemt niet weg dat daarmee de doorstroming niet gegarandeerd is. Beide oplossingen bieden de mogelijkheid om te kunnen passeren.
	12. Hoe zulks ook moge zijn, ter hoogte van zowel de passeervoorzieningen als ter hoogte van de betreffende in- en/of uitrit zal doorstromingsproblematiek ontstaan. Alleen al het enkele gegeven dat verkeer elkaar (telkens) zal moeten doorlaten - en dus op elkaar zal moeten wachten - leidt tot de conclusie dat sprake is van doorstromingsproblematiek. Immers, met name Unitt c.s. en haar bezoekers en personeel, maar óók andere weggebruikers zullen met grote regelmaat voorrang moeten verlenen aan de bedrijfswagens, vuilniswagens en vrachtwagens met aanhanger van DAR.	12. De DAR heeft (in het verkeersonderzoek) aangegeven dat er voornamelijk op een tweetal momenten per dag wordt uitgereden met voertuigen. Tussen deze momenten zal uitrijden sporadisch plaats vinden. De wachttijden bij passeren van opkomend verkeer zijn zeer beperkt. Het uitrijden zal namelijk nooit in 1 stroom gebeuren waardoor er voor het opkomend verkeer voldoende ruimte is om door te rijden naar een volgende passeerhaven en mogelijk de eindbestemming. Het gaat hier overigens alleen om uitrijdend verkeer. Verkeer met de bestemming DAR-terrein gebruikt een andere ontsluiting.
	13. Daarbij komt dat hiervan met name sprake zal zijn op gezette tijden. In de verschillende scenario's komen telkens binnen zéér korte tijd een zeer groot aantal voertuigen - min of meer tegelijkertijd - van of naar het DAR-terrein. Een (tijdelijke) obstructie van De Biezen, vanaf de beoogde in- en/of uitrit dan	13. In de aanvraag omgevingsvergunning is rekening gehouden met de noodzaak dat (vracht)verkeer elkaar kan passeren. Om deze reden zijn er in de aanvraag twee passeervoorzieningen opgenomen. Er zal een toename zijn van (vracht)verkeer op De Biezen. Deze toename zal echter niet in die mate zijn dat er sprake is van een onaanvaardbare. De

	<p>wel vanaf de Kanaalstraat c.q. fietsstraat (Kanaalstraat), is daarmee gegeven. Een obstructie van andere voertuigen, niet de bestemming van het DAR-terrein hebbende, is daarmee ook gegeven.</p>	<p>Biezen valt onder de erftoegangswegen. Voor deze categorie wegen wordt als algemeen geldende richtlijn een maximum verkeersintensiteit van 500 tot 600 motorvoertuigen per dag aangehouden. Het voornemen van Dar is om een deel van hun bedrijfsvervoer via een nieuwe uitrit aan De Biezen te ontsluiten. Met het voornemen gaat een verkeerstroom van ordegrrootte 100 tot 150- voertuigbewegingen per etmaal gemoeid. Inclusief de reeds aanwezige vervoerstroom, blijft het totaal onder hetgeen volgens het bestemmingsplan mag worden verwacht en ruimschoots onder de voorkeurswaarde van 500 tot 600 motorvoertuigen per etmaal.</p>
	<p>15. Ook zal een dergelijke problematiek ontstaan ter hoogte van de twee T-splitsingen Kanaalstraat-Mercuriusstraat-Kanaalstraat (fietsstraat) en Kanaalstraat (fietsstraat)-De Biezen.</p>	<p>15. De toename van (vracht)verkeer zal niet leiden tot onaanvaardbare problemen met de doorstroming van het verkeer ter plaatse. De voorkeurswaarde wordt namelijk niet gehaald. Zie reactie onder 13.</p>
	<p>16. Het terrein van Unitt c.s. wordt uitsluitend ontsloten middels de weg De Biezen. De Biezen, op haar beurt, sluit uitsluitend aan op de fietsstraat (Kanaalstraat). Vervolgens wordt de fietsstraat (Kanaalstraat) ontsloten via de Kanaalstraat en de Mercuriusstraat. Unitt c.s. voorzien dat ter hoogte van de eerdergenoemde T-splitsingen verkeers-, doorstromings- en bereikbaarheidsproblematiek zal ontstaan met, met name maar niet uitsluitend, vrachtverkeer.</p> <p>Problematiek zal met name ontstaan wanneer (vracht)verkeer De Biezen wil inrijden vanaf de fietsstraat (Kanaalstraat) (en vice versa) en/of daarvoor, wanneer (vracht)verkeer de fietsstraat (Kanaalstraat) wil inrijden vanaf de Kanaalstraat (en vice versa). Op die punten is het voor (vracht)verkeer nagenoeg onmogelijk om te (kunnen) zien of tegemoetkomend verkeer vanaf De Biezen de Kanaalstraat c.q. Kanaalstraat (fietsstraat) in zal rijden (en vice versa). Ter zake zijn als bijlage 6 meerdere foto's bijgevoegd. Mede gezien de drie (3) in het memorandum van 23 juli 2014 uitgewerkte scenario's, zal het daardoor niet zelden voorkomen dat gemotoriseerd verkeer, daaronder vrachtverkeer met dubbele opleggers, reeds de fietsstraat (Kanaalstraat) en/of De Biezen is ingereeden en geconfronteerd wordt met tegemoetkomend verkeer. Heeft het inrijdend verkeer op dat moment de passeervoorziening niet bereikt, hetgeen in veel gevallen zo zal zijn, dan resteert niet</p>	<p>16. De bereikbaarheid van het terrein Unitt c.s. wordt door aanleg van de passeerhavens gegarandeerd. De situatie t-splitsing De Biezen – Kanaalstraat blijft binnen deze omgevingsvergunning ongewijzigd. De verkeersstromen blijven in principe ongewijzigd met uitzondering van de uitgaande stroom vanuit de Biezen. Deze zal op gezette tijdstippen groter zijn dan in de huidige situatie. De t-splitsing kan de toename van het aantal verkeersbewegingen prima verwerken. Voorheen was de Mercuriusstraat een gebiedsontsluitingsweg. Na aanleg van de Energieweg, (de wijziging van is de aansluiting op de Mercuriuslaan en de van Weurtseweg) is de verkeersintensiteit van de Mercuriuslaan afgenomen. Daarmee is er geen issue over een mogelijk capaciteitsprobleem op de t-splitsing Kanaalstraat Mercuriusstraat</p> <p>Ten behoeve van het op- en afrijden van de Biezen is de hoek (De Biezen - Kanaalstraat) van het DAR-terrein door de DAR vrij gemaakt om de uitkijkhoek te vergroten. Daarmee is er op dit moment voldoende zicht (gerealiseerd) om tegemoetkomend verkeer te signaleren en om tijdig een keuze te kunnen maken hoe voertuigen elkaar het beste kunnen passeren (zie gewaarmerkte foto's van situatie ter plaatse [D154554554]). Bijkomend voordeel is dat de veiligheid is vergroot ten op zichte van de huidige situatie.</p>

	<p>anders dan - ook met een dubbele oplegger - een terugtrekkende beweging te maken over de toch al onoverzichtelijke T-splitsingen.</p> <p>Daarmee is niet alleen gegeven dat problematiek zal ontstaan met de veiligheid, óók zal problematiek ontstaan met de bereikbaarheid en de doorstroming.</p>	
	<p>17. Voor zover overigens (zelfs) zou worden betoogd dat (vracht)verkeer vanaf de bedoelde T-splitsingen wél in staat zou zijn tegemoetkomend verkeer aan te zien komen, dan zal verkeersproblematiek op de bedoelde T-splitsingen ontstaan. Immers, het (vracht)verkeer zal dan moeten wachten op één van de T-splitsingen. Ook daarmee is gegeven dat de voorgestane wijzigingen in de weg staan aan de bereikbaarheid van het perceel van Unitt c.s. en overigens de veiligheid ter plaatse.</p>	<p>17. Zie onze reacties hiervoor.</p>
	<p>18. Vooralsnog is aan Unitt c.s. niet gebleken van enig voornemen de bedoelde (kruis)punten aan te passen zoals is opgenomen in de aanbevelingen van de onderzoeker van Royal HaskoningDHV.</p>	<p>18. Dit is een aanbeveling en geen eis. In onderhavig geval is de veiligheid al vergroot door het vergroten van de zichthoek middels het verwijderen van obstakels op de hoek (De Biezen – Kanaalstraat) van het DAR-terrein.</p>
	<p>19. U stelt dat de routing van het langzaam verkeer niet wijzigt met de aanleg van de passeerstroken en de nieuwe ontsluiting. Voor zover daarmee ook bedoeld wordt op voetgangers, stellen Unitt c.s. vast dat die stelling onjuist is. Immers, de aanleg van de passeervoorzieningen zal - zo begrijpen Unitt c.s. althans - ten koste gaan van het (enige) trottoir c.q. voetpad aan De Biezen. Voor de categorie wegen waartoe De Biezen behoort, heeft te gelden dat er een trottoir aanwezig dient te zijn.</p>	<p>19. Het aangrenzende park heeft vrijliggende wandelpaden die aansluiten op de voetpaden in de omliggende wijken. Deze zijn vanaf het terrein van Unitt c.s. prima te bereiken. De voetpaden die opgeheven worden sluiten niet aan op bestaande voetpaden. Tevens is door de overmatige aanwezigheid van kruiden tussen de tegels aan te tonen dat het trottoir niet wordt gebruikt. De trottoirs zijn daarmee overbodige verharding. Er is tenslotte een prima alternatief.</p>
	<p>20. Vaststellende dat de voorgestane passeervoorzieningen uitsluitend worden aangelegd om de in- en/of uitrit van en/of naar het DAR-terrein mogelijk te maken, stellen Unitt c.s. vast dat het openbare/maatschappelijke belang tot het behoud van de aldaar gesitueerde voetpaden, ook op dit punt ten koste gaat van het private belang van DAR. Eenvoudig vastgesteld kan worden dat de trottoirs behoren tot de openbare ruimte en dat deze ten koste (zullen) gaan van de ten behoeve van DAR aan te leggen in- en/of uitrit. Naar het oordeel van Unitt c.s. is</p>	<p>20. Zie reacties hiervoor.</p>

	dat, temeer nu een alternatief voor de voetpaden in het voorliggende plan niet wordt aangedragen, onaanvaardbaar en onevenredig.	
	21. In de ruimtelijke onderbouwing haalt u aan dat de inrit op basis van een afbeelding mag worden verbreed naar 9 meter, zodat ook vrachtwagens met aanhanger goed kunnen ontsluiten. Unitt c.s. stelt vast dat het - volstrekt anders dan wordt overwogen in de vergunningsaanvraag en bij ontwerpbesluit, alsook volstrekt anders dan door de gemeente Nijmegen en RoyalHaskoningDHV is onderzocht - aldus niet uit te sluiten is dat (ook) vrachtwagens met aanhanger via de in- en/of uitrit van en naar het DAR-terrein zullen komen	21. Vrachtwagens met aanhanger zijn niet aan de orde (het gebruik van de uitrit door deze voertuigen is in de voorschriften van de vergunning voor de zekerheid ook uitgesloten). Uit de aanvraag blijkt dat de bedrijfswagenvloot van aanvrager bestaat uit circa 35 vuilniswagens van de inzameldienst en uit circa 40 busjes/veegwagens. De uitrit zal gebruikt worden door deze inzamel- en veegwagens. De aanvraag omgevingsvergunning correspondeert met de juiste toetsingskaders. Aangevoerd is overigens wel dat ontsluiten met aanhanger mogelijk is.
	22. De bedoelde vrachtwagens met aanhanger maken géén deel uit van het memorandum van de gemeente Nijmegen. Unitt c.s. stellen dan ook vast dat het voorgehouden aantal van 150 mvt/etm niet juist kan zijn. Immers, in dit aantal zijn de vrachtwagens met aanhanger niet betrokken. Niet alleen twijfelen Unitt c.s. hierdoor ten zeerste aan de genoemde verkeersintensiteit, óók betwijfelen Unitt c.s. de onderbouwing middels verkeersonderzoek. Bij die onderzoeken is, althans zo lijkt het, immers in het geheel geen rekening gehouden met vrachtwagens met aanhanger, maar uitsluitend met kleine(re) motorvoertuigen. Het gegeven dat beoogd wordt ook vrachtwagens met aanhanger te laten in- en/of uitrijden, heeft direct gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid ter plaatse, zowel voor wat betreft de doorstroming als de verkeersveiligheid. Het is daarom dat Unitt c.s. voorhouden dat het in het bijzonder ontbreekt aan een goede ruimtelijke ordening en een goede ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van het kennelijke voornemen ook vrachtverkeer met aanhangers te laten ontsluiten.	22. Zie onze reacties hiervoor.
	23. Uit uw ontwerpbesluit is niet goed op te maken welke lengte de bedoelde passeervoorzieningen zullen hebben. In het memorandum wordt aangegeven dat de passeervoorzieningen een lengte van ca. 35 meter zullen hebben. Unitt c.s. hebben ernstige twijfels bij dit getal. Nameting van de tekeningen bij de beoogde situatie leidt ertoe dat vermoed wordt dat de	23. De noordelijke (en kortste) passeerstrook is incl. bestaande inrit 33 meter lang. Daarmee is er voldoende ruimte om tijdelijk te wachten op tegemoetkomend verkeer. De in het memorandum aangegeven lengte van 35 meter is enkel een advies. Gezien de ruimte is het maximaal haalbare ingepast.

	<p>passeervoorzieningen (aanzienlijk) korter zullen zijn. Dit geldt in ieder geval voor de meest noordelijke passervoorziening, dichtbij de T-splitsing fietsstraat (Kanaalstraat)-De Biezen. Unitt c.s. betwijfelen dan ook dat - mede gezien de drukte – de doorstroming van het verkeer met de passeervoorzieningen aldaar gegarandeerd kan worden.</p>	
	<p>24. In de buitenbocht van De Biezen, alwaar de in- en/of uitrit ten behoeve van DAR beoogd wordt, is reeds een in- en uitrit ten behoeve van Unitt c.s. gelegen. Deze in- en/of uitrit biedt rechtstreeks toegang tot het perceel van Unitt c.s. en wordt door Unitt c.s., althans aan hen gelieerde personen, gebruikt om toegang te krijgen van en naar De Biezen. De ten behoeve van DAR beoogde in- en/of uitrit zal, naar het zich laat aanzien, vrijwel direct aan de in- en uitrit van Unitt c.s. komen te grenzen. Naar het oordeel van Unitt c.s. is voorzienbaar dat hierdoor veiligheids- en bereikbaarheidsproblematiek zal komen te ontstaan.</p> <p>De aldaar gesitueerde in- en uitrit van en naar het perceel van Unitt c.s. wordt gebruikt om vanuit de achterkant van het bedrijfsgebouw, het aldaar gesitueerde achterterrein en/of vanuit het atelier/woonhuis toegang te krijgen van en naar de Biezen. Weliswaar wordt deze in- en uitrit minder vaak gebruikt dan de verderop gelegen in- en uitrit, alsook is deze in- en uitrit doorgaans afgesloten met een hekwerk; dit laat onverlet dat Unitt c.s. de in- en uitrit met grote regelmaat daadwerkelijk gebruiken.</p>	<p>24. De ontsluiting is in de buitenbocht van De Biezen gelegen. Daarmee is de uitkijkhoek dermate groot dat er totaal overzicht is over De Biezen. Veilig gebruik van de uitrit is daarmee gewaarborgd. Gebruikers van De Biezen hebben vanuit beide zijden zicht op de uitrit. Daarmee is ook voor weggebruikers de verkeersveiligheid niet in het geding. De aanwezige inritten van unit c.s. hebben geen invloed op het gebruik van de uitrit. Er is voldoende zicht (doordat deze aansluit in de buitenbocht) bij het uitrijden van de uitrit van de DAR op de inritten van Unit c.s. en vice versa.</p>
	<p>25. Bij het ontwerpbesluit is géén rekening gehouden met het bestaan en het gebruik van de in- en uitrit van Unitt c.s. Ter zake ontbreekt het althans aan enig oordeel, laat staan een onderbouwing. Unitt c.s. houden voor dat - door het situeren van de in- en/of uitrit ten behoeve van DAR direct naast de in- en uitrit van Unitt c.s. - wel degelijk verkeersgevaarlijke situaties zullen ontstaan, zowel nu, als in de toekomst. De in- en uitrit van Unitt c.s. wordt thans gebruikt door zeer kwetsbare verkeersdeelnemers, met name voetgangers. Het gegeven dat u voornemens bent de voetpaden aldaar te verwijderen brengt al een zekere onveilige situatie met zich, maar het situeren van een druk bereden in- en/of uitrit bij de in- en uitrit van Unitt c.s.</p>	<p>25. Voetgangers kunnen gebruik (blijven) maken van de bestaande in- en uitrit van Unitt c.s. waarna overgestoken kan worden naar het ononderbroken voetpad in het park. Daarmee hoeft over een kortere afstand over de rijbaan gelopen te worden. Verkeer vanaf het DAR terrein ontsluit enkel richting de Kanaalstraat. Daarmee hebben voetgangers geen hinder van voertuigen van de DAR. De verkeersintensiteit wijzigt daarmee niet op het punt waar wordt overgestoken.</p>

	- alwaar zich regelmatig voetgangers bevinden – versterkt die onveilige situatie.	
	26. Zulks geldt temeer in de toekomstige situatie, waarbij gemotoriseerd verkeer, met name auto- en vrachtverkeer, het terrein van Unitt c.s. zal betreden of uittreden middels de bestaande in- en uitrit. Met twee in- en uitritten zó dicht bij elkaar gesitueerd, zullen onveilige situaties ontstaan. Dit nog afgezien van de bereikbaarheidsproblematiek die zal ontstaan. Immers, gebruikers van de in- en uitrit van Unitt c.s. zullen op de kruisweg met gebruikers van de in- en/of uitrit van DAR geconfronteerd worden.	26. Zie onze reacties hiervoor.
	27. Wat dat aangaat, haalt u aan dat De Biezen valt binnen industrieterrein Noord-Kanaalhaven en dat aldaar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt. Het ontbreekt echter aan een onderbouwing waarom die maximumsnelheid van 50 km/h, in combinatie met de beoogde in- en/of uitrit, wel of niet strookt met een goede ruimtelijke ordening. Met de enkele (blote) stelling dat aldaar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt - zonder daaraan conclusies te verbinden - is immers geen goede ruimtelijke onderbouwing gegeven.	27. Er geldt voor De Biezen een maximum snelheid van 50 km/h. De lengte en breedte van De Biezen zorgen ervoor dat deze snelheid in de praktijk niet of nauwelijks wordt gehaald. De straat nodigt niet uit om 50 km/h te gaan rijden. Door toepassen van de passeerhavens wordt de weg visueel niet breder waardoor de snelheid niet zal toenemen. Door intensiever gebruik is doorrijden -niet meer vanzelfsprekend waardoor de snelheid nog verder zal afnemen. Dit in combinatie met vooral de overzichtelijkheid van de in- en uitritten, de aanleg van passeervoorzieningen en het eenrichtingsverkeer dat gaat gelden voor de nieuwe uitrit, zijn wij van mening dat er sprake is van een verkeersveilige situatie en dat er voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.
	28. Verder haalt u aan dat De Biezen een doorgaande fietsroute is en dat veiligheid voorop staat. Naar het oordeel van Unitt c.s. brengt die stelling met zich dat aldaar in het geheel géén in- en/of uitrit ten behoeve van DAR zou moeten worden aangelegd. Temeer niet, nu u stelt dat ook - en nota bene - vrachtwagens met aanhanger goed moeten kunnen ontsluiten. Het gegeven dat fietsers en voetgangers enerzijds en vrachtwagens met aanhanger anderzijds elkaar veelvuldig zullen kruisen stemt niet overeen met uw stelling dat veiligheid voorop staat. Dit geldt temeer, nu in het geheel geen onderzoek is gepleegd naar de noodzaak van de in- en/of uitrit en alternatieven, noch naar het soort en aantal voertuigen dat De Biezen alsdan zou (mogen) berijden vanuit of naar het DAR-terrein.	28. In binnenstedelijk gebied kun je niet voorkomen dat een grote verscheidenheid aan verkeersdeelnemers gebruik maakt van dezelfde wegen. Bij een verantwoordelijk weggedrag stuit een nieuwe uitrit op De Biezen niet op bezwaren. In de huidige situatie is overigens al vrachtverkeer van EKI op De Biezen aanwezig. Dit zijn grote voertuigen. De DAR werkt met kleinere voertuigen. Chauffeurs dienen rekening te houden met fietsers rondom de uitrit. Vanuit de uitrit is uitstekend zicht op De Biezen. Een alternatieve ontsluiting kan niet bijdragen aan een gescheiden verkeersstroom op het eigen terrein van aanvrager (zie ook reactie onder punt 7).

	<p>29. Bovendien ontbreekt het uw ruimtelijke onderbouwing aan een oordeel over de ontsluitingsroute die De Biezen is en welke gevolgen dat met zich brengt voor de beoogde in- en/of uitrit. Niet alleen zal immers veiligheidsproblematiek ter hoogte van de beoogde in- en/of uitrit ten behoeve van DAR ontstaan, óók - en vooral - zal veiligheidsproblematiek ontstaan ter hoogte van de passeerhavens en de T-splitsing van de fietsstraat (Kanaalstraat)-De Biezen-Kanaalstraat en de direct daaraan grenzende T-splitsing Kanaalstraat-Mercuriusstraat.</p>	<p>29. Zie onze reacties hiervoor.</p>
	<p>30. Ter hoogte van de voormelde T-splitsingen worden verschillende sterke en zwakke weggebruikers (nu al) veelvuldig met elkaar geconfronteerd. Ook nu al is op voormelde punten sprake van een verkeersonveilige situatie.²⁴ Met een toename van voertuigen op de ontsluitingsroute met 150 mvt/etm zal het aantal (onveilige en ongemakkelijke) confrontaties op de T-splitsingen, daaronder begrepen met de fietsstraat, enkel toenemen. Daar komt bij dat de T-splitsing van de fietsstraat (Kanaalstraat)-De Biezen-Kanaalstraat vanaf de Kanaalstraat zeer onoverzichtelijk is. Immers, door het hekwerk en andere bebouwing op het DAR-terrein wordt het zich vanuit de Kanaalstraat op De Biezen geheel of grotendeels weggenomen.</p>	<p>30. Zie onze reacties hiervoor.</p>
	<p>31. Het wachtend (vrachtverkeer, niet alleen in de passeervoorzieningen, maar vooral op de Kanaalstraat en de fietsstraat (Kanaal)straat, zal ongemakkelijke en onveilige verkeerssituaties veroorzaken. Problematiek zal met name ontstaan wanneer (vracht)verkeer De Biezen wil inrijden vanaf de fietsstraat (Kanaalstraat) en/of daarvoor, wanneer (vracht)verkeer de fietsstraat (Kanaalstraat) wil inrijden vanaf de Kanaalstraat. Op die punten is het voor (vracht)verkeer schier onmogelijk om te (kunnen) zien of tegemoetkomend verkeer vanaf De Biezen de Kanaalstraat c.q. Kanaalstraat (fietsstraat) in zal rijden. Mede bezien de drie (3) in het memorandum van 23 juli 2014 uitgewerkte scenario's, zal het daardoor niet zelden voorkomen dat gemotoriseerd verkeer, daaronder vrachtverkeer met dubbele opleggers, reeds de fietsstraat (Kanaalstraat) en/of De Biezen is ingereeden en geconfronteerd wordt met tegemoetkomend verkeer en fietsers of voetgangers vanuit de fietsstraat (Kanaalstraat), De Biezen</p>	<p>31. Zie onze reacties hiervoor.</p>

	<p>en/of Park West. Heeft het inrijdend verkeer op dat moment de passeervoorziening niet bereikt, hetgeen in veel gevallen zo zal zijn, dan resteert niet anders dan – ook met een dubbele oplegger - een terugtrekkende beweging te maken over de toch al onoverzichtelijke T-splitsingen. Daarmee is niet alleen gegeven dat problematiek zal ontstaan met de veiligheid, óók zal problematiek ontstaan met de bereikbaarheid en de doorstroming.</p>	
	<p>32. Het ontbreekt, zoals hiervoor aangehaald, aan een nadere conclusies ten aanzien van de stelling dat aldaar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt. Het ontbreekt verder aan enig onderzoek, laat staan enige onderbouwing, ten aanzien van de gehele ontsluitingsroute. Niet alleen van belang is immers het stuk weg (De Biezen) alwaar de in- en uitrit op ontsluit, maar juist de gehele ontsluitingsroute. Alle (naar verwachting) 150 mvt/etm, daaronder begrepen vrachtwagens met aanhanger, zullen immers niet alleen De Biezen in- en uittreden, maar óók de T-splitsing fietsstraat (Kanaalstraat)-De Biezen-Kanaalstraat en de T-splitsing Kanaalstraat-Mercuriusstraat. Vereist is aldus ook dat de gevolgen voor de ruimtelijke ordening, zowel qua doorstroming als qua verkeersveiligheid, ter hoogte van de bedoelde T-splitsingen én passeervoorzieningen onderzocht en onderbouwd worden.</p>	<p>32. Zie onze reacties hiervoor.</p>
	<p>33. Unitt c.s. komen dan ook tot de conclusie dat de stukken groen, alwaar u voornemens bent de in- en/of uitrit en/of passeervoorzieningen aan te (doen) leggen, deel uitmaken van de door de Adviescommissie benoemde 'doorgaande groenstructuur'. Ook voor de bedoelde stukken groen heeft aldus te gelden dat het 'verder uitbreiden van bedrijfsfuncties niet wenselijk is.</p> <p>De aanleg van de in- en/of uitrit, en ten gevolge daarvan de aanleg van passeervoorzieningen, strekt tot het in vervulling doen gaan van een bedrijfsfunctie, hetgeen - althans volgens de Adviescommissie - niet wenselijk is in het beoogde gebied.</p>	<p>33. Het groenplan De Groene Draad (2007) heeft in Nijmegen de status van een groenstructuurplan. Dit beleidsplan maakt het mogelijk om actief te sturen op ontwikkelingen op het gebied van groen in de stad. Daarnaast biedt het handvatten om groen een sterke positie te geven binnen de dynamiek van de stedelijke ontwikkelingen. In het groenplan is beschreven hoe we omgaan met het bestaande groen en welke randvoorwaarden belangrijk zijn. Voor alle wijken zijn de karakteristieke kenmerken van het wijkgroen beschreven, die als toetsingskader dienen voor plannen en ontwikkelingen in de stad. In 'De Groene Draad' staat beschreven dat Park West van belang is als uitloopgebied en buffer in de richting van het industrieterrein en de havens.</p> <p>Onderhavige in- en uitrit en passeervoorziening zijn gesitueerd op gronden ten westen van de straat De Biezen (voordat deze straat afbuigt naar het oosten, komende vanaf de Kanaalstraat). Deze gronden vormen de rand van het bedrijventerrein en niet van Park West. Met de aanleg van bovengenoemde voorzieningen wordt de</p>

		hoofdgroenstructuur in stand gehouden. Vanuit "groen" bezien, bestaan er geen bezwaren tegen het verlenen van de aangevraagde omgevingsvergunning.
	34. Blijkens het voorliggende ontwerpbesluit wordt géén voorziening getroffen in de tot groen bestemde (binnen)bocht van De Biezen, alwaar de draaicurve binnen valt. Gronden met bestemming groen zijn uitsluitend aangewezen voor groenvoorzieningen en bijbehorende voorzieningen c.a. In ieder geval valt het berijden van deze gronden met (vracht)verkeer niet onder de bestemming. Dit brengt met zich dat op voorhand vaststaat - en bij u bekend is - dat de tot groen bestemde gronden, zonder dat daarvoor een rechtmatige juridische grondslag bestaat, (volstrekt) anders dan conform bestemming gebruikt zullen worden. Op voorhand staat daarmee ook, indien het ontwerpbesluit in ongewijzigde vorm wordt vastgesteld, onrechtmatig handelen vast. Immers, de bedoelde tekening maakt integraal onderdeel uit van het ontwerpbesluit en dient om die reden ook bij u bekend verondersteld te worden. Het in ongewijzigde vorm vaststellen van het onderhavige ontwerpbesluit zal dan ook met zich brengen dat onrechtmatig handelen een op voorhand vaststaand gegeven is. Een plicht om tot handhaving over te gaan is daarmee direct gegeven.	34. De in de zienswijze bedoelde tekening met betrekking tot de draaicurve is door aanvrager vervangen door een gewijzigde tekening [D152131351] waaruit blijkt dat de DAR voornemens is om zonder aanhangers te rijden en waaruit blijkt dat er niet meer over gronden met de groenbestemming gedraaid zal worden. In de voorschriften is daarnaast opgenomen dat de uitrit niet gebruikt mag worden door vrachtwagens met aanhanger. Daarmee is de hiernaast beschreven zienswijze opgelost. Ontsluiten door de bedrijfsvoertuigen van de aanvrager kan geheel over de aangewezen verkeersdoeleinden geschieden.
	35. Het ontbreekt aan een beoordeling óf zich op de bedoelde locatie(s) beschermde planten- en diersoorten bevinden en of, om die reden, een ontheffing ex artikel 75 Flora- en faunawet dient te worden aangevraagd. Blijkens het gepubliceerde besluit maakt een onderzoek naar beschermde planten- en diersoorten geen deel uit van het besluit, bijgevolg waarvan Unitt c.s. er vooralsnog vanuit gaan dat in het geheel geen onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten. Temeer nu de locatie(s) zich in Park West en in een doorgaande groenstructuur bevinden, is een onderzoek naar het oordeel van Unitt c.s. noodzakelijk.	35. Voor de aanvraag is een quick-scan flora en fauna uitgevoerd (Memo flora- en faunaquickscan Dar Nijmegen, de Biezen, 19 juni 2015). Geconcludeerd wordt dat Binnen het plangebied verschillende algemene soorten (tabel 1 Flora- en faunawet) kunnen voorkomen die via de zorgplicht van de Flora- en faunawet beschermd zijn. Voor deze algemene soorten geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling. Er is voor deze soorten dus geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk, mits wordt voldaan aan de zorgplicht. Beschermde flora en fauna is niet aangetroffen en uitgesloten middels een onderbouwing in de rapportage.
	36. Verder houdt de algemene zorgplicht in een onderzoek naar de proportionaliteit van de voorgestane activiteit en, in dat kader, een belangenafweging. Niet onbelangrijk daarbij is dat er op voorhand (kennelijk) door u vanuit wordt gegaan dat het maatschappelijk/openbare belang tot behoud van het groen	36. Zie onze reacties hiervoor.

	kennelijk moet wijken voor het private belang van DAR	
	37. Naar het oordeel van Unitt c.s. houdt die zorgplicht - zoals door u omschreven - óók in dat eerst onderzoek wordt verricht naar de noodzakelijkheid van de schadelijke activiteit en, zo al sprake zou zijn van noodzaak, dat onderzoek wordt verricht naar alternatieven (minder schadelijke methoden). De algemene zorgplicht brengt met zich dat onderzocht moet worden of het daadwerkelijk vereist is dat het groen in Park West in aanzienlijke mate en ernstig beschadigd moet worden ten faveure van - uitsluitend - DAR.	37. Zie onze reacties hiervoor.
	38. U stelt dat de ontwikkeling ter plaatse past binnen de bestaande geluidszone. Het ontbreekt die stelling aan een nadere motivering. In het bijzonder ontbreekt het aan een motivering waarom de activiteit niet in strijd zou zijn met een goede ruimtelijke ordening ter zake van geluidsnormering en/of waarom de activiteit niet meer geluid zou genereren dan 50 dB(A) etmaalwaarde.	38. De inrichting DAR is gesitueerd op het geluidgezoneerde industrieterrein Nijmegen-west/Weurt. De gecumuleerde vergunde rechten van alle inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein moeten beperkt blijven tot 50 dB(A) etmaalwaarde op de vastgestelde zonegrens. In de onderhavige situatie wordt hieraan voldaan. In de onderhavige situatie worden de vergunde rechten van ca. 400 inrichtingen, waaronder de DAR, gecumuleerd. Na cumulatie wordt voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op de vastgestelde zonegrens.
	39. Naar het oordeel van Unitt c.s. bestaan er overigens gegronde redenen om te veronderstellen dat de ontwikkeling niet (zonder meer) past binnen de bestaande geluidszone. Ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de verandering van de milieustraat - en aldus niet ten behoeve van de onderhavige kwestie - is akoestisch onderzoek ter plaatse uitgevoerd. De rapportage van dit (overigens sterk verouderde) onderzoek maakt integraal onderdeel uit van het ontwerpbesluit.	39. Het 'Akoestisch onderzoek veranderingsvergunning milieustraat' de datum 3-4-2013 is op 6 juni 2013 door de zonebeheerder getoetst op inpasbaarheid binnen het actuele zonebeheermodel van Industrieterrein Nijmegen-west/Weurt. Op 22 mei 2013 heeft de zonebeheerder het rekenmodel (Geomilieu v. 2.13) rechtstreeks van adviseur Schoonderbeek en Partners Advies BV ontvangen. Uit de toetsing blijkt dat de inrichting inpasbaar is binnen het actuele zonebeheermodel van Industrieterrein Nijmegen-west/Weurt.
	40. In de rapportage wordt overwogen dat een in de representatieve bedrijfssituatie (van DAR) in de dagperiode op vrijwel alle ontvangerpunten niet wordt voldaan aan de geluidseisen van de vigerende vergunning. In de nachtperiode treedt op het punt 50 m Zuid een overschrijving van de geluidseisen op. De overschrijdingen zouden voornamelijk worden veroorzaakt door het wijzigen van de terreinindeling in combinatie met het grotere aantal voertuigen. Geconcludeerd wordt dat uit het onderzoek blijkt dat er in de aangevraagde	40. Het antwoord op de vraag of een gewijzigde bedrijfsvoering (die overigens is toegestaan op grond van het bestemmingsplan) leidt tot een overtreding van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu, is niet relevant bij nemen van een beslissing op de voorliggende aanvraag. Dit milieubelang valt buiten het toetsingskader van de aangevraagde activiteiten. Ten overvloede merken wij daarom op dat de DAR op 27 maart 2013

	<p>representatieve bedrijfssituatie niet wordt voldaan aan de in de vigerende vergunning gestelde geluidseisen.</p>	<p>een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit "milieu" heeft ingediend die wij op 4 december 2013 hebben verleend (ons kenmerk Z13.016185).</p> <p>De omgevingsvergunning is verleend voor het veranderen c.q vernieuwen van de milieustraat.</p> <p>In paragraaf 4.4 van dit vergunningbesluit wordt ingegaan op de geluidsaspecten van de aangevraagde wijziging. Hierin wordt met name ook ingegaan op het akoestisch onderzoek van SPA ingenieurs met kenmerk 20130033.R01 van 3 april 2013 (hetzelfde rapport waar de zienswijze van Unitt cs betrekking op heeft).</p> <p>De conclusie is dat de aangevraagde verandering van de inrichting met de daarbij behorende en in het rapport genoemde akoestische gevolgen, vergunbaar zijn, hetgeen vervolgens ook is gebeurd op 4 december 2013.</p> <p>Er is dus inmiddels geen sprake meer van een met de vigerende omgevingsvergunning voor de activiteit milieu strijdige situatie.</p>
	<p>41. In de beoogde situatie zal een groot aantal (zwaardere en/of lichtere) voertuigen niet alleen over de in- en/of uitrit naar de Biezen rijden, maar ook over de weg De Biezen en langs Park West. Zonder nadere motivering kan, temeer nu overschrijdingen van geluidseisen kennelijk (deels) veroorzaakt worden door (vracht)verkeer, dan ook niet worden volstaan met de blote stelling dat de ontwikkeling binnen de bestaande geluidszone past. Unitt c.s. betwijfelen dat althans, mede op basis van de bedoelde onderzoeksrapportage, ten zeerste. Dit overigens afgezien van het gegeven dat een sterk verouderde (van 3 april 2013) rapportage voorlig</p>	<p>41. Zonebeheer beperkt zich tot het beheer van alle geluid van inrichtingen op een geluidgezoneerd industrieterrein. Dit betekent dat alleen het geluid binnen de inrichting (op het buitenterrein én in/op de gebouwen van de inrichting) wordt meegenomen in de toetsing aan de zone. Zodra een voertuig de inrichtingsgrens verlaat mag de geluidemissie van dit voertuig niet meer meegenomen worden in de berekening / zonetoets.</p>
	<p>42. Programma van Eisen (hierna te noemen: "PvE") (projectnaam: Archeologische begeleiding Kanaalstraat DAR). Unitt c.s. stellen vast dat de twee (2) passeervoorzieningen en de voorgestane in- en/of uitrit géén deel uitmaken van het plangebied van het PvE. Het plangebied wordt immers omschreven als de uit te graven oppervlakte voor de containersopslag (ca. 1500 m2) en de wadi (ca. 350 m2). Verder wordt aangegeven dat het huidige grondgebruik zou zijn</p>	<p>42. Afgezien van het feit dat er in het archeologisch Programma van Eisen op het voorblad wordt gesproken over de twee inhaalstroken/passeervoorzieningen, zullen we voorschrift 1 van bijlage 4 van ons besluit zodanig wijzigen dat er geen misverstand over kan bestaan dat het bepaalde in het PvE (ook) ter plaatse van de uitrit en de passeerstroken volledig dient te worden nagekomen.</p> <p>Hiermee wordt naar onze mening voldoende verzekerd dat</p>

	<p>verharding en milieustraat. Zowel voor wat betreft de passeervoorzieningen als de in- en/of uitrit is dat feitelijk en juridisch onjuist. Unitt c.s. stellen voorts vast dat in het gehele PvE niet gesproken wordt over de passeervoorzieningen en de voorgestane in- en/of uitrit.</p> <p>In het PvE ontbreekt het aan een actualisatie ten aanzien van de aan te leggen in- en/of uitrit en de aanleg van de passeervoorzieningen aan De Biezen. Unitt c.s. concluderen dan ook dat het vooralsnog ontbreekt aan een deugdelijk PvE. Het thans van het besluit deel uitmakende PvE kan althans niet door de eenvoudige, niet nader onderbouwde stelling dat het 'geactualiseerd' is, niet als deugdelijk worden gekwalificeerd. Unitt c.s. betwisten dan ook dat voor het archeologisch onderzoek 'reeds een PvE is aangeleverd'.</p>	<p>archeologische waarden door uitvoering van het project niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.</p>
	<p>43. Naar het oordeel van Unitt cs heeft aanvrager niet aannemelijk gemaakt dat er wordt voldaan aan de voorschriften genoemd in artikel 2.1.5.3 van de APV Nijmegen. Het is aldus niet alleen van belang of het bevoegd gezag in redelijkheid tot haar oordeel kan komen.</p>	<p>43. Bij onze beoordeling of er al dan niet sprake is van een weigeringsgrond als bedoeld in artikel 2.1.5.3 van de APV van de gemeente Nijmegen betrekken wij alle relevante feiten en omstandigheden. Het is niet relevant of deze feiten en omstandigheden door aanvrager zijn aangereikt of dat deze anderszins bij ons bekend zijn. In dit kader is relevant dat deskundigen (o.a. op het gebied van verkeer) van de gemeente Nijmegen, die de situatie ter plaatse kennen, de aanvraag hebben beoordeeld en ons hierover hebben geadviseerd. Overigens zijn wij van mening dat aanvrager sowieso voor het "verkeersaspect" een door een deskundige partij opgesteld rapport heeft overgelegd die wij mede ten grondslag leggen aan ons besluit en waar Unitt cs geen deskundig tegenrapport tegenover heeft gesteld. Gelet op onze motivering van onderhavig besluit (inclusief zienswijzennota) zijn wij van mening dat het aangevraagde project kan worden vergund.</p>

Conclusie: Deze zienswijze heeft geleid tot enkele aanpassingen ten opzichte van het ontwerp besluit