

Stichting Hart voor Hazenkamp

www.hartvoorhazenkamp.nl

hartvoorhazenkamp@gmail.com

ZIENSWIJZE

Aan de raad van de gemeente Nijmegen
t.a.v. de afdeling Stadsrealisatie (bureau SR30)
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

Kopie: College van B&W gemeente Nijmegen
Kopie: fractievoorzitters van de politieke partijen gemeente Nijmegen

Betreft: Zienswijze inzake het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Midden 2015-7
(Vossenlaan 44), IMRO-idn: NL.IMRO.0268.BPa2007-ON01

Nijmegen, 26 april 2021

Geachte gemeenteraad,

Met ingang van 18 maart ligt het bestemmingsplan 'Nijmegen-Midden 2015 - 7 (Vossenlaan 44)' voor een periode van 6 weken in ontwerp ter inzage. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de bouw van 111 appartementen en 41 zorgwoningen op het terrein Vossenlaan 44, waarop nu een schoolgebouw (ROC) staat.

De Stichting Hart voor Hazenkamp heeft het ontwerpbestemmingsplan ingezien en bestudeerd. De inhoud ervan geeft de stichting aanleiding tot het inzenden van zienswijzen, die zijn verwoord in deze brief.

Stichting Hart voor Hazenkamp

De Stichting Hart voor Hazenkamp (in de rest van de brief 'wij') heeft statutair ten doel het bewaken en verbeteren van het woon- en leefklimaat van alle bewoners - zowel huidige als nieuwe - van de wijk Hazenkamp. De stichting is gemachtigd en gemandateerd te spreken namens meer dan 200 omwonenden van het terrein Vossenlaan 44.

Algemeen

Vooropgesteld zij dat wij positief staan tegenover woningbouw op het terrein Vossenlaan 44. Dit geldt zeker voor de geplande zorgwoningen (De Waalboog). Wij zijn het echter niet eens met het door de ontwikkelaar voorgestelde planconcept en de planvorm zoals die in het

ontwerpbestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. Dit hebben wij als stichting, maar hebben ook de individuele wijkbewoners de afgelopen jaren tijdens het planproces meermaals in reacties, al dan niet in een inspraakprocedure, laten weten. Aan de diverse gemeentelijke projectleiders, aan de ontwikkelaar, aan het college van Burgemeester en Wethouders, de respectievelijk verantwoordelijke wethouders Velthuis en Vergunst, aan de raadsfracties en aan de individuele leden van de raad van de gemeente Nijmegen.

Draagvlak

Nadat er veel negatieve reacties kwamen op het eerste concept van de nieuwe planontwikkeling (2014/2015) is vanuit de gemeente aangegeven dat er een bouwplan ontwikkeld zou worden dat kon rekenen op voldoende draagvlak in de buurt. Dit is meegenomen in de diverse stukken rond de gemeentelijke besluitvorming. Onder meer in het collegevoorstel d.d. 9 juli 2019 met als onderwerp 'aanvullende overeenkomst Woonfront-Vossenlaan 44' wordt dit draagvlakvereiste expliciet genoemd. Het draagvlakvereiste is ook aan de ontwikkelaar (Stuworld BV/Woonfront Vossenlaan BV/B. van der Ven) meegegeven als voorwaarde voor gemeentelijke medewerking aan de planontwikkeling.

Gezien de vele negatieve reacties uit de buurt, ook op het laatst voorgestelde bouwplan, stellen wij hier nogmaals, dat van - ook maar enig - draagvlak absoluut geen sprake is.

Het van gemeentezijde desondanks toch 'erdoor drukken' van het ontwikkelde bouwplan via het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan getuigt van het ontbreken van enig respect voor de mening van de buurt. Het is tevens in flagrante strijd met het draagvlakprincipe, waaraan de gemeente Nijmegen en de diverse politieke partijen die in de gemeenteraad zitting hebben, stellen veel waarde te hechten, maar waaraan hier en in menig planproces, ook elders in de stad, zonder veel scrupules voorbij wordt gegaan.

Het feit dat het aantal bouwlagen is verminderd van 5 naar 4 en het bouwvlak A voor de zorgwoningen is gedraaid en verschoven doet hieraan niet af. Dit betrof tevoren reeds ingecalculeerd 'wisselgeld'. Wij en de individuele bewoners hebben meermaals aangegeven 4 bouwlagen voor de nieuwe woonbebouwing qua massaliteit én uit ruimtelijk oogpunt te hoog en niet passend in de omgeving te vinden. Drie bouwlagen sluiten veel beter aan op de bestaande woonomgeving en verminderen de overlast.

Daarnaast is aan de meermaals door de buurt uitgesproken wens om ook (deels) echt voor de buurtbewoners te bouwen in de vorm van koopappartementen geen enkel gehoor gegeven. Een dergelijke planinvulling zou de doorstroming in de wijk bevorderen. Er zijn veel (grote) gezinswoningen, waarin maar een of twee ouderen wonen. Ouderen die graag in de buurt willen blijven, maar daarvoor momenteel nauwelijks of geen mogelijkheden zien, en die graag plaats maken voor (jonge) gezinnen. De geplande bebouwing zal dan ook niet de gewenste doorstroming in de wijk bewerkstelligen.

Postzegelplan - plansystematiek

Het ontwerpbestemmingsplan betreft een postzegelplan, dat de herziening beoogt van een klein gedeelte van het grotere bestemmingsplan 'Nijmegen-Midden 2015'. Dit nieuwe plan is opgesteld om een nieuwe en bijzondere ontwikkeling mogelijk te maken op perceel Vossenlaan 44 die afwijkt van het 'moederplan'. Een postzegelplan behoort specifiek toegesneden te zijn op de nieuwe toekomstige situatie en ook de juridische regeling ervan dient dat te zijn. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan deze eis. Dat wordt onder meer bevestigd door het feit dat de begripsbepalingen nagenoeg geheel klakkeloos zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan, terwijl het grootste deel van die begrippen in het postzegelplan niet voorkomt noch daarin van toepassing is. Zo ook de regeling met betrekking tot aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten. Deze activiteiten worden in een woning mogelijk gemaakt in artikel 6 (Wonen), lid 6.1 onder c en nader geregeld in artikel 9.1.

De mogelijk gemaakt bedrijfsmatige activiteiten aan huis brengen bovenop het gebruik van de woningen zelf extra verkeersbewegingen en parkeerdruk met zich mee. Dit kan het plangebied en de omliggende bestaande woonomgeving niet aan. Bij de in de plandoelstelling genoemde te realiseren parkeervoorzieningen (81 parkeerplaatsen) is met deze bij recht toegestane extra gebruiksmogelijkheid ook geen rekening gehouden.

Gezien het grote aantal woningen dat op het relatief kleine oppervlak volgens de planregels kan worden gebouwd, is het ook niet mogelijk om in de extra parkeerbehoefte op eigen terrein te voorzien. Onderzoek naar de gevolgen van deze regeling is in het kader van deze planherziening niet gedaan.

Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt onzorgvuldig tot stand gekomen en niet uitvoerbaar.

Massaliteit en massiviteit

Ons primaire bezwaar is dat het ontwerpbestemmingsplan een bebouwing mogelijk maakt die te massaal is zowel qua bouwmassa als wat betreft het maximaal toegestane aantal woningen. Hierna zetten wij een en ander verder uiteen.

Bouwmassa

Vanuit de gemeente is richting ontwikkelaar aangegeven dat het volume van de nieuwe bouwmassa niet méér mag bedragen dan het volume van het bestaande schoolgebouw. Het nieuwe bouwplan voldoet daaraan niet. De geplande nieuwbouw is qua volume groter, zelfs zonder meetellen van de ondergrondse parkeergarage, dan de bestaande schoolbebouwing en er wordt dus niet voldaan aan dit uitgangspunt.

Bovendien heeft de nieuwe bouwmassa ruimtelijk een veel massalere uitstraling dan de bestaande, omdat het volume van de nieuwbouw is opgeknipt in drie losstaande bouwmassa's/bouwblokken, die zijn verspreid over het hele terrein. De (ruimtelijke) impact op de omgeving is daardoor veel ingrijpender dan die van de meer compacte bouwmassa van het bestaande schoolgebouw.

Voorts zal de plaatsing van met name de gebouwen B en C dicht op elkaar tot onaanvaardbare geluidsoverlast leiden als gevolg van weerkaatsing, zowel naar de beide gebouwen zelf als naar de bestaande woningen er omheen. Uit de plantoelichting blijkt niet dat dit aspect is onderzocht. Deze onzorgvuldigheid dient te worden hersteld. Onderzoek naar dit aspect moet alsnog gebeuren.

Aantal en type woningen

Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van 111 woningen en 41 zorgwoningen. Dit grote aantal woningen geconcentreerd op de gekozen, relatief kleine locatie, past op geen enkele wijze in de bestaande woonomgeving. Deze omgeving bestaat voor het overgrote deel uit grondgebonden eengezinswoningen, bestaande uit twee bouwlagen met kap.

In de directe omgeving is aan de Dingostraat weliswaar een flat-/appartementengebouw aanwezig. Dit gebouw is echter aan te merken als een afsluiting van de achterliggende bebouwing en daarin is sprake van slechts 24 woningen. Het betreft flatwoningen van een redelijke omvang, niet extreem groot. Per woning is aldaar bijna 70 m² aan buitenperceelsruimte beschikbaar. Verder staat in de wijk aan de Buffelstraat een flat-/appartementengebouw met 44 woningen. Deze woningen hebben elk bijna 77 m² aan buitenperceelsruimte. Voor de geplande nieuwbouw is deze ruimte slechts 24 m²! Dit grote verschil wordt vooral veroorzaakt door het feit dat met name gebouw B voor het overgrote deel wordt volgepropt met woonunits van nog geen 30 m², die onmogelijk als volwaardige appartementen gekwalificeerd kunnen worden. Dit is een onevenredig groot aantal in verhouding tot het aantal nieuwe grotere woningen en tot het bestaande aantal eengezinswoningen in de omgeving.

Als het gemiddelde van bovenstaande normen (70 respectievelijk 77 m²) wordt aangehouden zou er op het perceeldeel behorende bij de gebouwen B en C tussen de 40 en 50 flatwoningen gebouwd mogen worden om tot een vergelijkbaar en aanvaardbaar aantal te komen, passend in de bestaande woonomgeving.

Het is meer dan aannemelijk dat in de gebouwen B en C samen, zoals nu gepland, ongeveer 170 personen komen te wonen. Dat is in relatie tot de omgeving een zodanig groot aantal dat sprake zal zijn van een onaanvaardbare opeenhoping van reeds aanwezige en nieuwe bewoners op een relatief beperkte oppervlakte met de bijkomende, alle dagen van het jaar plaatsvindende, gebruikintensiteit. Dit in tegenstelling tot het evident minder intensieve gebruik van het bestaande gebouw als school. Een en ander met alle gevolgen van dien, waaronder overlast van geluid en van verkeer alsmede irritatie en spanningen over en weer. Niet alleen het woongenot van de bestaande bewoners zal onder druk komen te staan, ook dat van de nieuwe bewoners zal verre van optimaal zijn, gezien de beperkte buitenleefruimte. Bekend is dat van gemeentezijde in geval van dergelijke overlast weinig actie te verwachten is. Dat geldt evenzo voor de zijde van de ontwikkelaar, die al vaker een twijfelachtige betrouwbaarheid heeft getoond (onder meer bij de bouw van appartementencomplexen aan

de Noordhoekring in Tilburg, ook wel De “Worst” genoemd en aan de De Génestetlaan in Nijmegen).

Financiën voorrang boven woonkwaliteit

De belangrijkste oorzaak van het grote aantal woningen is het financiële plaatje dat onder het bouwplan ligt. Als gevolg van onverantwoorde toezeggingen door de toenmalige wethouder – al voor 2010 - aan de eigenaren van het schoolgebouw op Vossenlaan 44 werd dit terrein voor een veel te hoog bedrag opgenomen in de gemeentelijke begroting. Redelijke biedingen van andere projectontwikkelaars werden vervolgens afgewezen, omdat de gemeente toen meende een verkoopbedrag van € 4,5 miljoen te moeten hanteren. De huidige ontwikkelaar is van mening dat uitsluitend met het gegeven aantal woningen een financieel haalbare ontwikkeling kan plaatsvinden. Echter nergens in de plantoelichting is een (financiële) verantwoording hiervoor te vinden. De woonkwaliteit van het betrokken deel van de wijk Hazenkamp en het woongenot van de huidige, maar ook van de toekomstige bewoners (sociale en ruimtelijke aanvaardbaarheid) worden geofferd als gevolg van een financiële misser uit het verleden! Dit is niet acceptabel en in strijd met het principe van een goede ruimtelijke ordening.

Het ontbreken van een goed en duidelijk cijfermatig inzicht in de financiële uitvoerbaarheid in het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met het zorgvuldigheidsvereiste.

Geen goede ruimtelijke ordening

Uit het ontwerpbestemmingsplan en al hetgeen daaraan in de afgelopen jaren is voorafgegaan, blijkt dat de financiële uitgangspositie, zowel voor de gemeente als voor de ontwikkelaar, bepalend is (geweest) voor het ontwikkelde bouwplan en het daarop gebaseerde ontwerpbestemmingsplan. Dit is een vorm van détournement de pouvoir: de financiële gevolgen dienen aan de orde te komen als resultaat van een verantwoorde ruimtelijke opzet en niet omgekeerd. Meermaals is in de informatieverstrekking aan de buurt de financiële doelstelling van de zijde van de gemeente en van de ontwikkelaar te kennen gegeven: het aantal woningen was en is gebaseerd op de aan de grond toegekende financiële waarde. Een verantwoorde ruimtelijke opzet en inpassing in de omgeving was niet leidend, maar volgend. Een en ander vindt onder meer bevestiging in het B&W-besluit d.d. 17 november 2015, nummer 3.25., waarin wordt besloten dat met de koper/ontwikkelaar een financiële verrekening plaatsvindt voor elk appartement minder dan de geplande 140.

Hier is dan ook sprake van evidente strijd met het principe van een goede ruimtelijke ordening, waaraan ook de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State volgens haar vaste jurisprudentie grote waarde hecht.

Gemeentelijk beleid

Het relevante gemeentelijke beleid, zoals dat is voorbereid in het coalitieakkoord 2018 – 2022 getiteld ‘Nijmegen: samen vooruit’ en is vastgelegd in de Omgevingsvisie 2020 – 2040, Stad in

beweging (door de gemeenteraad vastgesteld op 28 oktober 2020), is opgebouwd rond 4 grote opgaven voor Nijmegen:

1. De stad moet duurzamer
2. Nijmegen moet een sociale stad blijven
3. De economische veerkracht wordt versterkt
4. Deze coalitie bouwt aan een aantrekkelijke stad

Deze eisen gelden voor elk deel van de stad; dus ook voor de wijk Hazenkamp. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet in elk geval niet aan de opgaven als genoemd onder 1 en 4. Uit de reacties van de bewoners blijkt het plan negatief te worden beoordeeld op beide aspecten.

Met het voorgestelde ontwerpbestemmingsplan wordt ongemotiveerd afgeweken van het vastgelegde beleid. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsvereiste.

In paragraaf 4 (Wonen) van hoofdstuk 4 van de plantoelichting wordt het gemeentelijk beleid met betrekking tot het aspect wonen verwoord. Er wordt *gesteld 'Centraal staat goed wonen en leven voor alle huidige en toekomstige inwoners van de regio gemeenten'*. Gezien de vele negatieve reacties vanuit de omgeving op het ontwikkelde bouwplan is overduidelijk dat de algemene mening van omwonenden is dat aan dit beleidsuitgangspunt absoluut niet wordt voldaan. Het ontwikkelde bouwplan en het daarop gebaseerde ontwerpbestemmingsplan dragen niet bij aan deze doelstelling en zijn dus in strijd met dit door de gemeente Nijmegen gedragen beleid. De kwaliteit van wonen en leven van zowel de huidige als van de nieuwe bewoners zal na realisering van het voorgestelde bouwplan en dus van het bestemmingsplan verre van goed zijn.

Verdere zienswijzen

Naast de hiervoor door ons uiteengezette en toegelichte zienswijzen met betrekking tot massaliteit en massiviteit van de woonbebouwing zoals het ontwerpbestemmingsplan die mogelijk maakt, en daaruit voortvloeiende gevolgen, geeft het ontwerpplan ons ook nog aanleiding tot de hierna verwoorde zienswijzen.

Parkeergarage - gebruik

Onder de gebouwen B en C wordt een parkeergarage mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Deze parkeergarage moet volgens de plantoelichting ruimte gaan bieden aan 73 parkeerplaatsen. Buiten op begane grondniveau komen naast deze gebouwen nog 8 plaatsen in de open lucht.

De parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de bewoners van de woningen in de gebouwen B en C en vloeien voort uit de gemeentelijke parkeereis.

Ook onder het appartementengebouw aan de De Génestetlaan, in opdracht van dezelfde ontwikkelaar gebouwd, is een parkeergarage aanwezig. De parkeerplaatsen daarin zijn

(grotendeels) in gebruik bij niet-bewoners. Dit als gevolg van het feit dat een regeling ter zake, privaatrechtelijk dan wel publiekrechtelijk, ontbreekt.

Bij het plan Vossenlaan 44 is het risico dat daar hetzelfde gaat gebeuren meer dan waarschijnlijk. De parkeerplaatsen in de parkeergarage zullen (grotendeels) via aparte verhuur door externen/niet-bewoners gebruikt gaan worden. De vrees is zeker niet ongegrond dat de bewoners zelf de parkeerplaatsen op de openbare weg gaan gebruiken. Dit zal leiden tot onaanvaardbare parkeeroverlast in de omgeving. Dit kan - in elk geval ten dele - worden voorkomen door in de planregels een specifiek gebruiksvoorschrift op te nemen, waarin wordt vastgelegd *'dat gebruik van de parkeerplaatsen in de parkeergarage anders dan in directe relatie tot en ten dienste van de woningen binnen de woonbestemming in strijd is met het bestemmingsplan'*. Wij beschouwen het ontbreken van een dergelijke regeling in de voorgestelde planregels als een grote tekortkoming en dus onzorgvuldig. U dient dit in de vast te stellen planversie te repareren.

Parkeergarage – zekerheid bouw/aanleg

Nog afgezien van de hiervoor uitgesproken vrees dat de parkeergarage niet door de bewoners van de bijbehorende appartementen zelf gebruikt gaat worden, is er geen verplichting tot de bouw van de parkeergarage in het bestemmingsplan opgenomen. De ontwikkelaar kan te zijner tijd een bouwplan indienen zonder parkeergarage. U kunt hiervoor van de Beleidsregels afwijken. En dit alles buiten het bestemmingsplan om en zonder enige vorm van procedure. Dit is in strijd met de rechtszekerheid.

Er dient in de planregels tenminste een voorwaardelijke verplichting te worden opgenomen, waarin ingebruikname van de woningen niet is toegestaan, voordat de benodigde parkeervoorzieningen zijn gebouwd en/of aangelegd. Ook dient in de regels te worden aangegeven van welke parkeernormen moet worden uitgegaan. Slechts dan zijn de regels op dit punt handhaafbaar.

Parkeren – bedrijvigheid aan huis

In de planregels is in een woning de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit toegestaan. Deze activiteiten zijn mogelijk zonder dat sprake is van een (omgevings)vergunningplicht, zodat lid 11.2.3 van de Parkeerregels (artikel 11.2) hier niet van toepassing is.

Nog afgezien van het feit dat de 73 ondergrondse parkeerplaatsen en de 8 parkeerplaatsen in de open lucht gezien het aantal en het type woningen conform de parkeernormering nu al onvoldoende zijn, is geen rekening gehouden met de uitoefening van bedoelde activiteiten in de woningen en de daarmee gepaard gaande extra verkeersaantrekkende werking, inclusief het extra parkeren. Ook met betrekking tot dit aspect is het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig tot stand gekomen en is in strijd met de rechtszekerheid.

Parkeergarage - luchtkwaliteit

Daarnaast wordt geen enkele aandacht besteed aan de in-/uitrit van de ondergrondse parkeergarage en de 8 parkeerplaatsen bovengronds. Op dit moment zijn er 4 parkeerplaatsen bovengronds direct grenzend aan de bestaande inrit vanuit de Vossenlaan. Deze inrit wordt in het nieuwbouwplan versmald tot 7 meter en geüpgraded tot een in-/uitrit voor de parkeergarage met daarin 73 parkeerplaatsen en voor de 8 bovengrondse parkeerplaatsen.

Deze inrit loopt pal langs het woonperceel Vossenlaan 40. Het aantal verkeersbewegingen ter plaatse zal exorbitant toenemen. Het is algemeen bekend dat dit van negatieve invloed is op de luchtkwaliteit, zeker omdat het tevens de ingang van de parkeergarage betreft. Bij en rond de in-/uitgang van de parkeergarage zal de concentratie van schadelijke stoffen (waaronder benzeen en fijnstof) hoog zijn. Dat dit een groot risico op gezondheidsschade voor direct aanwonenden met zich zal brengen staat onomstotelijk vast. Een onderzoek naar dit aspect van de luchtkwaliteit is niet gedaan. Ook hier is sprake van een onzorgvuldige planvoorbereiding.

Parkeergarage - woongenot

De toegang/uitgang tot de parkeergarage is gepland direct naast de zijtuin van een belendende woning en schuin tegenover de voorzijden van meerdere woningen aan de Vossenlaan. Gezien de extreme intensivering van het gebruik van de inrit ten opzichte van de bestaande situatie betekent dat een zware aantasting van het woongenot van de betreffende bewoners. Bedoelde intensivering zal met name het verkeersgeluid doen toenemen en de luchtkwaliteit zwaar doen afnemen. De toename van het verkeerslawaaï zal met name worden veroorzaakt door de afrit tussen de zijgevel van gebouw C en de keerwand van de afrit naar de ondergrondse parkeergarage, waardoor een 'klankkast' ontstaat. De aantasting van de luchtkwaliteit is een gevolg van zowel de aan- en afrijdende auto's, maar ook door de met draaiende motor wachtende auto's. Dat wachten is noodzakelijk, omdat de afrit richting garage niet breed genoeg zal en kan zijn om in- en uitrijdende auto elkaar te laten passeren. De gevolgen van de fors verzwaarde functie van de inrit in relatie tot de direct aangrenzende en tegenover liggende woonfuncties zijn niet onderzocht en dat had wel moeten gebeuren. Weliswaar is dit niet wettelijk geregeld, maar onderzoek op deze aspecten behoort bij een zorgvuldige planvoorbereiding.

Het ontbreken van onderzoeken ter zake is dan ook in strijd met het zorgvuldigheidsvereiste.

Een splitsing van in- en uitrit zou een oplossing kunnen zijn, waardoor verwachte overlast (waaronder geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid) wordt gespreid. Dit neemt echter niet weg dat ook in dat geval de consequenties voor de (directe) woonomgeving, zoals hier eerder gesteld, moeten worden onderzocht.

Locatie en bouwvlak gebouw A

Naar aanleiding van protesten van omwonenden na de informatieavond voor de buurtbewoners op 2 december 2019, is de locatie van het gebouw A (De Waalboog) 90 graden gedraaid en in de richting van de Dromedarisstraat verplaatst. Met name bezonning van de tuinen aan de Hazenkampseweg, overlast van licht 's avonds en 's nachts en aantasting van privacy waren redenen om deze veranderingen aan te brengen. De bewoners van de Dromedarisstraat vinden deze wijzigingen bezwaarlijk. In dit kader ontbreken, zowel voor de bewoners van de Dromedarisstraat als voor de bewoners van de Hazenkampseweg, in de plantoelichting de resultaten van een bezonningsonderzoek en lichtoverlast 's avonds en 's nachts, waarmee de (mate van) verplaatsing van gebouw A wordt onderbouwd.

Overigens is een bezonningsonderzoek ook nodig met betrekking tot het belendende woonperceel Vossenlaan 40, nu gebouw C verder naar voren richting Vossenlaan wordt gebouwd dan het bestaande gebouw.

Het bouwvlak van gebouw A (gebouw De Waalboog) is bovendien veel groter op de plankaart getekend dan nodig is voor het geplande gebouw. In elk geval is het veel breder (circa 10 meter) dan de zijgevel van de voorziene nieuwbouw aan de zijde van de Dromedarisstraat. Hierdoor is een veel massalere bebouwing mogelijk dan nu gepland.

Het bouwvlak moet worden aangepast aan het geplande gebouw.

Concept buitenruimte/Inrichtingsvoorstel

Bij de plantoelichting is een inrichtingsvoorstel voor de buitenruimte gevoegd, 'Concept Buitenruimte' en 'Concept Buitenruimte 2' genoemd. De inrichting en instandhouding van de voorgestelde inrichting zijn echter niet juridisch geborgd in het bestemmingsplan. Op de informatieavond werd gesteld dat dit niet mogelijk is, maar dat zou worden bekeken of het anderszins geregeld kan worden. Juridische regeling in het bestemmingsplan is echter wel degelijk mogelijk. Dat kan namelijk via een zogenaamde kwalitatieve verplichting in de planregels die gekoppeld is aan een bij de regels gevoegd gedateerd inrichtingsplan met daarbij een specifieke beschrijving/benoeming van de relevante inrichtingselementen, zoals benaming en locatie van bomen en struiken. Gezien de slechte ervaring met de ontwikkelaar voor wat betreft de nakoming van afspraken (in Nijmegen: De Génestetlaan) is een dergelijke juridische borging bittere noodzaak.

Overigens missen wij in het Concept buitenruimte enige harde uitspraak en onderbouwd voorstel in het kader van duurzaamheid, met name met betrekking tot regenwaterberging en -afvoer. Ook in de plantoelichting (paragraaf 4.11) worden geen gerichte uitspraken gedaan met betrekking tot dit aspect in het ontwerpbestemmingsplan.

Aan de projectontwikkelaar zullen op dit punt strakke richtlijnen moeten worden gegeven waarvan de naleving door de gemeente strikt zal moeten worden gecontroleerd.

Planbeschrijving

Bij Ruimtelijke opzet (2.3) wordt gesteld *‘Het tweede blok ligt parallel aan de Dromedarisstraat en steekt iets voor de rooilijn uit.’* Dit is wel erg eufemistisch opgeschreven. De gevellijn van bedoeld gebouw B steekt wel 4,5 meter voor de voorgevellijn van het bestaande bouwblok aan de Dromedarisstraat uit en beslaat daarmee meer dan twee derde van de voortuindiepte! De formulering in de plantekst dient reëel te zijn!

Geluid

In paragraaf 4.4 (Geluid) van de plantoelichting wordt gesteld: *‘Van de Vossenlaan zijn geen verkeersgegevens bekend en wordt verondersteld dat de geluidsbelasting vanwege deze weg verwaarloosbaar is’.* Een onderbouwing van deze aanname wordt niet gegeven. Dit is onzorgvuldig!

In het rapport Stikstofonderzoek (paragraaf 3.1, Gebruiksfase) daarentegen wordt aangegeven *‘Het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie is gelijk aan 662,45 mvt/etmaal’.* Kennelijk zijn er dus wél bruikbare verkeersgegevens.

Er is hier sprake van een discrepantie in de uitgangspunten van beide onderzoeken.

Daarbij brengen de nieuwe woningen - zeker in het voorgestelde geconcentreerde aantal - zonder twijfel substantieel meer verkeerbewegingen over de Vossenlaan met zich mee.

Een en ander vergt extra aandacht en maakt diepgaander onderzoek noodzakelijk. Het ontbreken daarvan is in strijd met het zorgvuldigheidsvereiste.

Luchtkwaliteit

In paragraaf 4.5 (Luchtkwaliteit) wordt gesteld *‘Ten opzichte van de bestaande bestemming gaat de nieuwe bestemming geen toename van meer dan 3% veroorzaken. Het plan is daarom NIBM.’*

De conclusie dat de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden en dat de toename onder de 3% blijft, worden niet onderbouwd. Het betreft slechts een aanname, waarvan niet duidelijk is waarop die is gebaseerd.

In wezen wordt in deze in verhouding aanzienlijke verzwaring voorbij gegaan aan de werkelijke belasting met o.a. PM10 (fijnstof). Dit staat op gespannen voet met de Europese richtlijn luchtkwaliteit.

Een gedegen onderzoek naar de veranderingen in de luchtkwaliteit en de gevolgen daarvan voor de omgeving heeft niet plaatsgevonden. Dat is onzorgvuldig en zal alsnog dienen te gebeuren!

Hiervoor bij ‘Parkeergarage – luchtkwaliteit’ stelden wij al dat de gevolgen van de inrit tot de parkeergarage op de luchtkwaliteit aldaar niet is onderzocht. Dat onderzoek zal eveneens alsnog moeten plaatsvinden.

Bodem

Uit het bodemrapport blijkt dat de ondergrond is onderzocht tot deels een diepte van 1 meter en deels tot een diepte van 2 meter onder maaiveld. De parkeergarage zal reiken tot een diepte van 3,2 meter onder maaiveld. Het onderzoek is dus onvoldoende geweest en onvoldoende zorgvuldig uitgevoerd.

Meermaals hebben wij eerder in het planproces reeds aangegeven dat in de bodem van dit terrein in de jaren '60 van de vorige eeuw stortingen hebben plaatsgevonden. Deze diepe stortingen betreffen naast boomstronken tevens puin met een onbekende samenstelling. Aangenomen mag worden dat deze samenstelling heden ten dage vanuit milieu-oogpunt niet meer in een dergelijke storting wordt geaccepteerd.

Aangezien de diepte van bedoelde stortingen meer is dan 2 meter onder maaiveld, zijn ze in het verrichte onderzoek niet aangetroffen. Het onderzoek dient dan ook te worden uitgebreid.

Molenbiotoop

In de paragraaf Molenbiotoop van de plantoelichting wordt aangegeven, dat aan de hand van de formule in Handleiding Molenbiotoop van de Vereniging De Hollandsche Molen de bouwhoogte ter plaatse van het plangebied niet meer mag bedragen dan 41,39 m + N.A.P. In deze paragraaf ontbreekt het gegeven wat de NAP-hoogte is ter plaatse van het plangebied. In de toelichting wordt niet cijfermatig onderbouwd, dat de conclusie *'Dit bestemmingsplan maakt voor de gronden binnen de molenbiotoop van de Sint Anna Molen geen nieuwe bebouwing of beplanting mogelijk die hoger is dan is toegestaan volgens de Handleiding Molenbiotoop van Vereniging De Hollandsche Molen'* correct is. Overigens wordt de hoogte van beplanting in het ontwerpbestemmingsplan in tegenstelling tot het beweerde niet geregeld!

Groen

In de paragraaf Flora en Fauna (4.11) wordt gerefereerd aan de Topindicator groen (2010). De topindicator refereert aan onderzoeken van Alterra waarin 300 meter als realistische loopafstand naar groen voor kinderen en ouderen wordt geadviseerd. Het enige groen in de wijk binnen deze afstand vanaf het plangebied betreft het kleine groene (trap)veldje/parkje op de hoek Dingostraat/Hazenkampseweg. Gezien de geplande intensieve bebouwing kan nooit de conclusie worden getrokken dat bedoeld veldje voldoende is voor de honderden bewoners van de nieuwbouw en de bestaande woningen. Hier wordt dus ongemotiveerd afgeweken van het eigen gemeentelijke beleid.

Verkeer

In de paragraaf Verkeer (4.14) wordt aangegeven dat het plangebied wordt ontsloten via de Vossenlaan en de Dingostraat. Dit is uiterst kort door de bocht. De (zorg)woningen zullen in elk geval door het gemotoriseerde verkeer benaderd worden naast via de Vossenlaan en

Dingostraat tevens via de Dromedarisstraat, de Dasstraat en de Eekhoornstraat. Dit betreft relatief smalle straten met aan beide zijden langsparkeren en waarvan druk gebruik wordt gemaakt door het grote aantal volumineuze vrachtauto's dat de Coop-supermarkt via de laad- en losruimte aan de Koedoestraat/Dromedarisstraat dagelijks bevoorraadt.

De bestaande verkeersbewegingen zullen door de komst van de (zorg)woningen substantieel toenemen met als gevolg geluids- en parkeeroverlast en een verkeersgevaarlijke situatie voor de fietsende en lopende kinderen richting scholencomplex aan de Dingostraat/Luipaardstraat/Bisonstraat/Lamastraat. Deze kinderen maken ook in groten getale gebruik van deze straten evenals de kleine kinderen die komen spelen in het speeltuintje aan de Dingostraat.

Ook voor de kwetsbare ouderen in de wijk zal de verkeersveiligheid afnemen.

Economische uitvoerbaarheid – planschade

Hoofdstuk 6 (Economische uitvoerbaarheid) blinkt uit in algemeenheden. Er wordt cijfermatig geen enkel inzicht geboden in de daadwerkelijke financiële uitvoerbaarheid. Zo ontbreekt inzicht in het aspect planschade, een onlosmakelijk onderdeel van de financiële onderbouwing van het bestemmingsplan. Het staat buiten kijf dat een groot aantal eigenaren van percelen in de directe omgeving van het plangebied financiële schade als gevolg van deze herziening van het bestemmingsplan zullen ondervinden ten gevolge van onder meer de verspreiding van de bouwmassa over het gehele terrein en de verandering/intensivering van de gebruiksmogelijkheden met daaruit voortvloeiende consequenties. Uit reacties van diverse eigenaren weten wij dat na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zal worden overgegaan tot het indienen van planschadeclaims. Geen inzicht wordt geboden of met deze claims in de financiële uitvoerbaarheid rekening is gehouden en tot welke omvang. Dat is onzorgvuldig en dient alsnog te gebeuren!

Tot slot

Uit het bovenstaande blijkt dat de Stichting Hart voor Hazenkamp veel duidelijke en onderbouwde zienswijzen heeft met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan.

Wij zijn nog steeds bereid om mee te denken over een wel voor de buurt acceptabel bouwplan en daarmee aanvaardbaar ontwerpbestemmingsplan. Een uitnodiging hiervoor zien wij graag tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Mr. G.J.M. van Heijst, voorzitter
stichting Hart voor Hazenkamp

Dr. A.V.M.B. Schattenberg, secretaris
stichting Hart voor Hazenkamp