

De Raad van de gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500HG NIJMEGEN

23 december 2009 - zaaknr. 2008-008458

Bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen
Neerbosschewegen Industrieterrein, gemeente Nijmegen

Brief d.d. 14 mei 2008
van burgemeester en wethouders

HEROVERWEGING EX ARTIKEL 8:72 VAN DE ALGEMENE WET BESTUURSRECHT

Besluit van GEDEPUTEERDE STATEN VAN GELDERLAND met betrekking tot de goedkeuring van vorenvermeld bestemmingsplan.

PLANBESCHRIJVING

Het onderhavige bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein maakt de realisering van de Stadsbrug over de Waal mogelijk inclusief de toe leidende wegen. Het bestemmingsplan heeft een vijftal onderliggende concrete doelen die onderstaand naar prioriteit zijn gerangschikt.

- 1 Vermindering van de huidige en autonome zware belasting van de Waalbruggen en het binnenstedelijk wegennet.
- 2 De afhankelijkheid van één brug over de Waal weg te nemen door de verkeersafwikkeling te verdelen over twee bruggen.
- 3 De ontwikkeling van het stadsdeel Waalsprong.
- 4 De transformatie van Nijmegen West.
- 5 Opvang van de beperkte beschikbaarheid van de Waalbrug door de dijk teruglegging bij Lenten/ of groot onderhoud aan de Waalbrug.

Het plangebied bestaat uit drie hoofdonderdelen:

- 1 De Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein;
- 2 het gebied tussen het Industrieplein en de Waal;
- 3 het brugtracé.

De nieuwe route wordt een belangrijk stedelijk hoofdweg. Meerdere bestaande routes worden met elkaar verbonden en het geïsoleerde gebied rond Noord- en Oostkanaalhavens wordt beter ontsloten. De route maakt ook een uitwisseling mogelijk tussen de woon- en werkgebieden aan weerszijden van de Waal. De aanlanding van de Stadsbrug betekent ook een belangrijke, nieuwe westelijke entree met in de nabijheid het stadscentrum, het Waalfront en het centrumgebied van de Waalsprong. Bij het ontwerp van de route en de directe omgeving wordt daarop ingespeeld.

PLANPROCEDURE

Het bestemmingsplan is vastgesteld bij besluit van 23 april 2008 van de Raad van de gemeente Nijmegen.
Het plan heeft na de vaststelling gedurende zes weken ter inzage gelegen met ingang van mei 2008. 15

BEDENKINGEN

Er zijn tijdens de terinzageligging van het vastgestelde plan bij ons college bedenkingen ingebracht door: e-

- | | | |
|-----|--|---------------|
| nr. | naam/adresreclamant | |
| 1 | T. Carpayen J. de Kanter, Kerkstraat 84, 6543 KL Nijmegen | |
| 2 | M.L. Fransenen J.H. Trienekens, Florence Nightingalestraat 16, 6543 KW Nijmegen | |
| 3 | Th.H. Hermensen Th.B.J. Hermens - Derksen, Dr. De Blecourtstraat 10, 6541 DJN Nijmegen | |
| 4 | D.M.E. van Haaften - Gijsmanen A.W. van Haaften, Kerkstraat 20, 6543 KK Nijmegen | |
| 5 | mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, Postbus 9218, 6800 HX Arnhem, namens: | a- |
| | - W.G.M. Burghouts, Weezenhof 26 -12, 6336 JA Nijmegen | |
| | - Burghouts Bedrijven B.V., Winsel ingseweg 39, 6541 AH Nijmegen | |
| | - Burghouts Nijmegen B.V., Winsel ingseweg 39, 6541 AH Nijmegen | |
| 6 | mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, Postbus 9218, 6800 HX Arnhem, namens: | a- |
| | - Twan Vogel Beheer B.V. te Beuningen | |
| | - Galvanisch Bedrijf Latour B.V. te Nijmegen | |
| 7 | mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, Postbus 9218 6800 HX Arnhem, namens: | a- |
| | - Swartjes Beheer B.V., Mercuriusstraat 9, 6541 BM Nijmegen | |
| | - Swartjes Transport B.V., Mercuriusstraat 9, 6541 BM Nijmegen | |
| 8 | P.A.M. Boerboomen L.M. Melein, Kerkstraat 2 01, 6543 KJ Nijmegen | |
| 9 | mr. A. Kamphuis van Lexence Advocaten en Notarissen, Postbus 75999, 1070 AZ Amsterdam, namens Shurgard Nederland B.V., statutair gevestigd in Rotterdam en kantoorhoudend in's -Gravenhage | Am-
r- |
| 10 | mr. M.J.A. Arts van Van Den Wildenberg Van Halder Advocaten, Postbus 63, 6500 AB Nijmegen, namens Huesen Beheer B.V., Cargadoorweg 7, 6541 BT Nijmegen | |
| 11 | mr. M.J.A. Arts van Van Den Wildenberg Van Halder Advocaten, Postbus 63, 6500 AB Nijmegen, namens: | |
| | - Thieme Mediacentrum Nijmegen, Energieweg 40 Nijmegen | |
| | - Alewijnse Holding B.V., Energieweg 46 Nijmegen | |
| | - Sligro Food Group Nederland B.V., zelfbedieningsgroothandel, Energieweg 42 Nijmegen | Nijme-
gen |
| | - Makro Zelfbedieningsgroothandel, Energieweg 50 Nijmegen | |
| 12 | BP Nederland B.V., Postbus 1131, 3000 BC Rotterdam | |
| 13 | J.P.J. Crijnsen A.A.B. Beljaars, Wolfkuilseweg 273, 6542 AA Nijmegen | |
| 14 | Vereniging Stedelijk Leefmilieu, p/a Dennenstraat 124, 6543 JW Nijmegen, medenamens: | |
| | - A.A.B. Beljaars, Wolfkuilseweg 273, 6542 AA Nijmegen | |
| | - A.M. Bloo, Dr. De Blecourtstraat 38, 6541 DJ Nijmegen | |
| | - J.P.J. Crijns, Wolfkuilseweg 273, 6542 AA Nijmegen | |
| | - T. Carpay, Kerkstraat 84, 6543 KL Nijmegen | |
| | - M.H.J. Jacobs, Dennenstraat 124, 6543 JW Nijmegen | |
| | - W.H.J. Janssen, Dennenstraat 124, 6543 JW Nijmegen | |
| | - J. de Kanter, Kerkstraat 84, 6543 KL Nijmegen | |
| | - A.M. Kraaij, Dr. De Blecourtstraat 4, 6541 DJ Nijmegen | |

- A.T.Kraaij -Teunisse,Dr.DeBleecourtstraat4,6541DJNijmegen
- J.M.Mee,Schependomlaan25,6542RLNijmegen
- A.K.C.vanSeters,Schependomlaan14,6542RMNijmegen
- L.A.A.denUil,Dr.DeBleecourtsstraat6,6541DJNijmegen
- DeheerenmevrouwvanHaften -Gijsman,Kerkstraat20,6543KKNijmegen
- 15 Th.VanKraaij,Dr.DeBleecourtstraat4,6500DJNijmegen
- 16 M.R.Kleijburg,Lievekamphof6,6543ZZNijmegen
- 17 Ing.M.G.M.vanSchaik,Zwanenveld16 -126538LRNijmegen
- 18 O.Verspui,D.v.Poldersveldtweg196,6523DENijmegen
- 19 VerenigingDorpsbelangHees,p/aSchependomlaan14,6542RMNijmegen
- 20 mr.J.G.GeelkerkenvanGeelkerken&LinskensAdvocaten,Postbus2020,2301CALeiden,namens:
 - BeleggingsmaatschappijC.M.BongersNijmegenB.V.,eigenaresseFabrieksweg24
 - FamilieBraam,eigenaresse/exploitantevan3hectareuiterwaarden
 - StichtingdeKoopvaartenBeheersverenigingdeKoopvaart,eigenaar/exploitantvanKoopvaardijweg3
 - J.P.R.deLeeuw,P.H.deLeeuwenL.M.A.A.Th.deLeeuw,eigenarenMercuriusweg24
 - Y.Swijtink,eigenaresseEnergieweg13 -15
- 21 P.H.M.Bovee-Geurts,Dr.DeBleecourtstraat5,6541DDNijmegen
- 22 WerkgroepLentseWarden,Zaligestraat3,6663KRLent
- 23 mr.D.WintraeckenvanStichtingAchmeaRechtsbijstand,Postbus10100,5000JCTilburg,namensdhr.G.M.GeurtsvanfirmaGeurtsenzonen,Oosterhoutsedijk92Lent.

Bij besluit van 14 november 2008, zaaknr. 2008 -008458, hebben wij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerboscheweg en Industrieplein goedgekeurd. Tegen dit besluit is beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door:

- 1 de vereniging Beheersvereniging De Koopvaart, gevestigd te Nijmegen, en anderen,
- 2 de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Burghouts Bedrijven B.V., gevestigd te Nijmegen, en andere,
- 3 de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Swartjes Beheer B.V. en Swartjes Transport B.V., gevestigd te Nijmegen,
- 4 de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Twan Vogel Beheer B.V. Galvanischbedrijf Latour B.V., gevestigd te Beuningen onderscheidelijk Nijmegen,
- 5 de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Shurgard Nederland B.V., gevestigd te Rotterdam,
- 6 de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Huesen Beheer B.V., gevestigd te Nijmegen,
- 7 de vereniging Vereniging Stedelijk Leefmilieu Groen - en Milieubeheer, gevestigd te Nijmegen en andere,
- 8 M.G.M.vanSchaik, wonend te Nijmegen,
- 9 T.Carpayen andere, wonend dan wel gevestigd te Nijmegen,
- 10 Thieme Mediacentrum Nijmegen en andere, gevestigd te Nijmegen.

Bij uitspraak van 14 oktober 2009, nummer 200809112/3/R1, heeft de Afdeling bestuursrecht uitspraak onder meer:

- I het beroep van M.G.M.vanSchaik niet-ontvankelijk verklaard;
- II de overige beroepen gegrond verklaard;
- III Het besluit van ons college van 14 november 2008, nr. 2008 -008458, vernietigd.

Citaat uit de uitspraak

- “2.2 Uithetbesluit vanderaad tot vaststelling van het plan, bezien in samenhang met het voorstel daartoe van het college van burgemeester en wethouders, volgt dat het plan onder meer in die zin gewijzigd is vastgesteld dat aan artikel 4.1, aanhef en onder a, van de voorschriften bij de bestemming “Verkeer (V)” is toegevoegd “hoofdverkeerswegen 2x2 rijstroken” en dat in artikel 5.1, aanhef en onder c, van de voorschriften bij de bestemming “Verkeer - brug (BR)” is opgenomen “hoofdverkeersweg met 2x2 rijstroken” in plaats van “verkeerswegen”.
- 2.3 In het deskundigenbericht is geconstateerd dat het plan voorziet in de aanleg van een weg met meer dan de beoogde 2x2 rijstroken, gezien de omvang van de bestemmingsvlakken “Verkeer (V)” en “Verkeer – brug (BR)” en het ontbreken van dwarsprofielen of een bepaling van het aantal toegelaten rijstroken in de voorschriften.
- 2.4 In reactie op het deskundigenbericht hebben de raaden het college verklaard dat de door de raad vastgestelde gewijzigde voorschriften ten onrechte zijn opgenomen in het plan zoals dat terinzage is gelegd als bedoeld in artikel 26 van de WRO en artikel 19j, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: NBW 1998), zoals deze bepaling luidde ten tijde van het nemen van het goedkeuringsbesluit. Het plan dat ter voldoening aan deze bepalingen aan het college ter goedkeuring is aangeboden, stemt derhalve niet overeen met het plan zoals dat door de raad is vastgesteld. Doorniettemin goedkeuring te verlenen aan het voorgelegde plan, heeft het college gehandeld in strijd met artikel 28, eerste lid, van de WRO en artikel 19j, eerste lid, van de Nwb 1998, in samenhang met artikel 10:27 van de Awb.”

Gezien de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dienen wij, gelet op het bepaalde in artikel 8:72 van de Algemene wet bestuursrecht en met inachtneming van de uitspraak, thans een nieuw besluit te nemen met betrekking tot het bestemmingsplan Stadsbruggen Energie weg tussen Neerbosschewegen Industrieplein.

HEROVERWEGING

Gelet op meergenoemde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak is op 1 oktober 2009 gedurende zes weken de juiste versie van het op 23 april 2008 door de raad gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan Stadsbrug en Energie weg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein alsnog terinzage gelegd.

Naaraanleiding van deze publicatie zijn bij ons bedenkingen gekomen van:

- 1 mr. C.M.E. Verhaegh van Geelkerken & Linskens Advocaten, Postbus 2020, 2301 CA Leiden, namens de “vereniging Beheersvereniging De Koopvaart”
- 2 Vereniging Stedelijk Leefmilieu, p/a Dennenstraat 124, 6543 JWN Nijmegen medenamens:
 - A.A.B. Beljaars, Wolfskuilseweg 273, 6542 AA Nijmegen
 - A.M. Bloo, Dr. De Blecourtstraat 38, 6541 DJ Nijmegen
 - T. Carpay, Kerkstraat 84, 6543 KL Nijmegen
 - J.P.J. Crijns, Wolfskuilseweg 273, 6542 AA Nijmegen
 - D.M.E. van Haaften - Gijsman, Kerkstraat 20, 6543 KK Nijmegen
 - A.W. van Haaften, Kerkstraat 20, 6543 KK Nijmegen
 - M.H.J. Jacobs, Dennenstraat 124, 6543 JWN Nijmegen
 - W.H.J. Janssen, Dennenstraat 124, 6543 JWN Nijmegen
 - J. de Kanter, Kerkstraat 84, 6543 KL Nijmegen
 - A.M. Kraaij, Dr. De Blecourtstraat 4, 6541 DJ Nijmegen
 - A.T. Kraaij - Teunisse, Dr. De Blecourtstraat 4, 6541 DJ Nijmegen
 - J. van der Mee, Schependomlaan 25, 6542 RL Nijmegen
 - A.K.C. van Seters, Schependomlaan 14, 6542 RM Nijmegen

- L.den Uil, Dr. De Blecourtstraat 6, 6541 DJ Nijmegen
- Vereniging Dorpsbelang Hees, Schepdomlaan 14, 6542 RM Nijmegen
- 3 Vereniging Dorpsbelang Hees, p/a Schepdomlaan 14, 6542 RM Nijmegen
- 4 mr. M.J.A. Arts van Van Den Wildenberg Van Halder Advocaten, Postbus 63, 6500 AB Nijmegen, namens Huesen Beheer B.V., Cargadoorweg 7, 6541 BT Nijmegen
- 5 mr. A. Kamphuis van Lexence Advocaten & Notarissen, Postbus 75999, 1070 AZ Amsterdam, namens Shurgard Nederland B.V., statutair gevestigd te Rotterdam en kantoorhoudende's - Gravenhage
- 6 mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, Postbus 9218, 6800 HX Arnhem, namens:
 - Swartjes Beheer B.V., Mercuriusstraat 9, 6541 BM Nijmegen
 - Swartjes Transport B.V., Mercuriusstraat 9, 6541 BM Nijmegen
- 7 mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, Postbus 9218, 6800 HX Arnhem, namens:
 - W.G.M. Burghouts, Weezenhof 26 -12, 6336 JA Nijmegen
 - Burghouts Bedrijven B.V., Winselingseweg 39, 6541 AH Nijmegen
 - Burghouts Nijmegen B.V., Winselingseweg 39, 6541 AH Nijmegen
- 8 mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, Postbus 9218, 6800 HX Arnhem, namens:
 - Twan Vogel Beheer B.V. te Beuningen
 - Galvanisch Bedrijf Latour B.V. te Nijmegen
- 9 T. Carpayen J. de Kanter, Kerkstraat 84, 6543 KL Nijmegen, medenamens
 - een groot aantal bewoners van de Kerkstraat, Florence Nightingalestraat, Dr. De Blecourtstraten HDunantstraat
 - Vereniging Dorpsbelang Hees, p/a Schepdomlaan 14, 6542 Rm Nijmegen
- 10 M.R. Kleiburg, Lievekamphof 6, 6543 ZZ Nijmegen
- 11 Onafhankelijke Nijmeegse Partij/Lijst Ramon Barends, p/a Zwanenveld 65 -03, 6538 RV Nijmegen

Bijbrief van 27 oktober 2009, ontvangen 28 oktober 2009 heeft mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer advocaten de bedenkingen ingediend namens Swartjes Beheer B.V. en Swartjes Transport B.V. (reclamanten n. 6) ingetrokken. m-s

De brief met bedenkingen van reclamant n. 11 heeft als datum 26 oktober 2009, maar is pas op 17 november 2009, en derhalve buiten de hiervoor geldende termijn van 1 oktober 2009 tot en met 11 november 2009, ontvangen. Dit impliceert, dat deze bedenkingen buiten beschouwing kunnen worden gelaten.

Hieronder geven wij eensamenvattingen beoordeling van de overige bedenkingen.

- 1 Mr. C.M.E. Verhaegh van Geelkerken & Linskens Advocaten namens de "vereniging Beheersvereniging De Koopvaart" e-

SAMENVATTING

- a Reclamante geeft datering gevolgd de Algemene wet bestuursrecht tegelijkertijd of zo spoedig mogelijk na de bekendmaking van het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan daarvan mededeling wordt gedaan aan degene die bij de voorbereiding een zienswijze naar voren heeft gebracht. Goedgebruik is dat dit zo tijdig gebeurt dat de indienervan een zienswijze daarvankennis draagt voordat het besluit officieel ter visie ligt en de termijn van zes weken gaat lopen dat daartegen zo nodig bedenkingen kunnen worden aangevoerd. De gemeente heeft dit voor schrift niet in acht genomen.

- b De ingediende zienswijzen d.d. 3 juli 2007 worden volledig gehandhaafd. De beantwoording door de raad en de daarmee samenhangende wijziging van het bestemmingsplan nemende bezwaren van reclamante geenszins weg.
- c Reclamante geeft aan dat de kern van de bedenkingen is dat het gemeentebestuur wel haar pand wegbestemd in het onderhavige plan, maar geenszins garandeert dat het pand ook binnen tien jaar zal worden aangekocht of onteigend. Zij vreest dat het nieuwe bestemmingsplan niet geheel wordt gerealiseerd omdat financiële middelen ontbreken. Hierdoor zouden bedrijven worden wegbestemd onder het overgangsrecht komen te vallen. Reclamante vreest dat slecht een minimum variant wordt ontwikkeld waarbij de verkeersbestemmingen worden gerealiseerd maar de herontwikkeling van het bedrijventerrein niet. Hoewel de raad stelt dat bedrijven volledig schadeloos worden gesteld (op onteigening basis), wordt niet aangegeven dat zeker is dat het hele plan zal worden gerealiseerd. De noodzaak voor onteigening ligt bij de realisatie van de stadsbrug en de bijbehorende verkeersbestemmingen. Derhalve zou de rest van het bedrijventerrein aan zijn lot kunnen worden overgelaten.
- d Reclamante geeft aan te vrezen dat het gemeentebestuur van mening is dat de nieuwe verkaveling ter hoogte van de stadsbrug met hoogteverschillen vanzelf tot stand zal komen. Het gemeentebestuur zou daar dan geen verantwoordelijkheid behoeven te dragen. Deze vrees wordt versterkt wanneer in artikel 4.3.1. van de voorschriften staat dat de verkeersbestemming kan worden gewijzigd in een bedrijvenbestemming indien de huidige bebouwing die in strijd is met dit plan duurzaam gehandhaafd blijft. Een en ander wordt ook nog versterkt door het concept onteigeningsplan waarin het pand Koopvaardijweg 3 slechts voor een klein deel wordt voorgesteld, namelijk alleen het deel dat een verkeersbestemming heeft. Kennelijk is de hele B1-bestemming van de hoek Koopvaardijweg/Cargadoorweg/Beurtvaarweg niet aan de orde bij deze onteigeningsronde. In dit verband merkt reclamante nog op, dat verwezen wordt naar onteigening. Onteigening is echter een bevoegdheid. Het gemeentebestuur kan te zijner tijd altijd bepalen daar geengebruik van te maken.
- e Er is sprake van een papieren bestemmingsplan waar van de financiering niet is verzekerd.
- f Reclamante is van oordeel, dat indien het gemeentebestuur haar pand wil handhaven er ook een bestemming moet komen naar de actuele situatie met uitbreidingsmogelijkheden.
- g Reclamant wijst ook nog op het advies van de StA Bd.d. 14 augustus 2009. Hieruit blijkt, dat alleen verwerving van het perceel van reclamante een reële optie is. De onderhavige wijze van bestemmen (de zogeheten minimumvariant) geeft zodanige hoge kosten, dat het niet juist is deze aftewentelen op reclamante.

BEOORDELING

Ada

Behoudens de uitzondering van artikel 23, lid 2 WRO, waarvan hier geensprake is, is er voor het gemeentebestuur in de WRO geen verplichting opgenomen reclamanten persoonlijk op de hoogte te stellen van de stand van zaken met betrekking tot de procedure van een bestemmingsplan. Een en ander blijkt ook uit de jurisprudentie. De gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en terinzagelegging zijn gepubliceerd in de Staatscourant en in het Nijmegen weekblad De Brug.

Ten tijde van de besluitvorming in de gemeenteraad zijn reclamanten in kennis gesteld door toezending van de zienswijzen nota, waaruit de strekking van het nemen besluit bleek.

Reclamante is persoonlijk kennis gesteld van de rectificatie van de publicatie van het gewijzigde bestemmingsplan. In deze publicatie is aangegeven dat degenen die het met het besluit tot vaststelling niet eens zijn en die in de voorprocedure tijdig hun zienswijze hebben ingediend bedenkingen kunnen inbrengen tegen het bestemmingsplan. Ook is aangegeven dat degenen die eerder bedenkingen hebben ingediend, kunnen volstaan met de schriftelijke mededeling dat zij deze bedenkingen willen handhaven.

Overigens heeft reclamante binnen de daarvoor geldende termijn bedenkingen bij ons college ingediend en hebben wij deze bedenkingen meegewogen in onze besluitvorming. Bovendien had reclamante ons eventueel nog kunnen verzoeken een termijn te stellen om de bedenkingen nadertemotiverenc.q.aantevullen.

Gelet op het vorenstaande zijn wij van oordeel dat reclamanten niet in haar belangen is geschaad.

Adb

Voor de beoordeling van de als ingelast verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de beoordeling hiervan door de raad in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein onder nummer 24 op pagina 47. Wij kunnen insamen met de aldaar gegeven beoordeling van de zienswijzen.

Adc

Ook voor de beoordeling van deze bedenking mogen wij verwijzen naar het gestelde en door ons onderschreven hieromtrent in de zienswijzennota op pagina 47.

Ad d

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen in de eerste plaats naar het gestelde hieromtrent door ons onderschreven in de zienswijzennota op pagina 47.

Wij voegen hieraan toe dat een deel van de bedrijfsbestemming B1 ter hoogte van het bedrijf "de Lage Landen translease" (Mercuriusstraat 3) is wegbestemd door een bestemming verkeer. Daarnaast ligt er over dit deel een wijzigingsbevoegdheid om enige flexibiliteit te bieden. Afhankelijk van hoe breed de doorgang wordt naar de Mercuriusstraat zal een groter of kleiner deel van de bestemming B1 kunnen worden behouden. Het gemeentebestuur kan een deel van het perceel onteigenen maar ook het hele perceel, mede afhankelijk van wat de eigenaren van het perceel wensen. De B1-bestemming voor het blok Koopvaardijweg/Cargodoorweg/Beurtvaarweg blijft bestemd conform de huidige situatie met uitzondering van de driehoek die een verkeersbestemming heeft gekregen. Slechts dat deel zal ook aangekocht of onteigend worden, het overige deel van de B1-bestemming blijft behouden. Het gemeentebestuur zal de bedrijven, die op grond van de nieuwe bestemming moeten verdwijnen, aankopen of eventueel onteigenen. Bedrijven die eventueel kunnen blijven zitten, maar daarvoor wel de indeling van hun perceel of gebouw moeten aanpassen, zullen schadeloos worden gesteld.

Zowel metaankoop langs nadelijk weg als een eventuele onteigening is in de exploitatie rekening gehouden.

Ade

In tegenstelling tot reclamante zijn wij van oordeel dat de financiering in voldoende mate is gewaarborgd via de exploitatie opzet.

Adf

Uit het voorliggende plan blijkt dat de huidige bedrijfsactiviteiten passen binnen de bestemming "B2 Bedrijfcategorie 2", zodat deze activiteiten zonder bestemmingsplan herziening kunnen worden voortgezet.

De maximale bebouwingshoogte is in dit plan verhoogd naar 18 meter, terwijl dit op basis van het voorgaande plan was beperkt tot 10 meter. Dit biedt derhalve ruimere bebouwingsmogelikheden, aangezien nu twee verdiepingen kunnen worden gerealiseerd; dit was in het vorige plan niet mogelijk.

Adg

Voor deze bedenking verwijzen wij naar het door ons gestelde onder-Add.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goe d-
keuringaan (eendeel van) het bestemmingsplan.

- 2 Vereniging Stedelijk Leefmilieu, medena mens A.A.B. Beljaars, A.M. Bloo, T. Carpay, J.P.J. Crijns, D.M.E. van Haften - Gijsmans, A.W. van Haften, M. H.J. Jacobs, W.H.J. Janssen, J. de Kanter, A.M. Kraaij, A.T. Kraaij - Teunisse, J. van der Meer, A.K.C. Seters, L. den Uil en Vereniging Dorpsbelang He es

SAMENVATTING

- a Reclamanten handhaven hun ingediende zienswijzen tegen het ontwerp -bestemmingsplan. Voor de samenvatting van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de samenvatting van de zienswijzen door de raad, weergegeven in de z ienswijzennota b e- stemmingsplan Stad sbrugen Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein onder nr. 18, pagina 28 t/m 31.

- b Voor de samenvatting van de ingelaste zienswijzen van ing. M.G.M. van Schaik verwi jzen wij naar de samenvatting van de zienswi jzen door de raad, weergegeven in meergenoemde zienswijzennota onder nr. 19, pagina 39. De samenvatting van de bedenkingen van dhr. Van Schaik betreffen:

- 1 Er is geen onderzoek gedaan naar de herkomst en bestemming van het (vracht)verkeer op de Energieweg . De Energieweg is geëngemiddelde gebiedsontslu i- tingsweg gezien het feit, dat de Energieweg een enige ontsluitingsweg is van het bedri j- venterrein Nijmegen -West. De huidige intensiteiten aan vrachtverkeer zullen blijven bestaan. De capaciteit van CTN zal worden verdubbeld en dit zal gevolgen hebben voor de toe -enafvoer over de Energieweg.
- 2 Bij de aangehouden verkeersintensiteiten wordt niet uitgegaan van een reële situatie maar van een wenssituatie. De gehanteerde verkeersgegevens hebben geen binding met de realiteit.
- 3 Er is sprake van een onderschatting van het effect van de inrichting van de Energi e- weg op de luchtkwaliteit (5 rotondes op 2300 meter, twee oversteekplaatsen met ve r- keerslichten, de verkeersintensiteiten hettoepassen van de kettingkast).
- 4 Het bevorderen van de doorstroming van het verkeer werkt het meest effectief om de milieuvervuiling zoveel mogelijk te beperken. Het gemeentebestuur laat dit na.
- 5 De emissiegegevens in het CAR -model zijn, gelet op de complexe verkeerssituatie, te gunstig geïnterpreteerd. Dit geeft een aanmerkelijke onderschatting van de luchtve r- ontreiniging in de omgeving van de Energieweg.
- 6 Het verschil tussen de situatie zonder en met stadsbrug is voor wat betreft de luch t- kwaliteit uiterst gering. Slechts op een beperkt aantal vierkante meters treedt met de Stadsbrug een verbetering op. Deze vierkante meters betreffen vooral het wegprofiel onder ivier de Waal. Het aantal te hoog belast woningen is en blijft vanaf 2015 nihil. Eris derhalve geen enkel redende saldering als positief (voor de mens) te bescho u- wen.

- 7 Bij de interpretatie van de zienswijze is sprake van een misverstand. De in het MER 2006 aangegeven maatregelen ter beperking van de luchtverontreiniging als gevolg van het verkeer op de Energieweg zouden kunnen worden ingezet als zou blijken dat de luchtverontreiniging te hoog zou zijn. De effecten van genoemde maatregelen zijn echter nooit aangetoond.
- 8 Op basis van eigentellingen in de rekenmodellen is sprake van een aanzienlijke onderschatting van de werkelijkheid. Voor zwaar verkeer worden tweemaal hogere absolute aantallen geteld dan in de berekeningen voor geluid en voor luchtkwaliteit worden aangehouden. De berekeningen voor 2007 zijn dan ook gebaseerd op fictie. Dit leidt tot een realistisch lagere uitkomst en voor zowel geluid als voor vervuiling van de lucht.
- c Stolp Nijmegen -West**
 Reclamanten handhaven hun bezwaren met betrekking tot de "Stolp" -benadering voor Nijmegen-West met als doel geen verslechtering van de milieukwaliteit. De Raad gaat in deze zienswijzen niet in op de bezwaren van reclamanten. Kern van het bezwaar is dat met dit bestemmingsplan het gemeentebestuur handelt in strijd met haar eigen beleid, namelijk dat de milieukwaliteit niet achteruit mag gaan. Volgens reclamanten wordt het advies van de commissie MER met betrekking tot de milieukwaliteit genegeerd. Reclamanten geven aan dat met het vervangen van de naam Stolpcomité door Kronenburgforum de stolpbenadering niet uit het collegeakkoord werd geschrapt. Deze benadering komt ook naar voren uit het vigerende milieuprogramma 2007-2010. Dit programma verbindt de Raad aan het halen van de grenswaarden en het verbeteren van de milieukwaliteit. Volgens reclamanten is het Besluit luchtkwaliteit van 1 januari 2005 geen alternatief voor de stolpbenadering. Het Besluit luchtkwaliteit stelt normen waaraan op dit moment niet voldaan wordt. De programma's ter verbetering van de luchtkwaliteit hebben nog niet het gewenste resultaat opgeleverd. Reclamanten verwijzen naar het beleid van de provincie Gelderland dat stelt dat in 2010 overal de "basiskwaliteit" gerealiseerd moet zijn. De basiskwaliteit is de minimale milieukwaliteit voor een goede leefomgeving. Reclamanten verzoeken Gedeputeerde Staten bij de beoordeling van het bestemmingsplan de basiskwaliteit als uitgangspunten nemen.
- d Gezondheidsaspecten Nijmegen -West**
 Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot de gezondheidsaspecten in Nijmegen -West. Reclamanten geven aan dat uit de reactie van de Raad blijkt dat inderdaad alleen de milieueffecten zijn onderzocht en dat alleen indirect (via normstelling) hierin de gezondheidkundige effecten zijn meegenomen. De Raad geeft in alle reacties op de zienswijzen aan het niet nodig te vinden om gezondheidseffecten te bepalen. Zowel de GGD, de Gezondheidsraad en de minister zijn het daarvoor eens. Volgens reclamanten niet eens. Zo geeft de minister aan dat het aan het gemeentebestuur is om in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het concrete geval een afweging te maken of woninbouw op een concreet plekken plaatsvinden. Het gezondheidseffect zal daarbij een belangrijker rol spelen en de gemaakte afweging zal in een eventuele rechtelijke procedure ook door de rechter kunnen worden getoetst. Reclamanten geven aan dat in het gebied van het stadsbrugtracé sprake is van twee grote scholen en een aantal woningen en er dus alle redenen om rekening te houden met de zichtdientijd van de besluitvorming bij de Raad reeds bekend waren. Reclamanten verwijzen naar de Wet Collectieve Preventie Volksgezondheid waarin staat dat het één van de gemeentelijke taken is om de gezondheidsaspecten in de bestuurlijke beslissingen te bewaken.

- e **Verkeersmodel**
 Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot het verkeersmodel. Reclamanten geven aan dat het gemeentebestuur geen inzicht geeft in de onderliggende gegevens (de input) van het verkeersmodel. In het nieuwe rapport Verkeersmodellen B stemmingsplan Stadsbrug staat welke ontwikkelingen zijn verwerkt in het model, maar niet welke verkeersbewegingen (mtv/etmaal) volgen uit welke ontwikkelingen. Het nieuwe rapport geeft onvoldoende inzicht in de redeneringen en aannames die leiden tot de gepresenteerde resultaten.
- f **Relevante ontwikkelingen**
 Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot de relevante ontwikkelingen die niet in het besluit zijn meegenomen. Reclamanten geven aan dat het doortrekken van de A 15 had moeten worden meegenomen in de MER. Het verhaal van de Raad dat deze ontwikkeling in de MER is meegenomen klopt niet. Reclamanten geven aan dat de vervoersbewegingen ten gevolge van het gebruik van de puinbrekerophet industrieterrein Nijmegen-West teno rechten niet zijn meegenomen in het model. Wanneer de vergunning voor het plaatsen van de puinbreker door Gedeputeerde Staten is geweigerd en daarmee niet op de voorgestelde locatie komt, vervalt dit bezwaar van reclamanten. Zij hebben bezwaar tegen het feit dat nog onduidelijk is welke effecten de Waalfrontplannen kunnen hebben op verkeersstromen en daarnaast dat niet duidelijk is welke effecten het gemeentebestuur meeneemt in de scenario's voor aanleg van de stadsbrug. Reclamanten hebben bezwaar tegen het feit dat het toenemende vrachtverkeer als gevolg van de uitbreiding van de Container Terminal Nijmegen niet is meegenomen in de rekenmodellen.
- g **Stadsbrug niet onderzocht als worst cases scenario**
 Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren dat de stadsbrug als enige oeververbinding niet is onderzocht als worst cases scenario. De Raad gaat niet in op het feit dat de Waalbrug kort na aanleg van de Stadsbrug jarenlang geheel of gedeeltelijk buiten gebruik wordt gesteld. Zoals gezegd is dit voor het gemeentebestuur een belangrijke reden geweest voor het aanleggen van de Stadsbrug. Het is ongeloofwaardig om vervoersgegevens te stellen dat het vervoer om in het kader van de MER onderzoek te doen naar tijdelijke milieueffecten. De Raad onderbouwt niet waarom dit te ver voert. Reclamanten zijn van mening dat het om een zeer langdurige en zeer ingrijpende tijdelijke effect gaat. Reclamanten geven aan dat in tegenstelling tot de opvatting van de Raad geen sprake is van een tijdelijk effect.
- h **Aannamen in verkeersmodel**
 Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot de verkeerd gemaakte aannamen in het verkeersmodel. Reclamanten geven aan dat het zeer ongeloofwaardig is dat de verkeersintensiteiten op de Energieweg dalen als gevolg van de aanleg van de Stadsbrug, dit wordt ook nergens uitgelegd. In het nieuwe rapport Verkeersmodellen B stemmingsplan Stadsbrug staat nu echter een heel ander verhaal. De verkeersintensiteit op de Energieweg stijgt wel degelijk. Op geen enkele plaats gaat het gemeentebestuur in op deze wijziging. De nieuwe gegevens wijken compleet af van de MER 2006 en ook van de reactie van de Raad op ons bezwaar. Reclamanten hebben slechts een weg als voorbeeld uit gehaald omdat het onduidelijk is dat het verkeersmodel niet kan kloppen. Reclamanten zijn het niet eens met de conclusie dat de nieuwe doorrekening van de verkeerscijfers in Nijmegen West geen significante verschillen laten zien met de verkeerscijfers op de wegen in Nijmegen Zuid (Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug, pagina 8). Een toename van 11% op de Waalbrug, 6% op de stadsbrug en 22% op de Energieweg rechtvaardigen deze uitspraak niet.

Reclamanten geven aan dat de 2^e kolom op pagina 8 van het rapport Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug suggereert uit de MER 2006 te zijn overgenomen. Deze getallen wijken echter op een aantal plaatsen af van de MER 2006, waardoor ook de berekende percentages niet meer kloppen. Dit wordt nergens door het gemeentebestuur toegelicht.

Reclamanten geven aan dat de Raad niet ingaat op het bezwaar tegen de foutieve berekende procentuele daling van vrachtverkeer, die het gemeentebestuur ten onrecht gebruiktomde effecten opluchtkwaliteit berekenen.

De Raad gaat niet in op het bezwaar dat het cijfer van de autonome groei niet is onderbouwd op plaatsen zelfs fysiek onmogelijk is. De Raad gaat ook niet in op het bezwaar dat de situatie met de Stadsbrug in relatie met de A73 te gunstig wordt ingeschat, en dat derden dit niet kunnen verifiëren doordat het gemeentebestuur niet de onderliggende gegevens van het verkeersmodel beschikbaar stelt.

Reclamanten geven aan dat de Raad stelt dat de nieuwe stadsbrug de mogelijkheid biedt om een route keuze te maken waardoor de verkeersdeelnemer kiest voor de kortste route.

Men stelt tegelijkertijd aan de hand van de Transport en Logistiek Nederland (TLN) berekeningen dat het vrachtverkeer de route over de A50 zal kiezen. Daarmee is het besluit om twee tegenstrijdige uitgangspunten gebaseerd en betreft het een onzorgvuldig genomen besluit. Op pagina 9 van het nieuwe rapport "Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug" geeft het gemeentebestuur aan dat in het verkeersmodel is verwerkt dat de knooppunten Valburg en Ewijk flyovers krijgen. Volgens reclamanten heeft Rijkswaterstaat de flyover bij Valburg geschrapt, deze mag dus niet meer worden meegenomen in het verkeersmodel.

i Regionale functiestadsbrug

Reclamanten handhavende ingediende bezwaren met betrekking tot het uitgangspunt dat de stadsbrug geen regionale functie heeft. Reclamanten geven aan dat de Raad niet reageert op het feit dat het gemeentebestuur op verschillende plaatsen stelt dat de brug juist wel een regionale functie heeft. Feitelijk betekent dit een bewuste onderschatting van de verkeersdruk die de brug zal veroorzaken op dit gebied.

De Raad hanteert de uitkomsten van het rekenmodel als argument om aan te tonen dat de brug geen regionale functie heeft, er wordt echter niet ingegaan op het bezwaar van reclamanten dat een berekening zoals die van TLN in het verkeersmodel niet als uitgangspunt mogen worden genomen. Deze rekenmodellen houden namelijk geen rekening met stremmingen, dit is een situatie die zo als eenieder weet zeer reëel is.

Op pagina 5 van het nieuwe rapport Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug geeft het gemeentebestuur aan dat het nog te realiseren hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) een afname van het Waaloverschrijdend verkeer zal opleveren van maar liefst 6%, 5.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal), vooral veroorzaakt door het Waalspronggebonden autoverkeer. Dit is een nieuw gegeven dat niet is meegenomen in de MER. Het gemeentebestuur noemt het aansluiten van de Waalsprong op de stad een belangrijker voor het aanleggen van de Stadsbrug. Dit standpunt is onhoudbaar als het wordt gelegd naast de veronderstelde afname van het autoverkeer door HOV. Reclamanten zijn van mening dat de brug een belangrijke regionale functie heeft en de Raad hiermee ten onrechte geen rekening houdt. Bovendien is de prognose van de afname van 5.500 mvt/etmaal als gevolg van de aanleg van het HOV niet onderbouwd en is gezien het aantal woningen in de Waalsprong niet reëel. In de Startnotitie was sprake van 30% regionaal verkeer dat over de nieuwe stadsbrug zou komen. Er is nergens, in de vervolgprocedure, gemotiveerd waar dat verkeer van die oorspronkelijke prognose gebleven is. Sindsdien is het verkeer in Gelderland alleen maar toegenomen dus in feite is het aantal geschatting. Het is niet te achterhalen waar de prognose dat door de doortrekking van de A15 4500 vervoersbewegingen per dagerbij zouden komen vandaan komt. Zijn deze getallen realistisch? Het bevestigt wel het beeld dat er meer regionaal verkeer in de toekomst zal komen en eventueel minder lokaal verkeer.

- De berekening van TLN geeft aan dat er bij de toen geldende brandstofprijzen een voorkeur zou zijn om de route over de (verbrede) A50 te nemen. Gezien de ontwikkeling van de brandstofprijzen en het feit dat de verbreding van de A50 veel later zal plaatsvinden dan de aanleg van de stadsbrug is het zeer aannemelijk dat zowel vanuit bedrijfseconomische redenen als vanuit een keuze voor het snelste traject het vrachtverkeer de stadsbrug zal kiezen. De berekeningen van de luchtkwaliteit geven dus een onderschatting van de werkelijk situatie. r-
- j **Scenario A50**
Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren dat in de gebruikte verkeersmodellen het scenario zonder verbreding van de A50 niet mag ontbreken. Volgens reclamanten loopt de verbreding van de A50 steeds vertraging op. De stadsbrug zal dus eerder zijn aangelegd dan de A50 verbreed. Al die tijd zal een aanzienlijk deel van het doorgaand verkeer de A50 gaan mijden en gebruik gaan maken van de stadsbrug. Dit verkeer neemt het gemeentebestuur ten onrechte niet mee in haar berekeningen. Ook in het richtlijnadvies van de commissie MER wordt aangedrongen op een worst case scenario zonder verbreding van de A50. Zonder het worst case scenario van het doortrekken van de A50 is de MER onvolledig en ongegrond op basis van het bestemmingsplan. d-r-
- k **Impact rotondes op rijgedrag**
Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren dat de impact van rotondes op het rijgedrag onvoldoende is verwerkt in de berekeningen met betrekking tot verkeer en luchtkwaliteit. Het gaat daarbij om:
- het feit dat het verkeer meer kilometers maakt om een afslag te kunnen bereiken;
- het verkeer meer meters maakt omdat de omtrek van een rotonde langer is dan een wegineenrechtlijn;
- het verkeer op rotondes moet remmen en optrekken en vrachtwagens slechts langzaam over een rotonde kunnen rijden, wat weer tot congestie leidt. De 26 kilometer per uur overeen rotonde is niet haalbaar;
- ersprake is van nieuwe verkeersregelininstallaties op rotondes. j-
- l **Effecten van congestie**
Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot de effecten van congestie. Reclamanten verwijzen naar punt 10 (bedenking k van dit besluit) van de bedekking met betrekking tot de congestie ten gevolge van rotondes. De Raad toont niet aan dat in tegenstelling tot wat zij eerder beweerde de congestie vorming nu wel is meegenomen in de berekening van de luchtkwaliteit. Reclamanten achten het ongeloofwaardig dat uit de dynamische verkeerssimulatie is geblekend dat het oversteken van langzaam verkeer geen rol van betekenis speelt. Wanneer langzaam verkeer oversteekt staat het verkeer op de Energieweg stil, dit geeft congestie-effecten. Het zelfde geldt voor bushaltes. n-n-
- m **Worst-casescenario**
Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot het worst-casescenario. Het verkeersmodel houdt geen rekening met foute aannames. Er zijn geen marges ingebouwd en er is ook niet voorzien in een "plan b" of weleenscenario dat minder rooskleurig uitpakt. e-
- n **Salderen van luchtverontreiniging**
Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot het salderen van de luchtverontreiniging.
- De Raad geeft aan dat de huidige knelpunten in de salderingstabel in het MER onderliggende onderzoeken zijn aangegeven. Dit is niet zo. De tabel geeft geen locaties. Welke onderliggende onderzoeken bedoeld zijn is niet duidelijk. Het nieuwe val n-a-i-

- datierapport geeft voor de huidige situatie alleen een kaartbeeld voor NO₂ niet voor fijnstof.
- Het voor de derde maal aangepaste hoofdstuk luchtkwaliteit van de MER (nu genoemd validatierapport) bevat meer informatie dan de vorige versies. De bij dit punt genoemde gegevens waar reclamanten in hun bezwaar om vroeger zijn niet ter inzage gelegd. a-
 - Reclamanten zijn van mening dat de situatie verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Het gemeentebestuur hoort de huidige knelpunten op te lossen, en niet de toekomstige situatie af te zetten tegen een fictief scenario met nog slechtere getallen.
 - Het nieuwe validatierapport gaat in op de situatie in 2011, echter is de verbreding van de A50 nog steeds niet als scenario meegenomen.
 - De Raad geeft aan dat wel gesaldeerd mag worden bij knelpunten mits de toename beperkt is. Reclamanten bestrijden dat de toename van de knelpunten beperkt is. Sa l-
 - Reclamanten maken bezwaartegen het feit dat het salderingsgebied veel groter is dan het studiegebied van de MER.
 - Reclamanten geven aan dat salderen niet mag doorblijfslechte kwaliteit te verslechteren bij betere kwaliteit te verbeteren. De Raad reageert niet op het bezwaar. e-
 - Reclamanten geven aan dat nog steeds niet duidelijk is welk maatregelen welk effect hebben op de luchtkwaliteit te verbeteren.
 - Reclamanten zijn het principieel oneens met salderen omdat verbetering elders ten koste gaat van de gezondheid in een gebied. De Raad gaat niet in op het bezwaar van reclamanten.
- o Overschrijdengrenswaardenluchtkwaliteit**
- Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot het overschrijden van de grenswaarden van luchtkwaliteit. De Raad gaat niet in op het bezwaar van reclamanten en beroept zich op de salderingsregeling. In het Besluit luchtkwaliteit wordt niet toegestaan dat situaties waarin de grenswaarden voor luchtkwaliteit reeds worden overschreden worden gesaldeerd met situaties waarin aan de grenswaarden wordt voldaan. Nijmegen voldoet niet aan de gestelde grenswaarden en moet daarom een maatregelenpakket opstellen om in 2010 aan de grenswaarden te voldoen. a-
- p Maatregelenpakket**
- Reclamanten handhaven de ingediende bezwaren met betrekking tot het maatregelenpakket. Reclamanten zijn van mening dat de verbetering van de luchtkwaliteit alleen buitenstedelijk optreedt. Reclamanten verbazen zich dat de Raad het gekozen salderingsgebied een maatregel noemt om de luchtkwaliteit te verbeteren en daardoor echte maatregelen achterwege laat. De wijze van salderen is niet overeenkomstig de bedoeling van de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. Reclamanten geven aan dat het effect van de maatregelen onbekend is op de bestaande en nieuwe knelpunten in het salderingsgebied. o-
- Een aanvullend maatregelenpakket zal noodzakelijk zijn wanneer de luchtkwaliteit in de praktijk slechter blijkt te zijn. Het gemeentebestuur is in haar berekeningen ten onrechte uitgegaan van de verplichting van roetfilters voor vrachtwagens.
- q Plangebiedbestemmingsplan**
- Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot het plangebied van het bestemmingsplan. De groene zone park We stmaakt ten onrechte geen deel uit van het bestemmingsplan stadsbrug. De bescherming van de groene buffer van Hees is niet opgenomen in het bestemmingsplan Hees -Heseveld. Ontwikkelingen in aanliggende gebieden als gevolg van de ontwikkeling van de stadsbrug kunnen niet los gezien worden van het bestemmingsplan Stadsbrug, maar moeten in het bestemmingsplan meegenomen worden. Reclamanten geven een voorbeeld van mogelijke eventwegen. m-

- r **Studiegebiedenscope MER te beperkt**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot het studiegebied en de scope van de MER. Reclamanten hebben het niet over het studiegebied van het validatieonderzoek maar over het studiegebied van de MER. De scope van het studiegebied van de MER is te smal geweest. De milieu- en gezondheidsaspecten hadden in een breder gebied bekeken moeten worden.
- s **Invloed op het gebied ten noorden van de Waal**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot het gebied ten noorden van de Waal. De bestemmingsplannen aan de noordzijde van de waal hadden en tegelijkertijd behandeld moeten worden. De verkeersstructuur had dan als een geheel bekeken kunnen worden met samenhangend milieu- en gezondheidseffecten.
- t **Ontwerpbestemmingsplan in strijd met structuurvisie Nijmegen**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de strijdigheid van het plan met de structuurvisie. Reclamanten zijn van mening dat de Raad zich aan de bestaande structuurvisie dient te houden. Zoniet, dan dient er een nieuwe structuurvisie gemaakt te worden. Door een ander werkwijze te hanteren wordt de overheid onbetrouwbaar. De bestemming "gemengde doeleinden" voor de panden die dienen ter afscherming van Hees zijn niet doelmattig en zijn in strijd met de structuurvisie van Koers West.
- u **Bestemming Verkeersdoeleinden tegroef**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de bestemming verkeersdoeleinden. De Raad gaat niet in op de bezwaren.
- v **Voorzieningen MER niet verankerd in het bestemmingsplan**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de voorzieningen MER. Reclamanten vinden het bezwaarlijk dat onvoldoende gemotiveerd essentiële wijzigingen zijn doorgevoerd in het "overzicht van akoestische maatregelen" in paragraaf 5.1 Geluid in de toelichting van het bestemmingsplan.
- w **Perceelontsluitingen Energieweg**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de perceelontsluitingen aan de Energieweg. Reclamanten geven aan dat de Raad niet in gaat op het bezwaar dat een aan te leggen parallelweg of geschakelde parkeerterreinen wel deel uit dienen te maken van het bestemmingsplan en de MER. De functie en milieueffecten van een parallelweg zijn gekoppeld aan die van de Energieweg en de ontsluitingen en dienen dus in samenhang met het plangebied beschouwd te worden. Voor reclamanten is het onduidelijk of er nu wel of geen parallelweg/ventweg komt langs de Energieweg. Reclamanten geven aan dat het bestemmingsplan dit niet aangeeft maar het gemeentebestuur wel mee bezig is. Dit is volgens reclamanten onbehoorlijk bestuur.
- x **Zeezoutaftrek**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de zeezoutaftrek. In de bijlage Woon- en leefmilieu (bladzijde 12) bij de MER 2006 wordt juist wel verwezen naar het Bsluit luchtkwaliteit en wordt aangegeven dat zeezoutaftrek toepasbaar is. Zij nemen dan aan dat de zeezoutaftrek wel is toegepast omdat het gemeentebestuur niet naar regelgeving zal verwijzen wanneer ze die niet toepast. De Raad geeft verder niet aan conform welke jurisprudentie het zeezout in het validatierapport is afgetrokken, het antwoord is daarom niet gemotiveerd. Bovendien wordt niet ingegaan op het feit dat volgens de Europese richtlijn voor zeezout de opsomming van afrekmogelijkheden ontbreekt.

- y **CAR-model niet adequaat**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot het gebruikte CAR-model. Zij zijn van mening dat de Raad onvolledig is omdat niet ingegaan wordt op de betrouwbaarheidsgrenzen van de gehanteerde modellen, met name omdat een goede validatie van het CAR-model ontbreekt. De Raad geeft ook niet aan waarom het model adequaat zou zijn. Reclamanten geven verder aan dat er geen antwoord wordt gegeven op de opmerking dat de luchtkwaliteit in de stad de laatste jaren nauwelijks verbeterd is. In het validatieonderzoek gaat men ervan uit dat de overschrijdingsoppervlakte, woningen en het aantal blootgestelde norm zal afnemen tussen 2007 en 2010, dezedaling lijkt reclamanten onmogelijk. De geprognosticeerde verbetering van de emissies van voertuigen zoals opgenomen in bijlage A van het CAR-model is ongelofwaardig.
- z **Evaluatieprogramma milieueffecten MER ontbreekt**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot het evaluatieprogramma van de milieueffecten uit de MER. Reclamanten geven aan dat de evaluatie zoals voorgesteld en aangenomen in het raadsbesluit van 23 april 2008 geen evaluatieprogramma is. Reclamanten geven aan dat er geen doelstelling is geformuleerd, er is geen terugkoppeling om te kunnen ingrijpen als ontwikkelingen modelmatig niet juist zijn ingeschat. Omwonenden spelen geen rol in het evaluatieprogramma. Een actieprogramma met concrete maatregelen bij overschrijdingen ontbreekt. Reclamanten geven aan dat een uitgewerkt evaluatieprogramma ter inzage moet worden gelegd gezien de twijfels van reclamanten over de geprognosticeerde hogere waarden in zaken de luchtverontreiniging.
- aa **Onderzoek flora en fauna te beperkt**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot het onderzoek flora en fauna. Reclamanten geven aan dat de Raad niet ingaat op de bezwaren maar verwijst naar het hoofdstuk ecologie uit het MER Stadsbrug 2006. Daarin staat achter dat deze effecten niet onderzocht zijn.
- ab **Inzicht verkeersintensiteit nachtperiode ontbreekt**
Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de verkeersintensiteit in de nacht. Reclamanten vinden de gebruikte methode voor de onderhavige situatie niet adequaat. De Energieweg zal, wanneer deze 's nachts de mogelijkheid biedt van ongehinderde doorstroming, zeker als kortere regionale verbinding route gebruikt worden. De Raad verwijst naar landelijke richtlijnen. Volgens reclamanten verandert de Energieweg van karakter en dit rechtvaardigt maatwerk: tellingen in plaats van aannamen.
- ac **Inspraak procedure onjuist, stukken ontbreken**
I Onduidelijk is welke stukken ter inzage liggen. In het Open Huis van de gemeente liggen 2 verschillende lijsten van stukken die bij het project Bestemmingsplan Stadsbrug horen. De inhoud van deze lijsten wijkt af van de CD-ROM die de gemeente heeft toegezonden aan de mensen die reeds informatie hadden opgevraagd. Op de Website van de gemeente Nijmegen staat weergegeven een ander lijst van stukken waarop inspraak mogelijk is.
II Niet alle stukken hebben ter inzage gelegen. De toegestuurde CD-ROM voor de hernieuwde procedure bevat aanmerkelijk minder stukken dan de CD-ROM die de gemeente heeft teruggetrokken. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een aantal bijlagen van de MER 2006 en Waalsprong Verkeersstructuren Aanvulling MER.
III Relevante stukken liggen niet ter inzage. De stukken waarop inspraak mogelijk is, verwijzen veelvuldiger naar onderliggende stukken. Zonder deze stukken is een zorgvuldige beoordeling nagenoeg ondoenlijk. Denk bijvoorbeeld aan de Startnotitie van de MER 2002 en het Richtlijnenadvies van de MER-commissie 2003.
IV Reclamanten handhaven de bezwaren met betrekking tot de inspraak procedure. Volgens reclamanten blijkt uit hun bezwaren dat de gebreken bij de tweede termijn a-

- gelegging helemaal niethersteld waren. De procedure had opnieuw moeten plaats vinden. s-
- V Ook in de nu lopende hernieuwde inspraakprocedure (najaar 2009) voor het indienen van bedenkingen bij de provincie is onduidelijk welk stukken erin zullen liggen. In de brief hierover verwijst de gemeente voor de bijlagen naar een pagina van de gemeentelijke website. Het bestemmingsplan zelf bevat echter ook een overzicht met bijlagen. Slechts twee van deze bijlagen waren bijgevoegd. Ook nu ontbreken nog veel stukken waarvan reclamanten eerder hebben aangegeven dat die ook in de inspraak zouden moeten liggen of beschikbaar moeten zijn voor raadpleging. e-
- VI Er is onduidelijkheid over de status van de notitie: Passende beoordelingvergunning Natuurbeschermingswet Stadsbrug Nijmegen 29 mei 2008. Volgens reclamanten ligt deze notitie ten onrechte erin. g-
- VII De gemeente werpt tevens redige drempels op voor de inwoners om te participeren in de besluitvorming door een onredelijke vergoeding te vragen voor opieën. r-
- ad **Statusvalidatieonderzoek 2009 onduidelijk**
Naast het bestaande validatieonderzoek 2008 is ook een validatieonderzoek 2009 gemaakt. De status van dit nieuwe luchtkwaliteitsonderzoek en de relatie met de onderhavige procedure is onduidelijk. Vervangt dit het luchtkwaliteitsonderzoek uit de MER en had dit dan niet moeten worden opgenomen in een geactualiseerd bestemmingsplan. e-
- ae **Studiegebied MER is te klein genomen**
Uit het validatieonderzoek blijkt opnieuw dat het doelgebied van de MER veel te klein is bepaald. Ook blijkt vervolgens dat dit effectgebied ver buiten de grenzen van Nijmegen valt. e-
- af **Salderen is geen vervanging voor adequate maatregelen**
- I Het verbaast reclamanten dat men het gekozen salderingsgebied een maatregel noemt om de luchtkwaliteit te verbeteren en daardoor echte maatregelen achterwege laat. Deze hadden sowieso genomen moeten worden omdat door de overschrijdingssituatie men in een ernstige situatie verkeert. j-
- II De gebiedsafbakening wordt bepaald door een relevante concentratie bijdrage te bepalen die gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. De ondergrens voor de relevante concentratie bijdrage is gesteld op $0,1 \mu\text{m}^3$. Dit wordt vervolgens vertaald naar motorvoertuigen per etmaal. Reclamanten vragen zich af of deze concentratie bijdrage voor NO_x geldt, voor fijnstof of voor beide stoffen. Op bladzijde 27 van het validatieonderzoek staat dat deze ondergrens is overgenomen van een aanpak voorgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Door deze aanpak te kiezen wordt een verslechtering van een overschrijdingsgebied in Nijmegen-West gecompenseerd door verbeteringen van de concentratie van $0,1 \mu\text{m}^3$ op wegvakken in het buitenstedelijk gebied. Dit is volgens reclamanten in strijd met de strekking en het doel van het Besluit luchtkwaliteit. In deze aanpak voor de gebiedsafbakening gaat men voor een concentratieverschil voor fijnstof uit van 3000 mvt/etmaal. Reclamanten vragen zich af of dit is overgenomen in het validatieonderzoek bij het bepalen van het overschrijdingsgebied voor fijnstof. Totslot vragen reclamanten zich af wat de $0,1 \mu\text{m}^3$ fijnstof betekent voor het meenemen van wegen in het onderzoeksg gebied. e-
- III Deze wijze van salderen is niet in overeenstemming met de bedoeling van de Europese richtlijn luchtkwaliteit. Reclamanten geven aan dat er volgens de richtlijn actieplannen moeten worden opgesteld door het gemeentebestuur in plaats van de huidige vage afspraken. Het uitvoeringsprogramma verbetering luchtkwaliteit Nijmegen 2004-2007 en voorontwerp uitvoeringsprogramma verbetering luchtkwaliteit Nijmegen 2005-2010 worden genoemd als maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. e-

- ag **Salderenbescherming inwonersstad onvoldoende**
- I Uithet validatieonderzoek is niet optemaken waar de verschillen in de vergelijking tussen de autonome situatie en de situatie met de stadsbrug optreden wanneer er wordt gekeken naar de emissies van het wegverkeer. Binnenstedelijk is er een hogere emissie van NO_x in een situatie met de stadsbrug dan in een autonome situatie. Deze hogere emissie is juist belangrijker dan de buitenstedelijke emissie want in de stad wonen mensen. De verslechtering van de milieukwaliteit in Nijmegen -West wordt gecompenseerd door een verbetering van de luchtkwaliteit op de snelweg. Reclamanten zijn het met deze wijze van salderen oneens. o- a-
- II Reclamanten vinden dat het gemeentebestuur de berekeningen ook had moeten uitvoeren voor alleen het binnenstedelijk gebied of alleen voor Nijmegen aan de zuidzijde van de Waal. Nu heeft men slechts inzicht hoe de luchtkwaliteit in de regio Knooppunt Arnhem -Nijmegen (KAN) wordt beïnvloed door de aanleg van de stadbrug zonder te kijken naar de effecten voor woningen. s-
- III Het aantal voertuigkilometers is binnens stedelijk hoger in een situatie met de stadbrug. Dit is echter niet terug te vinden in de emissie van fijnstof in tabel 5.3 van het validatierapport. Reclamanten begrijpen dit niet omdat volgens hen meer vervoerbewegingen meer uitstoot van fijnstof betekenen. s- s-
- ah **Saldering ondeugdelijk uitgevoerd**
- De gemeente geeft niet aan waar de huidige knelpunten voor luchtkwaliteit liggen in het salderingsgebied. Daardoor is de uitgangspositie onvoldoende vastgelegd en kan de gepaste saldering niet beoordeeld worden. De gemeente concludeert (blz 26 validatieonderzoek) dat persaldo een licht positief effect is te zien voor het gehele salderingsgebied. Niet aangegeven is echter hoe de getallen in tabel 5.2 resultaten salderingsonderzoek tot stand zijn gekomen, voor welke oppervlakten, woningen en bewoners de situatie verbetert dan wel verslechtert met welke waarden. e- n-
- ai **Geenduidelijkheid over gevoelige bestemmingen**
- Reclamanten geven aan dat nergens is gemotiveerd waarom gevoelige bestemmingen niet zijn meegenomen in het validatieonderzoek. Zij wijzen erop dat het gemeentebestuur echter wel woningen meeneemt vanwege de langdurige blootstelling maar niet de gevoelige bestemmingen. i-
- Desaldering is ondeugdelijk. Er is nergens gemotiveerd waarom gevoelige bestemmingen niet zijn meegenomen in het validatieonderzoek. ngen
- aj **Prognose validatieonderzoek te optimistisch**
- Reclamanten geven aan dat in het validatieonderzoek sprake is van een veel te optimistische prognose. Tussen 2007 en 2010 zou het overschrijdingsoppervlak voor NO₂ gehalveerd zijn en het overschrijdingsoppervlak voor PM₁₀ bijna verminderd zijn tot nul. Deze daling lijkt reclamanten onmogelijk en in tegenspraak met bijvoorbeeld het gezondheidsrapport van de GGD in Amsterdam. s-
- ak **Inputgegevens van verkeersmodel en validatieonderzoek kloppen niet**
- I Reclamanten zijn van mening dat de inputgegevens van het verkeersmodel en het validatierapport niet kloppen. De Energieweg is volgens reclamanten geen gebiedsontsluitingsweg. s-
- II Onduidelijk is of in het validatieonderzoek en het verkeersmodel dezelfde snelheid voor wegvakken is gekozen.
- III De verkeerseffecten van het doortrekken van de A 15 zijn te laag ingeschat in het verkeersmodel.
- IV In het validatieonderzoek is het buiten bedrijf laten van de Waalbrug niet doorgekeend. e-

- V Het kettingkastprincipe op de Energieweg zorgt voor meer kilometers die auto's moeten afleggen, in de onderzoeken zijn slechts doorgaanderijkilometers berekend.
- VI De onderzoekengaan niet uit van een scenario dat de A50 nog niet verbreedt.
- al **Correctieberekeningen luchtkwaliteit**
 Bij de modellering van het verkeersmodel is geen rekening gehouden met het specifieke en voor Nijmegen unieke karakter van de Energieweg als ontsluitingsweg van een groot industrieterrein en het daaraan gekoppelde hoge aandeel vrachtverkeer door de merendeels logistieke bedrijvigheid.
 Evenmin is rekening gehouden met de gevolgen van de gekozen verkeersafwikkeling, zoals het kettingkastprincipe. Het kettingkastprincipe leidt tot een hogere intensiteit van wagens op de dubbele IJsseldelta. Deze verhogingen zijn niet terug te vinden in het verkeersmodel.
 Een conservatieve (behoudende) berekening van de luchtemissies laat zien dat sprake is van een 20% hogere emissie aan NO₂ en een 38% hogere emissie aan PM₁₀ dan door de gemeente in haar rapportages wordt aangegeven.
 Op geen enkele wijze is rekening gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van een verhoging van de intensiteit en gunst van een verlaging van de intensiteit op de route via de Waalbrug.
- am **Studiegebied MER Waalsprong ontbreekt**
 Reclamanten zijn van mening dat de MER onvolledig is uitgevoerd. Het studiegebied MER waalsprong ontbreekt. Bewoners aan de noordzijde van de Waal kunnen straks enkel nog marginaal inspraak leveren op de verkeersafwikkeling van de Stadsbrug. Voordesaldering is dit gebied wel onderdeel geworden van het besluitende MER-commissie adviseert de aanvullende MER verkeersstructuur meet en nemen in de besluitvorming.
- an **Ten onrechte auteursrecht uitgeoefend**
 Op het validatieonderzoek Stadsbrug Luchtkwaliteit 2008 staat op de binnenpagina een copyright mededeling van Witteveen+Bos. Reclamanten hebben bezwaar tegen dit copyright. Een dergelijk rapport is onderdeel van een juridische procedure en moet ook aan belangstellenden van de vereniging kunnen worden verstrekt. (bijvoorbeeld door publicatie op de website). Het betreft een rapport dat vervaardigd is in opdracht van het gemeentebestuur van de gemeente Nijmegen waarop geen auteursrecht kan rusten op grond van de Wet auteursrecht (artikel 11).
- ao **Bij hoofdverkeerswegen is nieuwe MER nodig**
 De MER is gemaakt voor een situatie met gebiedsontsluitende wegen, niet voor een situatie met hoofdverkeerswegen. In geval van hoofdverkeerswegen is sprake van een andere situatie, waarvoor een nieuwe MER nodig is.

BEOORDELING

- Ada
 Voor de beoordeling van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de beoordeling hiervan door de raad in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein onder nummer 18 op pagina 32 t/m 38. Wij kunnen instemmen met de aldaar gegeven beoordeling van de zienswijzen.
- Adb
 Voor de beoordeling van de ingelaste zienswijzen van Ing M.G.M. van Schaik verwijzen wij naar de beoordeling van de door reclamant van Schaik ingediende zienswijzen door de raad in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein onder nummer 19 op pagina 39 en 40, waarmee wij kunnen instemmen.

Ad1

Met de actualisering van het verkeersmodel is een herberekening van het vrachtverkeersmodel gemaakt, waarbij gebruik is gemaakt van een eigen HB-matrix voor vrachtverkeer en een specifieke toedeling hiervan aan het wegennet. De bedenking dat geen onderzoek is gedaan naar de herkomstenbestemming komt daarmee te vervallen. In de berekeningen voor de luchtkwaliteit en het geluid is het aantal vrachtauto's in 2020 hoger dan de huidige intensiteit, alleen het aandeel is gedaald.

Ad2

Wij zijn van mening dat sprake is van een transparant werkwijzetenaan zien van het verkeersmodel. Alle relevante informatie over de uitgangspunten, aannamen en todelingswijze zijn helder en overzichtelijk gepresenteerd in het rapport verkeersmodellen Stadsbrug (25 januari 2008).

Ad3

Het door de landelijke overheid ter beschikking gestelde en in het onderzoek gebruikte CAR-model voor de binnenstedelijke situaties valt binnen het toepassingsbereik zoals verwoord in het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit". Ook de te beschouwen binnenstedelijke situaties vallen binnen dit toepassingsbereik. Berekeningen hebben conform deze regelgeving plaatsgevonden.

Ad4

De gekozen oplossingen om de doorstroming van het verkeer op de Energieweg te bevorderen voldoen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Er wordt voldaan aan de Wet Geluidhinder en de titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De maatregelen die het gemeentebestuur neemt zijn onder andere het afsluiten van de middenbermen op de Energieweg en het toepassen van het kettingkastprincipe. Daarnaast zullen oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, de maatregelen voor de bereikbaarheid van bedrijven en de bushaltes op de Energieweg, voor zoverre deze nodig zijn, zo worden uitgevoerd dat ze de doorstroming van de Energieweg, zomin mogelijk beperken.

Ad5

Het CAR-model met bijbehorende emissiegetallen wordt door de landelijke overheid ter beschikking gesteld voor onderzoek in binnenstedelijke situaties. Het CAR-model valt binnen het toepassingsbereik zoals verwoord in het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit". Berekeningen hebben conform deze regelgeving plaatsgevonden.

Ad6

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van bedenking onder Adn5^e bolletje. Hieruit blijkt wel degelijk een positief salderings effect. Tevens verwijzen wij voor de doorstroming naar de beoordeling onder Ad1

Ad7

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling onder Adn8^e bolletje.

Ad8

De eigentellingen van reclamant kunnen niet worden getoetst door de gemeente. Dewaarden in het verkeersmodel zijn wel getoetst aan het eigen telprogramma van de gemeente, en de Energieweg valt daarbij binnen de aangegeven marge. In het rapport Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug is hierover het volgende beschreven: "de totale hoeveelheid vrachtverkeer (middelzwaar + zwaar) is beschikbaar binnen het verkeersmodel. Voor het vrachtverkeer wordt gebruik gemaakt van een aparte vrachtmatrix. Tot nu toe heeft de gemeente Nijmegen de resultaten van deze vrachtmatrix niet in haar milieumodellen toegepast. Hiervoor was de hoeveelheid vrachtverkeer die in het verkeersmodel werd toegedeeld onvoldoende representatief voor de daadwerkelijke situatie. Afgelopen periode is de kwaliteit van het vrachtverkeer in het verkeersmodel sterk verbeterd en zijn de vrachtpercentages op de verschillende wegvlakken wel realistisch. Er heeft specifiek voor het vrachtverkeer een toetsing plaatsgevonden op telwaarden".

Adc

StolpNijmegen -West

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van de Vereniging Stedelijk Leefmilieu door de raad. Deze beoordeling wordt door ons onderschreven en is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerboschweg en Industrieplein op pagina 32 onder 1.

Wij voegen hieraan toe dat met de basiskwaliteit uit het Streekplan Gelderland 2005 de wettelijke basiskwaliteit bedoeld wordt. Deze wettelijke basiskwaliteit wordt in de wetgeving gegarandeerd door normen te stellen aan onder andere luchtkwaliteit en geluidshinder. Het onderhavige bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke normen. Daarnaast is er het reeds genoemde milieuprogramma Nijmegen -West Weurt dat ook inzet op vernieuwing en samenwerking, ondermeer met vervoersmanagement, rijden op aardgas en groenaanplant. Hiermee wordt geprobeerd de reeds bestaande milieuproblemen in Nijmegen -West Weurt te verbeteren.

Add

Gezondheidsaspecten Nijmegen -West

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze door de raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerboschweg en Industrieplein op pagina 32 onder 2. Wij stemmen met deze beoordeling in. Onze zienswijze door Raad bij haar bestuurlijke beslissing voldoende rekening gehouden met de gezondheidsaspecten. Overigens merken wij nog op dat in het Blk 2005 en de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) grenswaarden zijn genomen ten aanzien van de concentraties in de buitenlucht van zwaveldioxide, stikstofdioxide, fijnstof (zwevend deeltjes), lood, koolmonoxide en benzeen. Wanneer wordt voldaan aan deze grenswaarden, wordt geacht een hoog niveau van gezondheidsbescherming te zijn bereikt (Richtlijn 1999/30/EG). Het bestemmingsplan voldoet onze zienswijze aan de wettelijke normen.

Ade

Verkeersmodel

Wij zijn van mening dat er sprake is van een transparante werkwijze ten aanzien van het verkeersmodel. Alle relevante informatie over de uitgangspunten, aannames en toedelingen zijn helder en overzichtelijk gepresenteerd in het rapport Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug -Uitwerking verkeersgegevens ten behoeve van milieuonderzoek van 18 december 2007.

Adf

Relevante ontwikkelingen

Ten tijde van het opstellen van de MER was er nog géén besluitvorming over de doortrekking van de A15. Bij de nieuwe modelberekeningen is deze doortrekking wél meegenomen. Bij de vulling van de modelzones is rekening gehouden met de verwachte en/of gewenste toekomstige ontwikkelingen. Ontwikkelingen zoals puinbreker of uitbreiding van CTN vallen hierbinnen, net zoals er ontwikkelingen niet zijn doorgegaan.

In de MER -studie Stadsbrug 2006 is er opgelet dat het effect van de Stadsbrug zuiver in kaart is gebracht. Het model zonder Stadsbrug is vergeleken met de situatie mét stadsbrug. Voor de Waalfrontplannen is een afzonderlijke MER -studie uitgevoerd om de effecten in kaart te brengen.

Bij de vulling van de modelzones is rekening gehouden met de verwachte en/of gewenste toekomstige ontwikkelingen. Ontwikkelingen waarover ten tijde van het verkeersmodel besluitvorming heeft plaatsgevonden worden één op één meegenomen bij de vulling van de modelzones.

Voormogelijke ontwikkelingen in de toekomst worden modelzones gevuld op basis van gewenste ontwikkelingsprogramma's, die worden aangeleverd door de afdelingen Bouwen en Wonen, Economische Zaken, Milieu, Openbare Ruimte en Stedelijke Ontwikkeling. Actuele ontwikkelingen zoals puinbreker of uitbreiding van CTN vallen binnendit toekomstige beeld, zolang er nog geen sprake is van definitieve besluitvorming.

Overigens vinden de verplaatsing en uitbreiding van genoemde bedrijven plaats op een bestaand bedrijventerrein. Er is dus geen sprake van de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid op plaatsen waar dat voorheen niet mogelijk was. Uit de toelichting van het niet goedgekeurde bestemmingsplan "Haven - en Industriegebied Nijmegen - West 1979 - 46" van september 2005 blijkt, dat bij een verdubbeling van de containeroverslag het aantal vrachtwagenritten (heen en terug) zal toenemen van 105 per etmaal in 2004 tot maximaal 250 ritten per etmaal in 2020. Gelet op de geprognosticeerde 40.800 mvt/etm voor de Stadsbrug en 34.400 mvt/etm voor de Energieweg, leidt een toevoeging van 145 vrachtwagenritten per dag (=290 mvt/etm) onzes inziens niet tot een aanzienlijke verhoging van de prognose (ongeveer 0,7% meer verkeer op de Stadsbrug indien al data extravrachterverkeer van en naar CTN van de Stadsbruggebruik maakt.

Adg

Stadsbrug niet onderzocht als worst casescenario

In deze bedenking wordt gesteld dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de tijdelijke situatie van opknappen van de bestaande Waalbrug direct nadat de Stadsbrug gereed is. Tijdelijke werkzaamheden spelen geen rol bij het opstellen van een bestemmingsplan en de toetsing van de planologische consequenties.

Adh

Aannamen in verkeersmodel

Reclamantengeven aan "slechts één weg" als voorbeeld aan te halen, maar het betreft hier wel één van de wegvakken waar de verschillende modelberekeningen het sterkst uit elkaar liggen. De oorzaak van deze verschillen is toegelicht (pagina 8 rapport Verkeersmodel Stadsbrug). In het rapport wordt aangevend dat op wegvakniveau (te) grote afwijkingen zijn te zien, maar dat de verschillen op de screenlines acceptabel zijn. De reclamantengeven aan het ongelofwaardige vinden dat de intensiteit op de Energieweg zou afnemen door de aanleg van de Stadsbrug. Het gemeentebestuur heeft aangevend dat dit niet ondenkbaar is als gevolg van de kilometerreductie onder andere. Daarmee is niet gezegd dat het gemeentebestuur rekening houdt met een intensiteitsdaling op de Energieweg.

Om de modellen ten opzichte van elkaar te beoordelen wordt gebruik gemaakt van screenlines. De verschillen op de screenline -totalen zijn niet significant binnende foutmarges die acceptabel worden geacht voor het verkeersmodel (pag. 7: kalibratie van het model). Wel is er sprake van een verschuiving van verkeer vanuit het woongebied (Paul Krugerstraat) naar de rand van het woongebied (Energie wegen Graafseweg).

In het kader van de MER zijn verschillende varianten doorgerekend:

- 1 verkeerssituatie 2020 zonder stadsbrug;
- 2 verkeerssituatie 2020 met stadsbrug;
- 3 verkeerssituatie 2020 met stadsbrug én Waalfrontontwikkeling.

In de MER -rapportage zijn de varianten 1 en 2 vergeleken, want dat geeft zicht op het effect van de Stadsbrugsec.

In het rapport Verkeersmodellen Bestemmingsplan Stadsbrug (pag. 8) is gebruik gemaakt van modelvariant 3 (met Waalfrontontwikkeling), omdat in het nieuwe verkeersmodel (dec 2007) óók de Waalfrontontwikkeling is meegenomen. Het gemeentebestuur heeft een herberekening gemaakt op basis van een nieuwe toedeling van het vrachterverkeer in het verkeersmodel Omnitrans (verkeersmodel dec 2008).

De conclusie steunt op de effecten op luchtkwaliteit komen overeen met de eerdere berekeningen. Wij delen daarom de mening niet dat er sprake zou zijn van "foutieve berekening procentuele daling".

De aanname over de jaarlijkse autonome groei is gebaseerd op de landelijke en gemeentelijke trend van de afgelopen tientallen jaren. Het model gebruikt een alles-of-niet toedeling en daarmee wordt zichtbaar op welke plaatsen knelpunten ontstaan. Het verkeersmodel voorziet niet in voorspellingen van het gedrag van verkeersdeelnemers, die vanwege deze knelpunten afzien van hun verplaatsing of een alternatief zoeken. Het model zou onnodig ingewikkeld worden. Naast de etmaalintensiteiten zijn er ook berekeningen gemaakt voor de spitsperiodes,

waarbij de capaciteit van de wegvakken 1/C verhouding is geanalyseerd. Wij zijn van mening dat er sprake is van een transparante werkwijze ten aanzien van het verkeersmodel. Alle relevante informatie over de uitgangspunten, aannamen en toedelingwijze zijn helder en overzichtelijk gepresenteerd. Het gemeentebestuur heeft de situatie niet te gunstig geschat, want in het verkeersmodel is nog géén rekening gehouden met de gunstige effecten van (dynamisch) verkeersmanagement en van de nieuwe informatie die de weggebruiker ter beschikking staat om de snelste route te kiezen (digitale route informatie panelen, GPS & navigatiesystemen). Deroutekeuze in het verkeersmodel bepaald aan de hand van de snelste route. Dat is niet altijd de kortste route. Met name op de stroomwegen om de stad (A50, A73, A15) zullen op basis van de snelste route eerder de voorkeur verdienen. Binnen de gemeente (op de gebiedsontsluitingswegen) is veel minder snelheidsverschillen zal de snelste route ook de kortste zijn. Persadois er sprake van een kilometerreductie. In de berekening van TLN wordt de routekeuze via de stroomwegen bovendien aantrekkelijk vanwege de verwachte doorstroming, die niet wordt onderbroken door verkeerslichten of rotondes. Bij het opstellen van het laatste verkeersmodel (dec 2007) is door RWS aangegeven dat beide fly-overs nodig zullen zijn.

Adi

Regionale functiestadsbrug

Het benoemen van de functie die de brug zal hebben betreft geen prognose voor verkeersaantallen. Voor dit laatste is het verkeersonderzoek gedaan. Op een groter schaalniveau geldt dat de A50 een landelijke en regionale functie heeft en de Stadsbrug een lokale en regionale functie. Dit sluit echter niet uit dat de brug in de A50 ook een lokale functie heeft voor lokaal verkeer en dat een automobilist ervoor kan kiezen een landelijke route te verlaten en door Nijmegen te rijden. In het verkeersonderzoek is gemotiveerd aangegeven welk aandeel doorgaand verkeer verwacht mag worden.

Uit de toedeling van het verkeersmodel is af te leiden dat voor doorgaand verkeer de aantrekkingskracht beperkt blijft tot een aandeel van circa 10 procent, wat als zeer acceptabel wordt beschouwd. Wij zijn van mening dat het gemeentebestuur de situatie niet te gunstig heeft geschat, want in het verkeersmodel is nog géén rekening gehouden met de gunstige effecten van (dynamisch) verkeersmanagement en van de nieuwe informatie die de weggebruiker ter beschikking staat om de snelste route te kiezen (digitale route informatie panelen, GPS & navigatiesystemen).

De toename van het verkeer in Gelderland geldt voor lokaal, regionaal en doorgaand verkeer en is niet van invloed op de procentuele verdeling. De uitkomsten van het verkeersmodel ten aanzien van de verdeling voor het rivieroverschrijdend verkeer in Nijmegen zijn:

- 10% doorgaand verkeer;
- 40% verkeer van en naar Nijmegen en directe omgeving (regio);
- 50% lokaal verkeer Nijmegen en directe omgeving (regio).

Deze getallen zijn het resultaat van de modelberekening, waarbij de verschillen niet eenduidig zijn toe te wijzen aan een van de genoemde wijzigingen. De route via de stroomwegen is ook vanuit brandstofgebruik te verkiezen. Het aantal extra kilometers wordt gecompenseerd door de gelijkmatige doorstroming.

Het verkeersmodel gaat uit van reële aannamen en de gemeente heeft zich niet bewust "rijk" gerekend. Er is dus géén sprake van een onderschatting.

Hierbij kan worden opgemerkt dat de verkeersprognoses gebaseerd zijn op relevante, realistische aannamen en uitgangspunten. De gevolgen van de uitbreiding van CTN of een toename van het verkeer op de A73 voor verkeersintensiteit zijn onze inschatting niet onderschat. Bovendien blijkt dat in de prognoses geen rekening is gehouden met een transferium bij Ressen, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer kan toenemen en ook niet met een eventuele doortrekking van de A73. Evenmin is rekening gehouden met mobiliteitsbeperkende maatregelen als de kilometerheffing.

Adj		
Scenario A50		
De besluitvorming in nationaal, provinciaal en regionaal verband, waarin de keuze voor de combinatie A50 en Stadsbrug is gemaakt, geeft voldoende aanleiding om uit te gaan van de definitieve realisering van de verbreding van de A50. Het vertragen van de verbreding geeft hooguit een tijdelijk verzwarend effect op de problematiek. Voortijdige problematiek is, evenals bij calamiteiten, noodscenario's aanwezig. Het doorrekenen van de milieueffecten van noodscenario's voert te ver in het kader van deze planprocedure.	m-	
Overigens is in maart 2009 het Ontwerp -Tracé besluit voor dit weggedeelte vastgesteld. Hoewel de vaststelling van het Ontwerp -Tracé besluit nog geen garantie is dat de beoogde verbreding doorgang zal vinden, geeft het onze inzichten wel aan dat het beleid erop is gericht deze verbreding daadwerkelijk te realiseren.	e-	
Adk		
Impact rotondes op rijgedrag		
In de Energieweg worden een aantal rotondes gerealiseerd. Reclamanten stellen dat in het onderzoek onvoldoende rekening is gehouden met het effect van rotondes op luchtkwaliteit. Reclamanten veronderstellen dat gebruik van rotondes en het kettingkastprincipe zullen leiden tot meer emissies en dus slechtere luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit berekeningen is gewerkt met de door VROM vastgestelde standaard rekenmethodes.	n-	
Bij de bepaling van de invoerparameter "snelheidstype" is rekening gehouden met de weginrichting. De aanleg van rotondes zorgt op de Energieweg juist voor een betere doorstroming. In de eerdere verkeersonderzoeken (2004) hebben we een Energieweg met kruispunten met verkeerslichten vergeleken met een Energieweg met rotondes. De doorstroming op het laatste type weg bleek aanmerkelijk beter te zijn. Verbeterde doorstroming zorgt juist voor minder emissies en derhalve voor een betere luchtkwaliteit. Dit wordt zowel ondersteund door de SWOV Factsheet Rotondes (augustus 2007) als de CROW Factsheet 20B Vervangen van een VRI door een rotonde (Publicatie 218d, november 2006).	h- s- o-	
Adl		
Effecten van congestie		
Reclamanten stellen dat congestie niet is meegenomen in de berekeningen. Wat betreft het effect van rotondes verwijzen wij naar de beoordeling onder Adk. In paragraaf 4.2.1 van het Validatieonderzoek is een korte beschrijving gegeven van de invoerparameters, w.o. het CAR snelheidstype. Doormiddel van de keuze voor snelheidstype is er in het validatieonderzoek wel degelijk rekening mee gehouden.	f- i- -	
Adm		
Worst cases scenario		
Bij de MER -2004 zijn oorspronkelijk 4 alternatieven, 2 scenario's en 3 varianten onderzocht. Bij de MER -2006 zijn aanvullende berekeningen gemaakt ten behoeve van het bestemmingsplan. Het door de reclamanten genoemde bezwaar dat er geen "scenario's" zijn onderzocht die minder rooskleurig uitpakken is onterecht. In het Validatieonderzoek zijn berekeningen uitgevoerd voor luchtkwaliteit waarbij de meest realistische prognose voor de te verwachten verkeersintensiteiten is gebruikt.	s-	
Adn		
Salderen van luchtverontreiniging		
De indruk bestaat dat de bedenking deels betrekking heeft op oude onderzoeken en onderdelen van de MER's. De bedenking geeft dit echter niet aan. De reactie wordt gegeven vanuit het meest recente rapport, het validatie rapport maart 2008.		
1e bolletje:	Niet alle kaartbeelden zijn in de rapportage opgenomen vanwege de hoeveelheid informatie. Zoals aangegeven op pag. 21 in voetnoot 17 zijn deze wel digitaal beschikbaar.	heid

- 2^e bolletje: Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar het kopje luchtkwaliteit onder PLANBEOORDELING
- 3^e bolletje: de salderingsredenering vereist dat voor de relevante rekenjaren steeds per reke n-jaar de autonome situatie afgezet wordt tegen de plansituatie. Een mogelijke verslechtering in de plansituatie in een toekomstig rekenjaar. o.v. de huidige situatie is hiervoor niet relevant. Voor deze vergelijking zie hierboven bij luchtkwaliteit alge meen.
- 4^e bolletje: Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling onder Adj.
- 5^e bolletje: In de tabellen 5.2a en 5.2b zijn op de meest relevante wegvakken de concentraties op de toetsafstand weergegeven. Uit deze gegevens volgt dat beperkte verslechteringen plaatsvinden op de Energieweg en de Neerbosscheweg (tussen Energieweg en Rosade Limastraat). Alleen op de Neerbosscheweg is in 2012 autonoom alleen overschrijding. Maar ook is duidelijk dat langs de Energieweg er geen woningen in overschrijdingsgebied bijkomen. De belangrijkste verbeteringen zitten op de A 325 in Lent, Graafseweg, Nassausingelen Oranjesingel. Daar liggen de belangrijkste overschrijdingen in 2012 (zie tabel 5.2a en bijlage IIa). Daar liggen ook de woningen die door de aanleg van de Stadsbrug niet meer in overschrijdingsgebied gaan liggen (zie bijlage V). De veronderstelling uit de bedenking dat alleen verbeterd wordt waar de luchtkwaliteit onder de grenswaarde ligt, gaat dus niet op. Ook zijn wij van mening dat er sprake is van een beperkte toename en dus een saldering conform de regelgeving.
- 6^e bolletje: Het validatieonderzoek is te beschouwen als actuele oplegnotitie in aanvulling op het MER. Hierin is gereageerd op de inspraakreacties en zienswijzen ten aanzien van de uitgevoerde saldering. Ten opzichte van het MER was het op basis van uitspraken van de Raad van State (die na afronding van het MER zijn gedaan) nodig om een iets ruimer gebied in beschouwing te nemen dan alleen wegen binnen de gemeentegrenzen. De in het MER beschreven salderingsredenering blijft van toepassing.
- 7^e bolletje: Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van bedenking 5f.
- 8^e bolletje: Door de realisatie van de stadsbrug vindt een herschikking in het verkeer plaats. Dat heeft effect op de luchtkwaliteit. Uit het onderzoek volgt dat persaldo, net als bij het eerdere salderingsonderzoek, een positief effect te zien is en daarmee past het project binnende voor dit plangebied de regelgeving van het Blk 2005 als de Wet milieubeheer (titel 5.2). Verplichte en gekoppelde maatregelen zijn derhalve niet nodig. De compenserende maatregel is dus de stadsbrug zelf. Alhoewel de planrealisatie mogelijk is, rest er enerplekken waargrenswaarden overschreden wordt. Derhalve is het nodig te beschouwen of er redelijkerwijs compenserende maatregelen mogelijk zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het Programma van Eisen van de aanleg van brug wordt de maatregel meegenomen.
- 9^e bolletje: Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van bedenking 5f.

Ado

Overschrijding grenswaarden luchtkwaliteit

Uit de gegevens volgt dat beperkte verslechteringen plaatsvinden op de Energieweg en de Neerbosscheweg (tussen Energieweg en Rosade Limastraat). Alleen op de Neerbosscheweg is in 2012 autonoom alleen overschrijding. Maar ook is duidelijk dat langs de Energieweg er geen woningen in overschrijdingsgebied bijkomen. De belangrijkste verbeteringen zitten op de A 325 in Lent, Graafseweg, Nassausingelen Oranjesingel. Daar liggen de belangrijkste overschrijdingen in 2012 autonoom (zie tabel 5.2a en bijlage IIa). Daar liggen ook de woningen die door de aanleg van de Stadsbrug niet meer in overschrijdingsgebied gaan liggen (zie bijlage V). De veronderstelling uit de bedenking dat alleen verbeterd wordt waar de luchtkwaliteit onder de grenswaarde ligt, gaat dus niet op. Ook zijn wij van mening dat er sprake is van een beperkte toename en dus een saldering conform de regelgeving.

onderstelling uit de bedenking dat alleen verbeterd wordt waar de luchtkwaliteit al onder de grenswaarde ligt, gaat dus niet op. Zie overigens ook het gestelde onder Ad n 5^e bolletje.

Adp
Maatregelenpakket
Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling Ad n 8^e bolletje.

Adq
Plangebiedbestemmingsplan
Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad. Deze weerlegging is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein op pagina 36 onder 18. Wij stemmen met deze beoordeling in en voegen hieraan toe dat het gemeentebestuur in een bepaald mate zelf kan bepalen welke gebieden wel of niet in het plangebied van een bestemmingsplan vallen. Hoewel de aanleg van ventwegen mogelijk is binnen de bestemming 'verkeer' volgens de voorschriften van het bestemmingsplan, is het gezien de toelichting van het bestemmingsplan niet de bedoeling om deze te realiseren. De bestemming verkeersruimte van de Energieweg is niet breed genoeg voor de aanleg van één of twee rijbanen of slechts gedeeltelijk. Kortom, indien het gemeentebestuur toch voor een dergelijke optie zou kiezen dan is het mogelijk dat daar een planherziening voor nodig is. Bij deze planherziening zal dan ook weergegeken moeten worden naar een aspect als de luchtkwaliteit.

Adr
Studiegebiedenscope MER te beperkt
Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van bedenking Ad n 6^e bolletje.

Ads
Invloed op het gebied ten noorden van de Waal
Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van bedenking 5 onder Ad b.

Adt
Ontwerpbestemmingsplan in strijd met structuurvisie Nijmegen
Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein op pagina 36 onder 21 en onder 18. Wij stemmen met deze weerlegging in en voegen hieraan toe dat in het verleden inspraakprocedures hebben plaatsgevonden zowel voor het Kansendoek als voor het Koersdocument Koers West van de gemeente Nijmegen. Eris naar onze mening geen sprake van een ongemotiveerde afwijking van de verouderde structuurvisie.

Adu
Bestemming Verkeersdoel in de tentengroef
Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein op pagina 36 onder 22. Wij stemmen met deze beoordeling in.

Adv
Voorzieningen MER niet verankerd in het bestemmingsplan
Het verankeren van de akoestische maatregelen is naar aanleiding van de zienswijzen alsnog gebeurd. In de bestemming van de Stadsbrug (Verkeersbrug, art. 5.4) is op dit punt een voor-

schriftopgenomen. De wijzigingen in het overzicht van akoestische maatregelen zijn gebaseerd op het nieuwe akoestische onderzoek (DGMR 15 -2-2008), waarin is aangegeven waarom de maatregelen niet noodzakelijk zijn.

Adw

Perceelontsluitingen Energieweg

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerboschewegen Industrieplein op pagina 37 onder 24 en onder 18. Wij stemmen met deze beoordeling in en voegen hieraan toe dat, hoewel de aanleg van ventwegen mogelijk is binnen de bestemming "verkeer" volgens de voorschriften van het bestemmingsplan, het gezien de toelichting van het bestemmingsplan niet de bedoeling is om deze te realiseren. De bestemming verkeer ter hoogte van de Energieweg is niet breed genoeg voor de aanleg van één 2x2 rijbaan één ventweg ofslechts gedeeltelijk. Kortom, indien het gemeentebestuur toch voor een dergelijke optie zou kiezen dan is het mogelijk dat daar een planherziening voor nodig is. Voor een dergelijke planherziening moet een nieuwe bestemmingsplanprocedure doorlopen worden en kunnen reclamanten opnieuw hun eventuele bezwaren uiten. Van een ventweg ter hoogte van de Energieweg is dus vooralsnog geen sprake.

Adx

Zeezoutaftrek

Zeezoutcorrectie is volgens de bedenkingen onrecht toegepast. Artikel 5 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft de mogelijkheid van een aftrek voor dat deel van het fijn stof dat zich van nature in de lucht bevindt en dat niet schadelijk is voor de gezondheid. De hoogte van deze "zeezout" aftrek wordt vastgelegd in onderliggende ministeriële regelingen.

In dit verband kan nog worden gewezen op de richtlijn 2008/50/EG van 20 mei 2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie. Uit deze richtlijn volgt dat zeezout dat door verstuiving van zee water in de atmosfeer terecht komt, kan worden beschouwd als afkomstig van een natuurlijke bron. De bijdrage van die natuurlijke bronnen aan de concentratie fijn stof hoeft ingevolge de richtlijn niet te worden beschouwd. Deze richtlijn is doorgevoerd in de nationale wetgeving door middel van artikel 5.19, lid 3 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen en bijlage 4 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007).

Deze zeezoutcorrectie is conform deze regelingen in het validatieonderzoek toegepast. Door deze aftrek in het MER niet toe te passen werd een worst-case benadering beoogd. De verwijzing naar het wel toegestaan zijn van de aftrek was bedoeld als verwijzing naar de worst-case benadering.

Ady

Car-model niet adequaat

Het door de landelijke overheid ter beschikking gestelde en in het onderzoek gebruikte CAR-model voor de binnenstedelijke situaties valt binnen het toepassingsbereik zoals verwoord in het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit". Berekeningen hebben conform deze regelgeving plaatsgevonden.

Adz

Evaluatieprogramma milieueffecten MER ontbreekt

Via het Raadsbesluit vaststelling van het bestemmingsplan is met betrekking tot de evaluatie van milieueffecten aansluitend op de MER het volgende besloten:

Ingevolge de Wet milieubeheer dient het besluit overeen MER-plichtig project een evaluatieprogramma te bevatten. Het project zal als volgt worden geëvalueerd:

1 De in gebruik name van de Stadsbrug is middel een voorschrift gekoppeld aan een evaluatie van de akoestische effecten van het Stadsbrug tracé.

- 2 Voor luchtkwaliteit zal in de jaarlijks rapportage Rapport Luchtkwaliteit Nijmegen een hoofdstuk worden opgenomen inzake het Stadsbrugtracé.
- 3 Met periodieke verkeerstellingen die het gemeentebestuur uitvoert zal monitoring van de invloed van de realisering van de Stadsbrug plaatsvinden. Indien de verkeerscijfers zich sterker ontwikkelen dan de modelberekeningen aantonen, zullen door het gemeentebestuur ook de werkelijke geluidsbelasting en de berekende geluidsbelasting met elkaar worden vergeleken.

Adaa

Onderzoek flora en fauna te beperkt

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industriplein op pagina 38 onder 31.

Wij stemmen met deze beoordeling in en voegen hieraan toedatereen quickscan uitgevoerd en op basis van deze resultaten de verwachting is dat een ontheffing in het kader van flora en fauna verleend kan worden.

Adab

Inzicht verkeersintensiteit nachtperiode ontbreekt

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industriplein op pagina 38 onder 32 en op pagina 33 onder 7. Wij stemmen met deze weerlegging in.

Adac

Inspraak procedure onjuist, stukken ontbreken

I Een actueel overzicht van de stukken is gedurende de procedure te vinden op:

http://www2.nijmegen.nl/wonen/projecten/stadsbrug/Trace/20_bestemmingsplan

II Op 17 maart 2008 is door het gemeentebestuur aan de indieners van een zienswijze een brief met de volgende inhoud gestuurd:

Woensdag 26 maart a.s. staat het raadsvoorstel "Bestemmingsplan Stadsbrug" geagendeerd tijdens de Politieke Avond van de Nijmeegse gemeenteraad. We willen u van harte uitnodigen om intespreken over dit voorstel tijdens de Burgerronde.

De Burgerronde duurt van 18.00 tot 19.00 uur en vindt plaats in de Gebroeders van Limburgzaal van het Stadhuis (Korte Nieuwstraat 6, Nijmegen).

Intespreken

Als u wilt inspreken, kunt u zich voor maandag 24 maart, 12.00 uur, aanmelden bij de Raadsgriffie, via telefoonnummer (024) 329 90 30. We informeren u dan ook over de inspraakprocedure. Bent u benieuwd naar het raadsvoorstel? U vindt deze en vrijwel alle andere stukken die bij de Politieke Avond horen (raadsvoorstellen e.d.) op www.nijmegen.nl/gemeenteraad en in het Open Huis in de Stadswinkel. Hier vindt u ook meer informatie over de Politieke Avond.

Bespreking in de kamerronde

Een delegatie van raadsleden en fractievoolgers besprekend de stukken van 19.00 tot 20.00 uur in de Gebr. van Limburgkamer. Deze bespreking is openbaar. U bent welkom om plaats te nemen op de publieke tribune om de bespreking te volgen.

Besluitronde

Om 21.30 uur begint de besluitronde waarin, mogelijk, over het voorstel wordt besloten.

Ook deze bespreking is openbaar en u kunt plaats nemen op de publieke tribune om de eventuele bespreking te volgen. Ofen hoede behandeling in de besluitronde plaatsvindt is afhankelijk van de uitkomst van de bespreking in de kamerronde.

Zienswijzennota en Zienswijzenbundel

- Bijgevoegd is een CD -rom, waarop de Zienswijzennota en de Zienswijzenbundel teru
vindt in PDF -formaat. Indien u prijs stelt op toezending van deze documenten in papieren
vorm kunt u dit laten weten per e-mail (bij voorkeur) aan p.van.zutphen@nijmegen.nl of t
lefonisch op nummer (024) 3292739.
- Mocht u nog vragen hebben dank u voor uw bericht. Het contact opnemen met de raadsgri
fie.
- Graag tot ziens op de Politieke Avond!
Met vriendelijke groet,
Namens de voorzitter van de gemeenteraad,
Th. C. de Graaf
Raadsgrieff van de Gemeente Nijmegen,
R. Waumans
- III Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling hiervan onder
II. In de hiervoor aangehaalde brief is expliciet aangegeven dat de indieners van een
zienswijze uitgenodigd worden om intespreken over het raadsvoorstel "Bestemmingsplan
Stadsbrug". Tevens dient duidelijk gesteld te worden dat het inspreken van burgers op de
agendapunten voor de raadsvergadering geen onderdeel uitmaakt van de bestemming s-
planprocedure. Insprekers worden door de Raad aangehoord maar de Raad is niet ve r-
plicht hierop te reageren. Feitelijk komt het erop neer dat de Raad de burger de gelege n-
heid geeft nogaanvullende informatie om de mening te verstrekken.
- IV Een ontwerpbestemmingsplan wordt vrijgegeven voor de zienswijzenfase door Burg e-
meester en Wethouders. Pas na de zienswijzenfase wordt een raadsvoorstel gemaakt
voor de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan. Een raadsvoorstel behoort dus
niet tot de stukken waarop zienswijzen kunnen worden ingediend. De tekst van het coll e-
gebesluit behoort wel tot de stukken. Het raadsbesluit staat altijd op internet tijden van
de besluitvorming wordt gepubliceerd in het stedelijk nieuwsblad De Brugende Staat s-
courant. Inspraak met betrekking tot de raadsbehandeling staat dus los van de beste m-
mingsplanprocedure. Destelling dat onduidelijk is waarop inspraak mogelijk was, snappen
wij dus ook niet. Immers het gehele bestemmingsplan ligt ter vaststelling voor de raad,
inspraak gaat dan ook over het gehele vaststellen bestemmingsplan.
- V De Raad heeft op 23 april 2008 het bestemmingsplan d.d. februari 2008 vastgesteld met
enkele amendementen en aanvullingen. Deze zijn conform het raadsbesluit verwerkt en
dat heeft geleid tot de gewaardeerde versie van het bestemmingsplan d.d. april 2008.
- VI In elk stuk gedurende de gehele procedure vindt verwijzing of verantwoording plaats van
de gebruikte gegevens. Het loutere feit van terinzagelegging van die gegevens is op dit
punt niet doorslaggevend.
- VII Wij hebben van gemeentewege vernomen, dat het betreffende onderzoek wel ter inzage
heeft gelegen.
- VIII Dekosten voor de bestemmingsplantoelichtingen voorschriften zijn bepaald aan de hand
van de legesverordening 2008. In deze legesverordening staat dat de kosten voor een b e-
stemmingsplantoelichting van meer dan 50 pagina's €40,- bedragen.
Voor een zwart-wit bestemmingsplankaart bedragen de kosten €7,15 per kaart. Er zijn 3
kleurenkaarten (2 bestemmingsplankaarten en 1 tracékaart) verstrekt aan reclamanten
voor €7,15 per kaart. De kostprijs van één kleurenkaart is alruim €30,-, zodat wij met het
gemeentebestuur van oordeel zijn dat de (financiële) drempel voor reclamanten eerder
verlaagd dan verhoogd is.
- Uit de legesverordening 2008:
22. AFSCRIFTEN EN KAARTEN
Het tarief voor het verstrekken van een afschrift van een ontwerpbestemmingsplan,
ontwerpbestemmingsplan, vastgesteld bestemmingsplan, of voor een kaart, behorende bij
een (ontwerp-)bestemmingsplan bedraagt:
- a voor bestemmingsplan voorschriften (zwart/wit tot 50 bladzijden) met kaart A4 -
formaat €17,13
- b voor bestemmingsplan voorschriften (vanaf 50 blz) €40,00

- c vooreenkaart, formaat A0, per stuk €7,15
d vooreenkaart, formaat A1, per stuk €4,27
e vooreenkaart, formaat A3, per stuk €0,15
Wij achten deze tarieven alleszins aanvaardbaar.
- IX Het klopt dat er verschillende CD-roms in omloop zijn. De CD-roms worden in de regel 'ververst' als er nieuwe informatie beschikbaar is. Soms worden op verzoek CD-roms 'op maat' gemaakt met de dan beschikbare informatie. Het gemeentebestuur is van mening dat het hier een extra service betreft: burgers wordt de gelegenheid gegeven om zogenaamd-koop mogelijk (in het algemeen gratis) over zoveel mogelijk informatie te beschikken. Op de (hoes van de) cd-rom is in het algemeen vermeld van welk maand en jaar de CD-rom is. Ook op de stukken zelf is steeds vermeld van welke datum deze zijn. Wij kunnen in stemmen met de werkwijze van het gemeentebestuur.
- X Op de website van de gemeente Nijmegen is altijd de agenda van de politieke avond te vinden, als mede de bijbehorende stukken (die ook ter inzage liggen).
Inditgeval:
http://www2.nijmegen.nl/gemeente/gemeenteraad/politieke_avond/agendas__stukken_2008/23_april_2008/besluitronde
- XI - Deze wijziging houdt verband met de wijziging van art. 3.2 sub d, welke in de publicatie is opgenomen.
- In het artikel was reeds sprake van "ondergeschikte" kantoren. De huidige formulering is de beschouwen als een verbetering, er is geen sprake van een nieuwe onderdeel.
- Het betreft niet de hoogte van de bebouwing, maar het aantal gebouwen. Conform het stedenbouwkundig plan dat in de toelichting is opgenomen bedraagt het aantal 7, in plaats van de formule 5.
- Het vervallen van de vrijstellingsmogelijkheid hangt samen met het toevoegen van de bebouwingsvoorschriften in artikel 6.2 sub d. Deze laatste wijziging stond in de publicatie onder nummer 11. Het betreft een vrijstelling van het bouwverbod die niet meernoodzakelijk was omdat het bouwverbod is vervangen.
- Deze wijziging betreft een foutieve verwijzing naar het artikel nummer dat is hersteld.
- In de publicatie is de wijziging van de geluidsparaagraaf opgenomen, waarin de motivering hierin voor is vermeld.
- Er is inderdaad geen sprake van wijziging in artikel 3.2 sub e.
- Er is inderdaad geen sprake van een toevoeging in sub h.
- Het betreft inderdaad art. 6.3 sub c, zoals ook bedoeld onder streepje 4. Deze wijziging hangt samen met de wijziging van art. 6.2 sub d, welke in de publicatie is opgenomen.
- De wijziging van de plankart is zeer minimaal.
Wij zijn van mening dat de wijzigingen in het bestemmingsplan bij de vaststelling door de Raad in voldoende mate zijn gepubliceerd. Uit de publicatie kan worden afgeleid welke wijziging de Raad heeft doorgevoerd bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Adad

Statusvalidatieonderzoek 2009 onduidelijk

Het Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit 2008 (Witteveen & Bos: maart 2008) is en blijft onderdeel van het bestemmingsplan. Het geeft de toetsing ten tijde van het raadsbesluit tot vaststelling weer. Het Validatieonderzoek 2009 heeft vooralsnog geen status. Aangezien jaarlijks in maart de landelijke achtergrondconcentraties en emissiefactoren bekend worden, is in juni 2009 het Validatieonderzoek herhaald en nog aangepast en 30 november 2009 definitief opgeleverd (Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit juni 2009 (Witteveen & Bos: november 2009)). Bepalend voor het bestemmingsplan voor wat betreft luchtkwaliteit is het validatieonderzoek 2008. Na dit onderzoek heeft er van gemeentewege ook geen nieuwe besluitvorming plaatsgevonden. Het rapport van juni 2009 is slechts opgesteld om aan te tonen dat de luchtkwaliteit nog steeds, aan de meest actuele normen, voldoet.

- Adae
StudiegebiedMERtekleingenomen
Voor de beoordeling van deze bedenkingen verwijzen naar het gestelde door onderschreven
in de zienswijzen notablad zijde 36 onder 19.
- Adaf
Salderen is geen vervanging voor adequate maatregelen
Voor deze bedenking mogen wij verwijzen naar het validatieonderzoek 2008 en het door ons
gestelde onder Adnen Adp.
Uit de saldering blijkt dat de Stadsbrug op zichzelf alleid tot verbetering van de luchtkwaliteiten
past binnen de regelgeving. Het maatregelenpakket dat wordt gepresenteerd is daarop aanvullend. Door de toepassing ervan worden de milieueffecten zoveel mogelijk beperkt. l-
- Adag
Salderen beschermt inwoners stad onvoldoende
De aanleg van de Stadsbrug leidt tot een forse afname van het aantal woningen in overschrijd- j-
dingsgebieden en leidt ertegenwoordig tot nieuwe woningen binnen overschrijdingsgebieden. Het maatregelenpakket dat wordt gepresenteerd is daarop aanvullend. Door de toepassing ervan worden de milieueffecten zoveel mogelijk beperkt. Daarmee wordt een aanzienlijke verbetering van de bescherming van inwoners van de stad gerealiseerd. t-
- Adah
Saldering ondeugdelijk uitgevoerd
Blijkens het Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit 2008 is het salderingsgebied vastgesteld door hierbij alle weg- e-
tenbetrekkende grenswaarden worden overschreden en waar het plan leidt tot een bijdrage van ten minste 0,1 ug/m³. In artikel 1 van de Regeling project saldering
luchtkwaliteit 2007 is bepaald dat onder plan - respectievelijk salderingsgebied wordt verstaan.
Het gebied waarop de uitoefening van een bevoegdheid betrekking heeft en het gebied waarin
luchtkwaliteitseffecten als gevolg van het uitoefenen van die bevoegdheid optreden.
In de bijlagen van het Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit 2008 is schematisch weergegeven waar zich overschrijdingen van grenswaarden voordoen en hoe groot het aantal langdurig e-
blootgesteld is. Uit dit Validatieonderzoek blijkt dat het aantal langdurig blootgesteld als
gevolg van het plan afneemt door het plangebied nieuw en langdurig blootgesteld toegevoegd
worden. In het validatieonderzoek is geen verslag gedaan van tenemen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. In de plandoelstelling worden daarentegen wel maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit genoemd. e-
- Adai
Geenduidelijkheid over gevoelige bestemmingen
Ook in het kader van luchtkwaliteit wordt gesproken over gevoelige bestemmingen. Formeel e-
geldt alleen het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit voor de bouw van nieuwe bestemmingen voor extra gevoelige groepen (scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen etc; niet voor woningen). Ten tijde van het Validatieonderzoek 2008 was dit Besluit nog niet van kracht (ook niet in concept bekend). Door de plansituatie komen alleen maar panden onder de grenswaarden die eerst boven de grenswaarden lagen en niet andersom. Strijdigheid met bovengestemd Besluit kan derhalve niet aan de orde zijn. Bovendien geldt het Besluit slechts langs n-
rijkswegen en provinciale wegen en is derhalve hiernaast aangeorde.
- Adaj
Prognose validatieonderzoek te optimistisch
De prognoses waarop het Validatieonderzoek 2008 is gebaseerd, zijn landelijk vastgesteld en zijn in de diverse rekenmodellen opgenomen. Als zodanig zijn dit de voorgeschreven methodes om de ontwikkeling in de luchtkwaliteit vast te stellen.

Daarnaast is in het Validatieonderzoek luchtkwaliteit de salderingsredenering opgezet conform de regelgeving betreffende saldering, t.w. steeds in alle relevante rekenjaren de autonome situatie vergelijken met de plansituatie in datzelfde rekenjaar. Mogelijk te optimistische prognoses hebben derhalve invloed op zowel de autonome als plansituatie. Derhalve hebben ze geen invloed op de eindconclusie van de salderingsregenering.

Adak

Imputgegevens van verkeersmodellen validatieonderzoek kloppen niet.

- I De weg categorisering binnen de gemeente Nijmegen kent 2 typen wegen: gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u). Het is evident dat de Energie weg in deze systematieke gebiedsontsluitingsweg is. De binnen het verkeersmodel toegekeende maat in de site tenzij geijkt op verkeersstellingen.
- II Het CAR -model kent zijn eigen snelheidstypen, los van het verkeersmodel. Wel wordt natuurlijk zoveel mogelijk afstemming gezocht.
- III In het verkeersrapport is een onderbouwing gegeven van het effect van doortrekking van de A15. Deze onderbouwing is nog steeds actueel. Niet duidelijk is waarom dit effect te laag zou zijn geschat.
- IV De tijdelijke situatie van opknappen van de bestaande Waalbrug maakt geen deel uit van het bestemmingsplan Stadsbrug. Toetsing aan luchtregelgeving hoeft derhalve niet plaats te vinden in deze procedure.
- V Zie het door ons gestelde onder Adk.
- VI Gelet op de besluitvorming inzake de verbreding van de A50 is de verwachting gerechtvaardigd dat de verbreding zeker zijn beslag zal krijgen gedurende de realisering van de stadsbrug.

Adal

Correctie berekeningen in luchtkwaliteit

In het verkeersonderzoek is specifiek rekening gehouden met het unieke karakter van de Energie weg voor wat betreft het hoge aandeel aan vrachtverkeer. Deze zijn rechtstreeks uit het verkeersmodel afgeleid zijn ook getoetst op telwaarden (verkeersrapport pagina 10). Voor het kettingkast principe en het effect van rotondes verwijzen wij naar het gestelde onder Adk. Een correctie op berekeningen van de luchtkwaliteit is derhalve onnodig.

Adam

Studiegebied MER Waalsprong ontbreekt

In de verkeersmodellen t.b.v. de bestemmingsplannen in de Waalsprong is de Stadsbrug meegenomen en een essentieel onderdeel in de hoofdwegenstructuur. De verkeersmodellen voor de stadsbruggen Waalsprong zijn nadrukkelijk op elkaar afgestemd.

Adan

Ten onrechte auteursrecht uitgeoefend

Dit aspect heeft betrekking op het validatieonderzoek Stadsbrug Luchtkwaliteit 2008. Dit onderzoek heeft terinzage gelegen en reclamanten hebben hiervan kennis kunnen nemen. Wij vermoeden dan ook niet in te zien dat reclamanten, door de vermelding van het auteursrecht in het onderzoeksrapport, in hun belangen zijn geschaad.

Adao

Bij hoofdverkeerswegen is nieuwe MER nodig

Ten behoeve van de Stadsbrug is een MER uitgevoerd. In dat kader is ook de verkeersbelasting meegewogen. Onze mening is dat er door de toevoeging van slechts het woord 'hoofd' aan de term verkeerswegen in de planvoorschriften dan ook geen nieuwe MER te worden uitgevoerd.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goe d-
keuringaan(eendeelvan)bestemmingsplan.

3 Vereniging Dorpsbelang Hees

SAMENVATTING

- a Voor de samenvatting van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de s-
samenvatting van de zienswijzen door de Raad van Nijmegen in de zienswijzen otab e-
stemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein onder
reclamante 250 pagina 48.
- b Reclamante handhaaft de bezwaren dat onvoldoende aandacht is voor de gezondheid s-
aspecten in Nijmegen -West. Zij is van mening dat de Raad niet inhoudelijk is ingegaan op
de bezwaren. Reclamante heeft in samenwerking met de GGD om een extra gezond d-
heidsonderzoek gevraagd voor het uitzetten van de effecten van de aanleg van de
stadsbrug. Dit is door het gemeentebestuur afgewezen met als onderbouwing dat daarinal
voorzien was in de MER Stadsbrug. Reclamante vindt dit een ernstige nalatigheid. Vo l-
gens haar wordt in de MER Stadsbrug vrijwel geen aandacht aan de gezondheidsaspe c-
ten besteed. Reclamant maakt zich zorgen over de transitie van de Energi eweg van
lokale ontsluitingsweg naar een regionale weg (doorvoerroute), hierdoor zal de verkeer s-
druk ook 'snacht' toenemen met gevolgen voor de nachtrust van omwonenden.
- c Reclamante handhaaft de bezwaren met betrekking tot het salderen van de luchtverontrei-
ning.
Zij maakt zich ernstig zorgen over de nu al relatief slechte luchtkwaliteit in de woonomg e-
ving. Het is onbegrijpelijk en onverteerbaar dat het gemeentebestuur via de salderingsr e-
dening toestaat dat de luchtkwaliteit in Nijmegen West nog meer verslechtert. Dit met als
enig argument dat persal de luchtkwaliteit in de regio licht verbetert en het aantal bloo t-
gestelden vermindert. Reclamante geeft aan dat wanneer men het gebied maar groot g e-
noeg maakt de luchtkwaliteit vanzelf beter kan worden dan in een klein intensief gebied
met veel verkeer.
Zij geeft aan dat er wellicht slachtoffers gaan vallen door de slechte luchtkwaliteit. Het is
duidelijk dat de luchtkwaliteit in Nijmegen -West in belangrijke mate gaat verslechteren ten
opzichte van de huidige slechte situatie.
- d Reclamante heeft bezwaren inzake het plangebied van het bestemmingsplan en het b e-
houd van groen. In het onderhavige bestemmingsplan wordt de woon - en recreatie b e-
stemming van een strook grond van de hoek van de Blecourts traat/Energieweg tot en met
het terrein van voetbalclub Krayenhoff op slinkse wijze gewijzigd in de bestemming g e-
mengde doeleinden/industriegebied. Dit is
in strijd met de vigerende structuurvisie Nijmegen waarin de groene bufferzone Hees van
stedelijk belang genoemd wordt. Reclamante is van mening dat de reactie van de Raad
dat de structuurvisie verouderd is niet ter zake doet. Het is immers nog steeds de gelde n-
de structuurvisie. De reactie van de Raad duidt op willekeur. Er wordt verwezen naar het
raadsbesluit "Go koers West" waarin de groene zone park West onderdeel uitmaakt van
de structuur Koers West. De groene zone is in dat Raadsbesluit ruimer dan in het voorli g-
gende bestemmingsplan. Reclamante ziet in de groene zone een belangrijke buffer ter b e-
scherming van hun woongebied. In het voorliggende plan is park West nauwelijks planol o-
gisch verankerd.
- e In de verkeersmodellen mag een scenario zonder verbreding van de A50 niet ontbr eken.
Reclamante geeft aan dat de verbreding van de A50 enige jaren is ve rtraagd. De stad s-

- brug zal eerder aangelegd zijn dan de A 50 verbreed. Al die tijd zal een aanzienlijk deel van het doorgaand verkeer de A 50 gaan mijden en gebruik gaan maken van de stad s-brug. Het gemeentebestuur neemt dit verkeert en onrechte niet mee in de berek eningen. Ook in het richtlijnadvies van de commissie MER wordt aangedrongen op een worstcase scenario zonder verbreding van de A50.
- f Reclamante geeft aan dat de door het gemeentebestuur geïmagineerde verkeersintensiteiten in de diverse rapporten inconsequent zijn, willekeurig en onvoldoende gebaseerd op de consequenties van het niet doortrekken van de A73 en het uitstellen van de verbreding van de A50. De opdrachtformulering van het gemeentebestuur aan externe bureaus had bij de terinzageliggende stukken niet mogen ontbreken. Nu is niet te achterhalen welke informatie het gemeentebestuur aan de externe bureaus heeft verstrekt en waar het gemeentebestuur feitelijk om heeft verzocht. Reclamante acht de op grond van de verkeersintensiteiten in de betreffende rapporten berekende geluidsbelasting en fijnstof emissie onvoldoende, omdat zij de verkeersintensiteiten betwist. n-
- g Voor de samenvatting van de ingelaste zienswijzen van Ing. M.G.M. van Schaik verwijzen wij naar de samenvatting in de zienswijzennota op pagina 39. Voor de samenvatting van de destijds ingediende bedenkingen verwijzen wij naar de gegeven samenvatting onder bijreclamanten nr.2. jzen
Voor de samenvatting van de ingelaste bedenkingen van de Vereniging Stedelijk Leefmilieu verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenkingen van reclamanten nr.2: Vereniging Stedelijk Leefmilieu. a. i-

BEOORDELING

Ada

Voor de beoordeling van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de beoordeling hiervan door de Raad van Nijmegen in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein onder reclamant 25 op pagina 48. Wij kunnen instemmen met de aldaar gegeven beoordeling van de zienswijzen. e-

Adb

Voor de beoordeling van deze bedenkingen verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 32 onder 2 (reclamante 18 in de zienswijzennota).
Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen voegen hieraan toe dat wij van mening zijn dat er door Raad voldoende rekening is gehouden met de gezondheidsaspecten. In dit verband mogen wij ook nog verwijzen naar het door ons gestelde onder Add, Adx en Adah bij BEOORDELING reclamanten nr.2. Tot slot geven wij nog mede dat de Stadsbrug bedoeld is voor lokaal verkeer en dat er geen sprake zal zijn van een doorvoerroute voor regionaal verkeer. o-
E-
r-

Adc

Voor de beoordeling van deze bedenkingen verwijzen wij naar het gestelde onder Adf bij BEOORDELING reclamanten nr.5. R-

Add

Voor de beoordeling van deze bedenkingen verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 36 onder 21 (reclamante 18 in de zienswijzennota).

Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat in het verleden in spraakprocedures hebben plaatsgevonden zowel voor het Kansendoelment Koers West van de gemeente Nijmegen. Er is naar onze mening geen sprake van een ongemotiveerde afwijking van de verouderde structuurvisie. De toenemende verkeersintensiteit op de Energieweg vraagt om afschermende bebouwing voor de woningen aan de Dr. de Blcourtstraat. Daarnaast maakt de realisatie van de rotonde op de kruising Energieweg/Dr. de Blecourtstraat het wenselijk om dit punt ruimtelijk te begeleiden. Wij zijn van mening dat de ontwikkeling mogelijk is zonder dat daarmee het groene karakter van het dorp Hees in belangrijke mate wordt geschaad. Bovendien wordt er ook groenteruggegeven aan het dorp Heesterplasevande witlof kwekerij aande Energieweg.

Wij zijn van oordeel, dat, hoewel de hiervoor beschikbare oppervlakte wel wordt verkleind, de bestemming "Gemengd (GD)" met subbestemming "GD5 Gemengd categorie 5" van de gronden op de hoek van de energieweg en de Dr. De Blécourtstraat geen zodanige oppervlakte in neemt dat de creatie of instandhouding van het groengebied Park West hierdoor ernstig wordt getreurd.

Adf

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar het door ons gestelde onder Adbij BEOORDELING reclamanten nr. 2.

Adg

Wij zijn van mening dat er sprake is van een transparante werkwijze ten aanzien van het verkeersmodel. Alle relevante informatie over de uitgangspunten, aannamen en toedelingwijze zijn helder en overzichtelijk gepresenteerd in het rapport Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug (25 januari 2008).

Adh

Voor de beoordeling van de ingelaste zienswijzen van Ing. M. G. M. van Schaik verwijzen wij naar de beoordeling in de zienswijzen nota pagina 39 en 40. Wij kunnen instemmen met deze beoordeling.

Voor de beoordeling van de door reclamant van Schaik destijds ingebrachte bedenkingen verwijzen wij naar het door ons gestelde onder Adbij reclamanten nr. 2.

Voor de beoordeling van de ingelaste bedenkingen van de Vereniging Stedelijk Leefmilieu verwijzen wij naar het door ons gestelde onder BEOORDELING bij reclamanten nr. 2.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goedkeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan.

4 mr. M.J.A. Arts van Vanden Wildenberg & Van Halder Advocaten, namens Huesen Beheer B.V.

SAMENVATTING

a Voor de samenvatting van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de samenvatting van de zienswijzen door de Raad van Nijmegen in de zienswijzen nota bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosschewegen Industrieplein onder reclamante 2 op pagina 6.

b Voor zover reclamante heeft kunnen constateren, heeft naar aanleiding van de zienswijze, ondanks de toezegging, niet ten gunste haar perceel en de gebruiksmogelijkheden daarvan een aanpassing plaatsgevonden in de bestemmingsplangrens. Sterkernog, direct

- naast het perceel heeft nog een correctie in de plank kaart plaats gevonden die juist nadelig is. Eris 15m² extra grond van het perceel van Shurgard binnen de bestemmingsplangrens getrokken. Dit betekent dat de nieuwe bestemming en de bouw - en gebruiksmogelijkheden daarbinnen nog dichter tegen het perceel van reclamante aankomt, met alle voorhaarnadelige gevolgen van dien.
- c Reclamante is van mening dat het wegbestemmingsstuk perceel van een nwezenlijk belang is voor een goede exploitatie en bedrijfsvoering aldaar. Het pand is 70 meter diep en 50 meter breed en huisvest verschillende bedrijven. De lange zijden van het pand kunnen, aangezien er nauwelijks ruimte is, nauwelijks gebruikt worden voor de bereikbaarheid. De ontsluiting van de units vindt dus voornamelijk plaats langs de korte zijden en wordt dus verdeeld. Het is gelet op de diepte van 70 meter ook ondoenlijk en niet praktisch om slechts aan één zijde te ontsluiten. Reclamante wijst op foto's die inzicht geven in de situatie op de plaats.
- Degrondis volgens reclamant noodzakelijk voor:
- parkeerdoeleinden, aangezien onvoldoende parkeergelegenheden aanwezig zijn in de openbare ruimte;
 - voor het rijden, manoeuvreren (zonder het versperren van de doorgang) en het draaien van voertuigen;
 - opslag van zeecontainers en het laden en lossen daarvan;
 - fietsenstalling/opslagruimte, er is geen ruimte voor verplaatsing;
 - verhuurbaarheid van de optesplitsen units ;
 - bereikbaarheid in geval van een calamiteit.
- d Reclamante geeft aan dat uit de zienswijzen nota blijkt dat de Raad als reden voor het wegbestemmen aandraagt: "de wens om te komen tot een redelijke kavelmaat voor een nieuw gebouw aan het Industrieplein. Derotonde is strak een belangrijk onderdeel van de nieuwestadsentree en vraagt om een goede beeldkwaliteit". Als reden voor de toegestane hoogte van 21 wordt genoemd: "de stimulering van representatieve bebouwing op die belangrijke plek nabij de rotonde". Reclamante is van mening dat deze onderbouwning nooit kan rechtvaardigen om haar perceel weg te bestemmen met behulp van een onteigenings traject. Een dergelijke handelwijze is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zoals het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel, een goede verplichte belangenafweging en het verbod van détournement de pouvoir.
- e Reclamante ziet niet in waarom de aanleg van de stadsbrug niet kan plaats vinden zo nader haar perceel erbij te betrekken. Dit zeker nu blijkt dat de grond rond niet voor de stadsbrug wordt gebruikt maar voor de ontwikkeling van een prestigieus project aan de rotonde. Reclamante geeft aan dat zelfs al zou geoordeeld worden dat de realisering van een dergelijk bouwwerk aan de rotonde een gerechtvaardigd belang is, dan nog niet duidelijk is waarom die de maatvoering en omvang moet hebben dat het eigendom van reclamante daarbij betrokken moet worden. Zij vraagt zich af of naaraanleiding van de zienswijze alternatieven onderzocht zijn en wat de uitkomst daarvan is. Reclamante vraagt zich af waarom deze oplossing de uiteindelijk keuzes is geworden.

BEOORDELING

Adat/me

Reclamante is eigenaresse van het perceel Cargadoorweg 7 -9d op het bedrijventerrein Noord en Oostkanaalhavens. De bedenkingen spitsen zich toe op de bestemming "Bedrijf (B)" met de subbestemming "B1 Bedrijfcategorie 1" gelegd op een klein driehoekig deel van haar perceel. De Raad heeft in eerste instantie gemeend deze bestemming optemootennemen om te komen tot een redelijke kavelmaat voor een nieuw gebouw aan het Industrieplein. Derotonde is volgens

de Raad een belangrijk onderdeel van de nieuwe stadsentree en vraagt om een goede beeldkwaliteit. d-

Bij nader inzien is het gemeentebestuur van oordeel, dat dit perceel niet nodig voor realisering van de Stadsbruggen aansluitende wegen en hebben ons aangegeven, dat het betreffende deel van het perceel van reclamantebuitengoedkeuring kan worden gelaten.

Gelet op het vorenstaande onthouden wij goedkeuring aan de bestemming "Bedrijf (B)" met de subbestemming "B1 Bedrijf categorie 1" voor zover gelegen op een klein driehoekig deel van het perceel van reclamante. Een en ander is met rode omlijning op de plankaartaangegeven.

5 mr. A. Kamphuis van Lexence Advocaten en Notarissen, namens Shurgard Nederland B.V. r-

SAMENVATTING

- a Reclamante is tijdens de bestemmingsplanprocedure steeds geïnformeerd over de het procesverloop. Van de uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan is noch aan reclamante noch aan Lexence Advocaten en Notarissen echter mededeling gedaan. Volgens haar was het gemeentebestuur daartoe op grond van artikel 3:42 Awb wel gehouden. Zij heeft immers in het kader van de voorbereiding van de bestemmingsplaanvaststelling zienswijzen naar voren gebracht, zodat zij op grond van het eerste lid van artikel 3:43 Awb tegelijkertijd met of zo spoedig mogelijk nabekendmaking van de vaststelling mededeling daarvan had moeten krijgen. Dataan reclamante - en andere indieneren van zienswijzen - mededeling zou worden gedaan, is ook bepaald in het (aangenomen) raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan. Hierin is onder punt 6 opgenomen: "degenen, die zienswijzen hebben kenbaar gemaakt, worden schriftelijk op de hoogte gesteld van de wijzigingen in het bestemmingsplan. Ook krijgen ze de zienswijzen nota toegezonden. In de brief wordt tevens de verdere procedure toegelicht van besluitvorming door de Raad en de mogelijkheid om bedenkingen in te brengen bij Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland". Reclamante heeft de zienswijzen nota weliswaar ontvangen, maar aangezien de zienswijzen niet zijn gevolgd. Reclamante is ook van mening dat niet alle van belang zijnde stukken ter inzage hebben gelegen. Bovendien is de publicatie van het ontwerp - bestemmingsplan gebrekkig verlopen.
- b Voor reclamante is het onbekend waarom het tracé van de Stadsbrug niet net om het perceel van haar heen is gelegd. Al bij een kleine verlegging zou de Shurgard vestiging kunnen blijven functioneren. Zij heeft daar een groot belang bij. Locaties voor vestigingen worden niet willekeurig gekozen. Of een locatie geschikt is, is afhankelijk van tal van omstandigheden, zoals de nabijheid van doorgaande wegen en de zichtlocatie. Dit soort geschikte locaties zijn moeilijk te vinden, de weg bestemd locatie voldoet aan alle criteria. Bij de vaststelling is de bestemmingsplangrens zo gewijzigd dat thans het hele perceel binnen het vastgestelde bestemmingsplan valt. Deligging van het in het bestemmingsplan vastgestelde tracé ter plaatse van het perceel van reclamantelijkt willekeurig tot stand gekomen. Dit is in strijd met de motiveringsplicht van artikel 3:46 Awb in elk geval onzorgvuldig.
- c Reclamantewijst erop dat voor de realisatie van de stadsbrug een vergunning nodig is op basis van de Natuurbeschermingswet (Nbw). Wanneer op voorhand vaststaat dat de benodigde Nbw-wetvergunning ter uitvoering van het bestemmingsplan niet zal worden verkregen, kan dat bestemmingsplan niet worden vastgesteld en niet worden goedgekeurd. Er moet worden beoordeeld of op voorhand aannemelijk is dat de vereiste Nbw wetvergunning kan worden verkregen. Voor reclamante staat vast dat deze vergunning niet zal worden verleend omdat niet aan de criteria kan worden voldaan dat:
- er geen alternatieven zijn;
 - er sprake is van dwingend belang van groot openbaar belang;

- ervoldoende compensatie wordt geboden.
- d Reclamante geeft aan dat het gemeentebestuur niet voldoet aan het nee, tenzij beleid van de provincie Gelderland dat betrekking heeft op de ecologische hoofdstructuur. Dit is mede het gevolg omdat compensatie niet mogelijk is volgens haar. Zij betwist, ondanks dat dit in de zienswijzen nota wordt gesteld, dat toetsing aan de criteria zou hebben plaatsgevonden. Volgens reclamante is de toetsing in elk geval onzorgvuldig geweest nu alle voor deze toetsing benodigde onderzoeken slechts betrekking hebben op de Oosterhoutse Waarden op de noordoever en niet op de zuidoever.
- e Op basis van het rapport "Onderbouwing Aanvraag Natuurbeschermingswetvergunning Stadsbrug Nijmegen" wordt volgens reclamante geconcludeerd dat er geen natuurwaarden aanwezig zijn die aan de uitvoerbaarheid in de weg staan. Zij betwist dat op basis van dit rapport deze conclusie kan worden getrokken. In dit rapport kan slechts zijn beoordeeld wat het effect van de stadsbrug op de speciale beschermingszone is, dit onderzoek kan niet op een lijn worden gesteld met het onderzoek dat noodzakelijk is in het kader van de Flora-enfaunawet. Deze wet kan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan in de weg staan. Er had volgens reclamante nagegaan moeten worden of aannemelijk is dat in het plangebied beschermde planten- en diersoorten voorkomen. Dat is zonder meer het geval, nu het plangebied immers deels in een speciale beschermingszone en in de EHS ligt en voorts enkel bosgebieden en sloten omvat. Indien uit het onderzoek was gebleken dat beschermde soorten aanwezig zijn, had aan de hand van de ontheffingscriteria moeten worden ingeschat of op voorhand ervan mocht worden uitgegaan dat een ontheffing kon worden verkregen. Reclamante gaat ervan uit dat het aanvullend onderzoek (naar aanleiding van de MER in 2006) naar vleermuizen nog niet is uitgevoerd.
- f Reclamante betwist dat in dit geval een geslaagd beroep op de saldobenadering van artikel 7, lid 3, sub b van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) kan worden gedaan. In elk geval is het daarvoor uitgevoerde onderzoek onvoldoende. In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan is in maart 2008 een nieuw luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd door Witteveen+Bos. Voor een geslaagd beroep op de saldobenadering is dit onderzoek gebrekkig. Reclamante geeft aan dat het onderzoek niet inzichtelijk maakt wat de feitelijke concentraties van de luchtverontreinigende stoffen zijn ter plaatse van de verslechtering enter plaatse van de verbetering. Slechts de concentratieverschillen worden weergegeven (in bijlage IIIa en IIIb van het rapport). Dat de concentratie na planrealisatie ten opzichte van de autonome situatie op de ene plaats verbeterd ten opzichte van de andere plaats verslechtert, zegt niet over de feitelijke concentratie ter plaatse in de autonome situatie en in de situatie na planrealisatie. Bovendien, nu niet inzichtelijk is wat de feitelijke concentraties zijn, kan niet worden uitgesloten dat verslechteringen van de luchtkwaliteit als gevolg van dit bestemmingsplan worden gesignaleerd met verbeteringen op plaatsen waar al aan de norm wordt voldaan. Zeker gelet op de omvang van het salderingsgebied (te weten het totale grondgebied van de gemeente Nijmegen plus delen van omliggende gemeenten), acht reclamante zonder meer aannemelijk dat deze 'verboden' saldering plaatsvindt. Er is onderzoek gedaan naar de stoffen PM10 en NO2. Naar de andere stoffen waarvoor in het Besluit luchtkwaliteit 2005 grenswaarden zijn gesteld, zoals onder meer benzeen, is in het geheel geen onderzoek gedaan. Voorts is onduidelijk welke 'kleinschalige planontwikkelingen' exact in de autonome situatie van dit luchtkwaliteitonderzoek zijn meegenomen. Er wordt uitsluitend gesproken over de Waalfront- en Waalsprongontwikkeling (zie pagina 16 van het rapport). Deze laatste twee ontwikkelingen voorzien in grootschalige nieuwe woningbouw in Nijmegen. Bij het onderzoek naar de gevolgen van het bestemmingsplan voor het aantal blootgestelden lijkt overigens met deze nieuwe woningbouw weergeen rekening gehouden, dit had wel gemoeien.

- g Reclamante geeft aan dat in de zienswijzennota is aangegeven dat het gemeentebestuur in overleg is met Rijkswaterstaat over de benodigde vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr). Erkend wordt dat door Rijkswaterstaat aanvullende investeringen zijn gesteld aan de realisatie van een eventuele stadsbrug, maar dit zou "binnen de verdere planuitwerking realiseerbaar zijn". Reclamante betwijfelt dit. Zij vindt het aannemelijk dat de gewenste nieuwe brug een feitelijke belemmering is voor vergroting van de afvoercapaciteit. Bovendien betwijfelt reclamante dat een duurzame compensatie zou kunnen worden geboden voor de nadelige effecten van deze nieuwe brug. Dit zijn beide weigeringsgronden van de Wbr-vergunning.
- h Reclamante geeft aan dat nagelaten is te onderzoeken of na realisatie van het bestemmingsplan de maximale geluidbelasting op de geluidzone grens van het industrieterrein niet wordt overschreden. Reclamante acht overschrijding aannemelijk gelet op de toegelaten komst van nieuwe bedrijven en de komst van de stadsbrug, dit ondanks dat er ook bedrijven zullen verdwijnen.
- i Reclamante geeft aan dat in de zienswijzennota is aangegeven dat de risicocontouren van de inrichtingen niet op de plankaart zijn aangegeven. Dit, omdat in het bestemmingsplan geen gevoelige bestemmingen zouden worden gerealiseerd in de invloedssfeer van deze inrichtingen. Zij meent dat dit onzorgvuldig is.
- j Reclamante geeft aan dat in de plantoelichting van het bestemmingsplan conclusies worden getrokken over de bodemsituatie aan de noordzijde van de Waal. Onduidelijk is echter waarop deze conclusies zijn gebaseerd. Er wordt enkel verwezen naar zes deels vorderde bodemrapporten die allen betrekking hebben op het gebied ten zuiden van de Waal. Reclamant is van mening dat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan hiermee onzorgvuldig is en onvoldoende is gemotiveerd.
- k Volgens reclamante is onvoldoende onderzoek gepleegd naar archeologie in het gehele plangebied. Het uitgevoerde onderzoek door RAAP ziet slechts op een klein deel van het plangebied. Bovendien was dit onderzoek beperkt van opzet. Reclamante geeft aan dat doordat in het bestemmingsplan geen voorschriften (bijvoorbeeld een aanlegvergunningstelsel) zijn opgenomen die voorkomen dat in de archeologisch interessante laag werkzaamheden worden uitgevoerd (althans niet voordat archeologisch onderzoek is gedaan), de Raad hiermee onvoldoende rekening heeft gehouden met de archeologische monumenten in het plangebied.
- l In de zienswijze heeft reclamante aangegeven dat in de financiële paragraaf bij het bestemmingsplan met een groot aantal redelijkerwijs te verwachten kosten geen rekening is gehouden. Daarbij gaat het onder meer om de volgende kosten:
- kosten compensatie in het kader van de gebiedsbescherming;
 - kosten van compenserende maatregelen in het kader van de ecologische hoofdstructuur;
 - kosten van voorzieningen voor de noodzakelijk akoestische maatregelen (waaronder detesanten woningen);
 - kosten van noodzakelijk aanvullende onderzoeken in het kader van soortbescherming (vleermuizen) en archeologie;
 - kosten voor het wegbestemmen van Shurgard.
- De Raad geeft in de zienswijzennota aan dat de planexploitatie gevoelige informatie zou bevatten en derhalve niet vrijgegeven kan worden. Eventuele tegenvallers zouden echter binnende bandbreedte vallen. Reclamante ziet niet in waarom bijvoorbeeld de kosten voor voorzieningen van akoestische maatregelen en voor nadere onderzoek gevoelige informatie zouden zijn. Op de tweede plaats is reclamant van mening dat zelfs als niet alle

nanciële informatie vanwege het vertrouwelijke karakter ervan openbaar gemaakt mag worden, in elk geval inzichtelijk had moeten worden gemaakt wat de gestelde bandbreedte is die door het gemeentebestuur is aangehouden. Reclamante beweert dat de afwijking van het bestemmingsplan voldoende dekking bestaat. In elk geval is het plan vastgesteld in strijd met artikel 9.10, lid 2, aanhef en onder a, Bro 1985.

BEOORDELING

Ada

Behoudens de uitzondering van artikel 23 lid 2 WRO, waarvan hier geen sprake is, is er voor de Raad geen verplichting reclamanten persoonlijk op de hoogte te stellen van de stand van zaken met betrekking tot de procedure van een bestemmingsplan. De vaststelling van het bestemmingsplan en de terinzagelegging zijn gepubliceerd in de Staatscourant en in het Nijmeegs weekblad De Brug.

Reclamante is persoonlijk kennis gesteld van de rectificatie van de publicatie van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan. In de publicatie is aangegeven, dat degenen die het niet eens zijn met het besluit tot vaststelling en die in de voorprocedure tijdig zienswijzen hebben ingediend, het bestemmingsplan bedenkingen kunnen indienen. In de publicatie is ook aangegeven, dat degenen die eerder bedenkingen hebben ingediend kunnen volstaan met de schriftelijke mededeling dat zij deze bedenkingen handhaven.

Ten tijde van de besluitvorming in de gemeenteraad is reclamante in kennis gesteld door toezending van de zienswijzennota, waaruit de strekking van het nemen besluit bleek. Daarnaast heeft reclamante bedenkingen ingediend bij ons college binnen de daarvoor geldende termijn. Wij zijn daarom van mening dat reclamanten niet in haar belangenis geschaad. Voor de bedenking verwijzen wij ook nog naar het door ons gestelde onder Adac bijreclamanten nr. 2

Adb

In het tracébesluit (Raadsbesluit december 2005) over de Stadsbrug is aangegeven wat de criteria zijn geweest voor het bepalen van de ligging van het tracé. De keuze is uiteindelijk gevallen op de middenpositie. Het bedrijf ligt precies tussen het Industrieplein en de plek voor de overbrugging van de Waal. Het midden van het perceel zou geen kleine verlegging opleveren. Er is geen sprake van willekeur maar van een zorgvuldige inpassing op basis van de criteria van het tracébesluit.

Voorafgaand aan de vaststelling van het tracé van de Stadsbrug is een ontwerpstudie uitgevoerd en zijn inspraakrondes gehouden. Op basis daarvan zijn een aantal ontwerpvarianten voor het tracé uitgewerkt, waarbij het tracé is gesplitst in het brugtracé (tussen de Waalsprong en het Industrieplein) en de Energieweg (tussen het Industrieplein en de Neerbosscheweg). Bij de ontwerpvarianten zijn de criteria ontwerp, veiligheid, werkgelegenheid, bereikbaarheid, milieu, belastingen en kosten gehanteerd.

Er zijn drie varianten uitgewerkt, waarbij voor het gedeelte tussen het Industrieplein en de Waalsprong uiteindelijk gekozen is voor de middenvariant.

De wijziging van de plangrens betreft het naastgelegen perceel, ook voorheen lag het gehele perceel binnende plangrens.

Volledigheidshalve kan hier nog worden opgemerkt, dat in de huidige situatie aan de zuidzijde van het pand van reclamante de Kanaalstraat ligt. Deze weg buigt vanaf het Industrieplein af in oostelijke richting. In de toekomstige situatie volgt het tracé een rechte lijn in noordoostelijke richting tot de aanbrug (vastpunt). Met deze gewijzigde ligging als gevolg van het vastpunt is een verschuiving in zuidelijke richting niet mogelijk zonder dat dan een bocht ontstaat. Daarnaast is verschuiven van het tracé, gezien het ruimtebeslag van het wegontwerp, niet mogelijk zonder het aan de overzijde van de Kanaalstraat gelegen terrein van het afval- en reinigingsbedrijf DAR daarbij te betrekken.

Gezien het vorenstaande kan onze inziens worden gesteld dat er sprake is van een gemotiveerde keuze en geen sprake is van willekeur.

Adc

Door het gemeentebestuur van Nijmegen is een onderbouwing aanvraag Natuurbescherming wetvergunning opge steld waar insprake is van een passende beoordeling, effectbepaling ecologische hoofdstructuren beschermdesoorten en een compensatieplan. Wat betreft deze vergunning mogen wij verder verwijzen naar het gestelde onder PLANBEOORDELING.

s-

E-

Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat geen advies aan de Europese Commissie hoeft te worden gevraagd inzake de dwingendere denenvang groot openbaar belang (prioritaire habitattypen. Het speciale beschermingsgebied Uiterwaarden Waal strekt zich uit langs een groot deel van de Waal, van Nijmegen tot Zaltbommel. De door reclamante bedoelde prioritaire habitattypen komen echter niet voor nabij Nijmegen, maar nabij Zaltbommel, in de gebieden Rijswaard (Waardenburg en de Kil van Hurwenen (gemeente Maasdriel)

i-

Add

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzen nota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 50 onder V (reclamante 26 in de zienswijzen nota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling.

e-

In tegenstelling tot hetgeen reclamante meent, is het Natura 2000 gebied Gelderse Poort wel in beoordelingen betrokken (zie MER 2004, Bijlagen rapport Ecologie september 2004).

De EHS strekt zich uit langs de hele Waal en omvat de rivier zelf en de uiterwaarden. Ter plaatse van de beoogde Stadsbrug is de zuidelijke oever een "harde oever". De bebouwing van het bedrijventerrein ter plaatse grenst direct, met een kade, aan de Waal. De grens van de EHS valt hier dan ook samen met de grens tussen het water van de Waal en de kade.

t-

In de passende beoordeling wordt nader ingegaan op de EHS en de gevolgen van de doorsniding daarvan voor de kernkwaliteit van de EHS.

j-

Volledigheidshalve verwijzen wij hierbij ook nog naar het door ons gestelde onder PLANBEOORDELING.

E-

Ade

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad. Deze beoordeling is te vinden in de zienswijzen nota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 50 onder VI (reclamante 26 in de zienswijzen nota). Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen voegen hieraan toe dat twijfel van mening is dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is in het kader van de Flora- en faunawet. Nader onderzoek naar de vleermuizen is uitgevoerd door bureau Waardenburg B.V. met het rapport "Inventarisatie vleermuizen "Bosje van de Bron", Energieweg -Neerbosscheweg, Nijmegen".

a-

Adf

In de 1^e en 2^e alinea wordt gesteld dat niet inzichtelijk is gemaakt wat de feitelijke concentraties zijn ter plaatse van verslechteringen en verbeteringen. Daardoor kan niet aangetoond worden dat op toegestane wijze verbeteringen met verslechteringen gesaldeerd worden. De grootte van het salderingsgebieden het aantal relevante rekenjaren evenalaandathet ondoenlijkenon verzichtelijk is om voor ieder relevant rekenjaar op ieder locatie in het salderingsgebied de concentraties NO2 en PM10 weer te geven in de autonome situatie en in de plansituatie. Diverse relevante wegen zijn in een tabel weergegeven. Voor het plangebied is gekozen om concentraties in concentratieintervallen met bijbehorende kleuren grafisch weer te geven (bijlage IIa en IIb). Hierin zijn ook de gebieden met overschrijding van grenswaarden herkenbaar. Concentratie verschillen tussen autonome en plansituatie zijn weergegeven in bijlage IIIa en IIIb. Door de aanleg van de Stadsbrug nieuw verschijnende en verdwijnende overschrijdingsgebieden zijn

o-

n-

a-

a-

weergegeven in bijlage IVa en IVb. Woningen die binnen overschrijdingsgebied blijven liggen en woningen die door Stadsbrug niet meer in overschrijding liggen, zijn weergegeven in bijlage V. (N.B. Woningen die door de aanleg van de Stadsbrug nieuw in overschrijding komen te liggen zijn niet). In de tabellen 5.2a en 5.2b zijn op de meest relevante wegvakken de concentraties op de toetsafstand weergegeven. Uit deze gegevens volgt dat beperkte verslechteringen plaats vinden op de Energieweg en de Neerbosscheweg (tussen Energieweg en Rosade Limastraat). Alleen op de Neerbosscheweg is in 2012 autonoom al een overschrijding. Maar ook is duidelijk dat langs de Energieweg geen woningen in overschrijdingsgebied bijkomen. De belangrijkste verbeteringen zitten op de A325 in Lent, Graafseweg, Nassausingelen Oranjesingel. Daar liggen de belangrijkste overschrijdingen in 2012 (zie tabel 5.2a en bijlage IIa). Daar liggen ook de woningen die door de aanleg van de Stadsbrug niet meer in overschrijdingsgebied gaan liggen (zie bijlage V). De veronderstelling uit de bedenking dat alleen verbeterd wordt waar de luchtkwaliteit al onder de grenswaarde ligt, gaat dus niet op. Er is geen sprake van een "verboden" saldering. In 3^e alinea wordt gesteld dat ten onrechte alleen naar PM10 en NO₂ onderzoek is gedaan. In het salderingsonderzoek is op pagina 9a aan de overige gestoffende volgende passages gewijd:

Deluchtkwaliteit wordt getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Voor de beoordeling van de gevolgen van verkeer op de luchtkwaliteit, wordt gekeken naar de concentratie in de lucht van NO₂ en PM10. Uit onderzoek door het RIVM, maar ook bijvoorbeeld uit de jaarrapportage luchtkwaliteit 2006 van de gemeente Nijmegen, blijkt dat voor de overige gestoffen dan PM10 en NO₂ geen grenswaarde overschrijdingen plaats vinden.

*1 Het ministerie van VROM geeft in de Nota van toelichting bij het Besluit Luchtkwaliteit aan dat reeds (in Nederland) voor zwaveldioxide en lood aan de grenswaarden wordt voldaan. In de toelichting van het Mrv wordt toegelicht: 'Andere stoffen [dan NO₂ en PM10] die mede de luchtkwaliteit bepalen en waarvoor grenswaarden gelden, zullen naar verwachting in de situaties die vallen binnen toepassingsbereik van de twee standaard rekenmethoden [1 en 2], nergens die grenswaarden overschrijden als gevolg van het wegverkeer (zie RIVM nummer 725601005 voor lood en zwaveldioxide, nummer 725601007 voor koolmonoxide en benzeen en nummer 725601008 voor ozon)'.
2 Rapport Luchtkwaliteit Nijmegen 2006 (Witteveen+Bos, september 2007).*

Hieruit valt af te leiden dat voor de overige stoffen geen overschrijdingen zullen plaats vinden in de relevante rekenjaren en in zowel de autonoom als in de plansituatie.

Adg

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 51 onder VIII (reclamante 26 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen voegen hieraan het volgende toe.

Eris opdracht verstrekt aan drie ingenieursbureaus om de mogelijkheden van realisatie van vier verschillende brugontwerpen te onderzoeken. Hierbij is als randvoorwaarde gesteld dat er geen pijlers in het zomerbed van de Waal zullen worden geplaatst. Verder geldt de eis dat de vermindering van de oppervlakte van het stroomprofiel zodanig gecompenseerd dient te worden, dat er geen verhoging van de waterstand of verhoging van de stroomsnelheid ter hoogte van Nijmegen ontstaat.

Voor riviergebonden activiteiten zoals de aanleg van waterstaatkundige kunstwerken (de Stadsbrug) onder voorwaarden mogelijk is. Uit het MER 2006 blijkt dat van wege het niet plaatsen van pijlers in het zomerbed de doorstroming niet wordt beïnvloed en er daarom geen rivierkundige compensatie nodig is. Verder blijkt uit globale berekeningen dat als gevolg van de pijlers in het winterbed een effect op het waterpeil te verwachten van maximaal 0,2 mm. Op basis hiervan achten wij de verwachting gerechtvaardigd dat toestemming kan en zal worden verleend in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.

Adh

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stad brug en Energieweg tussen Neerboscheweg en Industrieplein op pagina 51 onder IX (reclamante 26 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen voegen hieraan toe dat in het kader van de Wet geluidhinder sprake is van een tweedeling: Er is sprake van een geluidszone voor industriële waai (de geluidszone waar reclamante het over heeft voor bedrijven binnen de zone) en een geluidszone voor wegverkeer. In het kader van onderhavig plan gaat het met name om het geluid als gevolg van wegverkeer. De Wet geluidhinder staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Adi

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerboscheweg en Industrieplein op pagina 51 onder X (reclamante 26 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling. Uit de plandoelichting blijkt dat wordt voldaan aan de grenswaarde voor het Plaatsgebonden Risico en aan de oriënterende waarde voor het Groepsrisico. In artikel 16 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 zijn voorschriften opgenomen die aangeven op welke wijze de plankaart moet zijn ingericht. In dit artikel zijn de risicocontouren niet vermeld.

Adj

Het betreft voornamelijk de gronden in de uiterwaarden. In de bodemparagraaf van de toelichting is het onderzoek opgenomen waarop de conclusies zijn gebaseerd. Het betreft potentieel verdachte locaties gezien de bedrijvigheid ter plaatse en de afzetting van rivierslib in de uiterwaarden. In het algemeen volgt uit de onderzoeken dat alleen de ophooglaag verontreinigd is als gevolg van de bedrijfsactiviteit die hier plaats vinden. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van grondwaterverontreiniging. Deze verontreiniging zal bij de aanleg van de brug gedeeltelijk worden gesaneerd. In de exploitatieopzet is hiermee rekening gehouden evenals met de afvoer van verontreinigd rivierslib.

Adk

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stad brug en Energieweg tussen Neerboscheweg en Industrieplein op pagina 51 onder XII (reclamante 26 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat een groot gedeelte van het gebied vanwege eerdere aanleg en werkzaamheden reeds geroerd is. Werkzaamheden aan bijvoorbeeld de Energieweg blijven in het deel dat reeds geroerd is bij de aanleg/reconstructies van de Energieweg zelf. Zie voorts de beoordeling bij reclamante 8 onder Adf.

Adl

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerboscheweg en Industrieplein op pagina 52 onder XIII (reclamante 26 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat het gemeentebestuur met alle door reclamant genoemde kosten rekening heeft gehouden.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goedgekeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan.

- 7 **mr. P.C.M. Hein van De Kempener Advocaten, namens**
- **W.G.M. Burghouts,**
- **Burghouts Bedrijven B.V.,**
- **Burghouts Nijmegen B.V.**

SAMENVATTING

- a Voor de samenvatting van de formele bedenking verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamante 8. Het betreft de bedenking onder a.
- b Reclamanten zijn van oordeel dat onvoldoende onderzocht is of, althans in hoeverre, hun bedrijf en eigendommen ter plaatse van de huidige locatie planologisch zouden kunnen worden ingepast. De verplaatsingsnoodzaak is zelfs des verzocht tot nog toe van gemeenten te zijdenimmer draagkrachtig gemotiveerd. Eris louter beweerd dat het vertrek van het bedrijf onontkoombaar zal zijn. Reclamanten hebben aanknopingspunten uit de planologische toelichting benoemd die juist ruimte bieden voor een planologische inpassing van hun bedrijf. Volgens de planologische toelichting wordt in het plan een grote flexibiliteit ingebouwd om het brugtracé te passen, waarbij ook ruimte wordt geboden voor de inpassing van meerdere brugontwerpen. Voor zover reclamanten hebben kunnen nagaan zijn er in dat verband tot dusverre evenmin keuzes gemaakt die zonder meer een volledige wegstemming van het bedrijf ter plaatse noodzakelijk maken. Nergens is jegens reclamanten steekhoudend gemotiveerd waarom inpassing fysiek en stedenbouwkundig niet mogelijk zou zijn voor de bebouwing van reclamanten. Dat laatste verdraagt zich niet alleen niet met het motiveringsbeginsel, maar doet ook afbreuk aan de in artikel 3:4 Awb - onevenredig afbreuk aan alle belangen die reclamanten hebben bij een planologische inpassing ter plaatse.
- c Reclamanten zijn van mening dat de Raad ten onrechte de zienswijze van reclamanten betreffende hun bezit van het zogeheten Vasim terrein ter zijde heeft geschoven. Reclamanten maken een zakenrechtelijke aanspraak op het betreffende perceel. Primaire rechten van reclamanten dat sprake is van hun eigendom van wege een verkrijgende verjaring door 20 jaar onafgebroken, waarna een kenbaar bezit in subsidie in verband met de zienswijze dat althans in ieder geval sprake is van een door verjaring verkregen zakelijk recht van erfelijkheid. De Raad mag binnen het onderhavige planologische kader de zakenrechtelijke posities en dito belangen van reclamanten niet negeren met kortweg te verwijzen naar een discussie die op een ander niveau moet worden gevoerd. Er wordt ten nadele van reclamanten meer wegbestemd dan het kadastrale perceel, bekend gemeente Neebosch, sectie G, nr. 614 met een oppervlakte van 1.012 m². Het terrein van reclamant dat zij op grond van verjaring bezit, heeft inclusief het perceel kadastraal bekend gemeente Neerbosch, sectie G 615 (oppervlakte 2.568), een totale oppervlakte van 3.580 m². De terreinen moeten planologisch gezien in het belang van reclamanten als één geheel worden behandeld. In strijd met een goede ruimtelijke ordening loopt de plangrens door de percelen waarop reclamanten eigendom althans zakenrechtelijke aanspraken maken.
- d Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot de Natuurbescherminswet verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder c.
- e Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot de luchtkwaliteit verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder d.

- f Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot de toegestuurde aanvullende zienswijze verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder e.
- g Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot archeologie verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder f.
- h Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot geluid verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder g.
- i Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot de financiële uitvoerbaarheid verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder h.
- j Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot de vrijstellingsbevoegdheden verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder i.
- k Voor de samenvatting van de bedenking met betrekking tot de wijzigingsbevoegdheden verwijzen wij naar de samenvatting van de bedenking van reclamanten nr. 8. Het betreft de bedenking onder j.

BEOORDELING

Ada

Voor de beoordeling van de formele bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamanten nr. 8 Ada.

Adb

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamanten door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 13 (reclamanten 6 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hier aan toe dat wij van mening zijn dat het gemeentebestuur voldoende onderzoek heeft gedaan naar een zo goed mogelijke inpassing van het stadsbrugtracé. Daarbij gaat onze inziens het maatschappelijke belang voor het individuele belang van reclamanten.

Adc

Uit navraag bij de gemeente Nijmegen blijkt dat de zaken rechtelijk aanspraak op het betreffende perceel door reclamanten niet door het gemeentebestuur wordt erkend. Kadastraal gezien is ook sprake van eigendom van de Gemeente Nijmegen. Wij zijn verder van mening dat het gemeentebestuur voldoende onderzoek heeft gedaan naar een zo goed mogelijke inpassing van het stadsbrugtracé. Het betreffende perceel ligt in het directe tracé van de stadsbrug. Daarbij gaat onze inziens het maatschappelijke belang voor het individuele belang van reclamanten.

Add

Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot de Natuurbeschermingswet verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamanten nr. 8 onder Adc.

Ade

Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot de luchtkwaliteit verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamanten nr. 8 onder Add.

- Adf
Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot de toegestuurde aanvullende zienswijzen verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamant nr. 8 onder Ade. j-
- Adg
Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot archeologie verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamant nr. 8 onder Adf. e-
- Adh
Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot geluid verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamant nr. 8 onder Adg. e-
- Adi
Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot de financiële uitvoerbaarheid verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamant nr. 8 onder Adh.
- Adj
Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot de vrijstellingsbevoegdheden verwijzen wij naar de weerlegging van de bedenking van reclamant nr. 8 onder Adi. j-
- Adk
Voor de beoordeling van de bedenking met betrekking tot de wijzigingsbevoegdheden verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenking van reclamant nr. 8 onder Adj.
- De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goedkeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan. d-

- 8 mr. P.C.M. Heinen van De Kempnaer Advocaten, namens**
- **Twan Vogel Beheer B.V.,**
- **Galvanisch Bedrijf Latour B.V.**

SAMENVATTING

- a Reclamanten geven aan dat niet is voldaan aan de verplichting die artikelen 3:43 en 3:44 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) omtrent het doen van mededelingen en de toezending van besluiten stellen. Dit procedurele gebrek klemt te meer voor zover op grond van artikel 23, lid 2 juncto artikel 13, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) de gronden van reclamanten betreffende versnelde onteigening zijn aangewezen en er mitsdien een synchronisatie speelt met de onteigeningsregelgeving. Reclamanten zijn na het ontvangen van de zienswijzenbundel en de zienswijzennota en een brief met betrekking tot het verzetten van een burgerronde niet meer op de hoogte gehouden van de procedure. Reclamanten hadden echter geen reden om te twijfelen dat zij op de hoogte zouden worden gesteld van de verdere procedure. k-o-u
- Bij toeval ontdekte de heer Heinen dat het bestemmingsplan reeds was vastgesteld en er inzage was gelegd. Door het achterwege laten van de mededeling hebben reclamanten niet zes weken, maar slechts een week en een paar dagen gehad om bedenkingen in te dienen. Daarna te laten op een essentieel moment in de bestemmingsplanprocedure verwijzen reclamanten de wettelijk voorgeschreven mededeling van de vaststelling te doen, heeft de Raad van de gemeente Nijmegen zeer onzorgvuldig gehandeld. De vaststelling is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel tot stand gekomen. Reclamanten verzoeken daarom goedkeuring aan het plan te onthouden. Mocht die goedkeuring niet onthouden hoevente worden, verzoeken reclamanten om een nieuwe bedenkingstermijn, om reclamanten en alle andere indieners van zienswijzen voldoende te compenseren voor de gevolgen van deze fout van de Raad van de gemeente Nijmegen. e-

- b Reclamanten zijn van oordeel dat de Raad niet genoegzaam is tegemoet gekomen aan hun zienswijze betreffende de aanspraak op een positieve bestemming met dito redelijke uitbreidingsmogelijkheid. In het kadervan een goederuimtelijke ordening wordt in dat verband doorgaans rekening gehouden met een uitbreidingsmogelijkheid van ten minste 10% (en in bijzondere omstandigheden met een percentage van 20 -25%). Met de thans voorliggende planconstructie wordt het galvaniseerbedrijf op de huidige locatie 'bevroren', zonder rekening te houden met uitbreidingsmogelijkheden, althans zonder enig onderzoek hiernaar uit te voeren (eventueel in samenspraak met het bedrijf). Gelet op de marktomstandigheden zullen reclamanten binnen afzienbare termijn proces-vergrotingen dienen door te voeren. In dat verband wensen reclamanten evenmin milieuhygiënische beperkingen (akoestische en externe veiligheid) als gevolg van beperkt gevoelige omringende bestemmingen. In de nabijheid van het bedrijf van reclamanten zijn namelijk gemiddelde bestemmingsplancategorieën geprojecteerd, op grond waarvan bijvoorbeeld de effectuering van maatschappelijke voorzieningen of kantoorfuncties mogelijk worden gemaakt. Reclamanten wijzen op het feit dat de bestemmingsaanduidingen op de plankaart niet overeenkomen met de bestemmingsomschrijving in de planvoorschriften. Reclamanten geven verder aan dat het gemeentebestuur jarenlang aangegeven heeft dat het bedrijf zou moeten verplaatsen. Daarom hebben reclamanten investeringen uitgesteld. Hoewel het bedrijf nu op de locatie kan blijven zitten blijft het voorkeursrecht gemeenten van toepassing op het betreffende perceel. Reclamanten begrijpen niet waarom hun bedrijf methunneigend ommen niet buiten de plangrens is gehouden, temeer waar het plangebied geacht wordt uitsluitend te zien op het brugtracé en het gemeentebestuur inmiddels te kennen geeft dat het bedrijf op de huidige locatie wordt gehandhaafd. Volgens reclamanten is hiermee evenmin sprake van een goederuimtelijke ordening.
- c Reclamanten zijn van mening dat sprake is van een goedkeuringsverplichting betreffende de Natuurbeschermingswet (Nbw-wet). Reclamanten wijzen erop dat de onderzoeken met betrekking tot de Natuurbeschermingswet tekortschieten. Reclamanten wijzen daarbij op de habitat van marterachtigen binnen of nabij het tracégebied. Bij dergelijk onderzoek dient rekening te worden gehouden met het gedragende gevoeligheid van soorten en met specifieke gevolgen voor een soort. Bovenal is de vraag of alle te beschermen soorten in kaart zijn gebracht. Verder is ten aanzien van bepaalde te beschermen soorten (bijvoorbeeld Steenmarters) louter sprake van aannames, waarbij geen grondslag is te vinden in veldonderzoek.
- d Reclamanten geven aan dat gelet op onder meer het Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2004 -2005 binnen het plangebied sprake zal zijn van overschrijdingen van de norm die de regelgeving voor de luchtkwaliteit stelt. Gelet op alle eerder rapportages hierover zal volgens reclamanten sprake zijn van een toename van de overschrijding van de normen voor fijnstof vanwege de tweede stadsbrug. In dit verband is de vraag of had mogen worden volstaan met een toetsing aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en of derhalve in het kadervan het overgangsrecht niet is toegetst dient te worden aan de wettelijke regeling die sinds 15 november 2007 geldt. Reclamanten verzoeken in dit verband met een zogeheten ex-nunc benadering rekening te houden. Reclamanten geven aan dat voor zover hier de Wet Luchtkwaliteitseisen zou gelden, reclaman-ten primair van oordeel zijn dat het bepaalde in artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet Milieubeheer niet in overeenstemming is met het Europese recht. In dat verband wordt verwezen naar een bijdrage van mr. D.S.P. Fransen, Wet Luchtkwaliteitseisen, Den Haag maakt steeds meer mogelijk, Bouwrecht 2008, p. 164. Voorts verwijzen reclamanten hier naar de Afdelingsuitspraak van 26 juli 2006, nr 200507481/1, waaruit volgt dat hier niet mag worden gesalderd, voor zover de normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 reeds worden overschreden. Verder is ook de wijze van salderen in strijd met het Besluit Luchtkwaliteit 2005, althans de Wet Luchtkwaliteitseisen c.q. titel 5.2 Wet Milieubeheer.

- Verder is in dat kader al eerder door het gemeentebestuur ten onrechte gesteld dat de stadsbrug een lokale functie zou hebben. Volgens reclamanten zal de brug evenwel een regionale functie hebben. De Stadsregio Arnhem -Nijmegen stelt namelijk in haar Regionale Nota Mobiliteit van 11 mei 2007 dat de stadsbrug een regionale gebiedsontsluitingsweg betreft (de brug wordt daarin benoemd als "regionale hoofdweg").
- Het is voor reclamanten niet duidelijk in hoeverre de Raadisteruggekomen van het eerder ingenomen en onjuiste gemeentelijk uitgangspunt. Volgens reclamanten wordt er ook in het nieuwe onderzoek van Witteveen+Bos wederom ten onrechte aannames gebaseerd op een tegunstig voorgestelde autonome situatie. De aannames dat de luchtkwaliteit ter plaatse zou kunnen verbeteren door roetfilters, is in dat verband geen maatregel die kan worden betrokken bij de onlosmakelijk samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, waarsprake is van overschrijding van de grenswaarden. Het Europees recht (EG-kaderrichtlijn Luchtkwaliteit en dochterrichtlijnen) verzet zich namelijk tegen een verplichting om roetfilters aan justitiabelen voorteschrijven. Verder wordt wederom ten onrechte gesaldeerdbinnen het zelfde invloed gebied.
- e De Raad is ten onrechte niet ingegaan op de aanvullende zienswijze die namens reclamanten per telefax op 11 juli 2007 is verzonden met betrekking tot de afdelingsuitspraak van 30 mei 2007, AB2007,206.
- f Reclamanten zijn van mening dat onvoldoende en niet zorgvuldig genoeg onderzoek is gedaan naar de archeologische waarden binnen het plan gebied. Op pagina 31 van de bestemmingsplantoelichting wordt gewezen op de noodzaak tot een betere bescherming van het bodemarchief en vooral ook het tijdig meewegen van de archeologische belangen. De desbetreffende rapportage van adviesbureau RAAP is zowel wat betreft de opzet als het gekozen gebied te beperkt. Dat wordt volgens reclamanten in de plantoelichting zelf nota bene erkend. Voorzover reclamanten hebben kunnen nagaan is er nog steeds geen ander onderzoek als bedoeld in de bestemmingsplantoelichting uitgevoerd. In dit verband verwijzen reclamanten naar de uitspraak van de ABRvS van 6 juli 2005, zaaknummer 200408781/1.
- Onder de gegeven omstandigheden ligt een plan vaststelling dan niet in de rede. Ook worden archeologische waarden niet geborgd, bijvoorbeeld via een aanlegvergunningen selectie.
- g Op grond van artikel 15 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) in samenhang met het eerste lid van artikel 74 van de Wet Geluidhinder dient in verband met de omvang van het geluid zowel in het stedelijk als het buitenstedelijke gebied aan weerszijden van de wegeenzone te worden aangegeven als mede de functie van de weg en de dwarsprofiel of het aantal rijstroken. Deze zogenaamde zoneringsverplichting geldt niet voor wegen waar een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Uit het rapport van bureau DGMR kan worden afgeleid dat de wegendielliggingen gebiedend niet als woongebied gelden ook in de toekomst een wettelijke snelheid van 50 km per uur zullen krijgen. Het ontwerp bestemmingsplan zelf is op dit punt niet duidelijk.
- Op de plank kaart is geen geluidszonering aangegeven. Tevens is verzuimd op de plank kaart de functie van de voornaamste weg en aangegeven, als mede het dwarsprofiel dan wel het aantal rijstroken daarvan. Ook in de planvoorschriften zijn hieromtrent geen voorschriften neergelegd.
- h Reclamanten geven aan dat in tegenstelling tot de opbrengstende kosten van het plan in het geheel niet onderbouwd zijn. Hierdoor wordt geen inzicht verschaft en kan niet worden beoordeeld of de verworven kosten reëel zijn en of in de plankosten ook de planschadelende plankosten onder de Ruimtelijke Ordening zijn begrepen. Daarnaast zullen de kans groot is dat gezien de hoge archeologische verwachting de aanleg van de weg

- vooreenlangeperiodemoetwordengestaaktwanneermenopeenarcheologischewaa r-
devolobjectstuit.
- i Degrondenaangewezenvoor'verkeersdoeleinden -brug' zoalsneergelegdinartikel5van deplanvoorschriftenzijnprimairbestemdvoorhetrealiserenvaneenbrugmetbijbehoren. Inartikel5.3vandeplanvoorschriftenisvervolgensvoorhetCollegevanBurgemeesteren Wethouders een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen teneinde het gebruik van dedesb e-
treffende gronden ten behoeve van andere (dubbel)bestemmingen toe te staan. Het b o-
venstaande brengt volgens reclamanten met zich mee dat grondendiethans op basis van
het geldende bestemmingsplan opeen bepaaldewijzemoenwordengebruiktgelet opa r-
tikel5.1 onderhetovergangsrechtwordengebracht, terwijlartikel5.3ditgebruikdoormi d-
delvaneenvrijstellingweermogelijkkanmaken. Reclamanten gevenaandatdebinne n-
planse vrijstellingsmogelijkheid die de WRO mogelijk maakthier opeenone igenlijkewijze
gebruikt wordt. Daarnaast heeft de mog elijke consequentie van het toepassen van deze
vrijstellingsmogelijkheid tot gevolg dat het gebruik van gronden en de daarop aanwezige
panden die zijn wegbestemd weer herleven waardoor deze ten onrechte niet positief zijn
bestemd. Het zelfde geldt volgens reclamanten voor devrijstelling sbepalinginartikel6.3.
- j De algemene wijzigingsbevoegdheid zoals neergelegd in artikel 19 van de planvoorschri f-
tenis naar het oordeel van reclamanten onvoldoende obje ctief begrensd. Ingevolge artikel
11, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen Burgemeester en Wetho u-
ders binnende bij het plante bepalengrenzen het plan wijzigen. In hethiervoor bedoelde
artikel 19 staat echter alleen vermeld dat de be stemming van gronden kan worden gewi j-
zigd in een andere bestemming, maar is verzuimd aan te geven wanneer en onder welke
voorwaarden.
De milieuaspecten worden niet in de algemene wijzigingsbevoegdheid van het plan ve r-
meld. Volgens reclamanten levert de wij zigingsbevoegdheid net als de hierboven g e-
noemde vrijstellingsbevoegdheden de rechtsonzekere situatie met zich mee dat gronden
die primair zijn weg b estemd doormiddel van het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid
toch weermogenwordengebruikt inde than sbestaandevorm.
Ook de overige (bijzondere) wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan voldoen niet
aan de eis die artikel 11 WRO endeter zakerelevanter rechtspraak van de Afdeling b e-
stuursrechtspraak van de Raad van State eraan verbinden. Deze wi jzigingsbevoegdheden
(ook gezien in samenhang met de algemene wijzigingsbevoegdheid) kunnen tot een gri j-
pende verandering van de structuur van het plan leiden. De wijzigingsbevoegdheid is vo l-
gens de afdelingsrech tspraak slechts bedoeld voor een wijziging vaneenbestemmingop
ondergeschikte onderdelen. De wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.4 van de voorschriften
kan zelfs leiden tot volledige wegbestemming van bedrijfsfuncties of neerkomen op impl i-
ciet of verkapt overgangsrecht. Aldus dienen de bedoelde w ijzigingsbevoegdheden in i e-
der geval niet de goede ruimtelijke ordening en de rechtszekerheid.

BEOORDELING

Ada

Behoudens de uitzondering van artikel 23 lid 2 WRO, waarvan hiergeensprake is, is er voor de Raad geen verplichting reclamanten persoonlijk op de hoogte te stellen van de stand van zaken met betrekking tot de procedure van een bestemmingsplan. Een en ander blijkt ook uit de juri s-
prudentie. De vaststelling van het bestemmingsplan en de terinzagelegging zijn gepubliceerd in de Staatscourant en in het Nijmeegs weekblad De Brug. Reclamanten zijn persoonlijk in kennis gesteld van de rectificatie van de publicatie van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan. In die publicatie is aangegeven dat degenen die het methet besluit tot vaststelling niet eens zijn en die in de voorprocedure tijdig zienswijzen hebben ingediend bedenkingen tegen het beste m-
mingsplan kunnn indienen. Ook is vermeld dat degenen die eerder bedenkingen hebben ing e-
diend kunnen volstaan met de mededeling dat zij de bedenkingen handh aven.

De toepassing van versnelde onteigening (artikel 13 WRO) was opgenomen in het artikel van de wijzigingsbevoegdheid (artikel 19). Naar aanleiding van de zienswijzen is dit artikel gewijzigd, waarbij tevens de toepassing van artikel 13 WRO is geschrapt. In de publicatie is de wijziging van artikel 19 aangegeven.

Ten tijde van de besluitvorming in de gemeenteraad zijn reclamanten in kennis gesteld door toezending van de zienswijzennota, waaruit de strekking van het te nemen besluit bleek. Daarnaast hebben reclamanten bedenkingen ingediend bij ons college binnende daarvoor geldende termijn en hebben wij deze bedenkingen meegewogen in onze besluitvorming. Overigens hadden reclamanten ons ook nog kunnen verzoeken een termijn te stellen om de bedenkingen dertemotiveren c.q. aan te vullen. Wij zijn daarom van mening dat reclamanten niet in hun belang zijn geschaad.

Adb

Duidelijk moet zijn dat de milieudoelstellingen in het project leiden tot de overweging dat de ligging van het bedrijf ten oosten van de nieuwe route naar de Stadsbrug in beginsel onwenselijk is. Ook beoogt het stedenbouwkundige plan voor het gebied rond de aanlanding van de Stad brug een groene setting met daarin een aantal losse gebouwen. De uitstraling van het huidige gebouw komt daarmee niet overeen. Nu geen aankoop of onteigening plaats zal vinden is het bedrijf echter toch positief bestemd (B2). Wat betreft uitbreidingsmogelijkheden moet geconstateerd worden dat deze in het vigerende bestemmingsplan niet aanwezig waren. In het nieuwe bestemmingsplan is het bebouwingspercentage echter hoger en zijn de maximale bouwhoogten uitgebreid.

Ook is er middels de wijzigingsbevoegdheid van artikel 3.4 de mogelijkheid om conform het uitgangspunt van het stedenbouwkundige plan twee losse gebouwen te realiseren, waarvan één tot een hoogte van maximaal 30 meter. Directe milieuhygiënische conflicten tussen de vigerende bestemming en de omliggende bestemmingen zijn niet aanwezig.

De bestemmingsaanduidingen op de plankaart komen overeen met de bestemmingsomschrijvingen in de voorschriften. Het woord *categorie* op de plankaart duidt niet de categorie aan die is genoemd in de Staat van bedrijfsactiviteiten in het bestemmingsplan, maar verwijst naar de categorie bestemming in de voorschriften, zo verwijst de bestemmingsaanduiding B1 = bedrijf categorie 1 in de voorschriften naar bedrijven in de categorie 1 tot en met 4 in de Staat van bedrijfsactiviteiten.

De locatie ligt dermate dicht bij het stadsbrugtracé dat de hierboven bedoelde doelstellingen logischerwijs leiden tot het betrekken van de locatie in dit bestemmingsplan. In de toekomst is de locatie een belangrijk toegangspoort tot Nijmegen. Het bedrijf is op dit moment positief bestemd en kan haar activiteiten voortzetten. In hoeverre het gemeentebestuur in de toekomst nog gebruik wenst te maken van het gevestigde voorkeursrecht gemeenten en hoelang dit gevestigde voorkeursrecht gemeenten nog doorloopt is ons niet bekend. De belangen van reclamanten worden door het gevestigde voorkeursrecht gemeenten echter niet geschaad.

Adc

Er is geen sprake van een goedkeuringsverplichting in het kader van de Natuurbeschermingswet. Door het gemeentebestuur van Nijmegen een onderbouwing aanvraag Natuurbeschermingswetvergunning opgesteld waarin sprake is van een passende beoordeling, effectbepaling ecologische hoofdstructuren beschermdesoorten en een compensatieplan. Er is gekeken naar in hoeverre kwalificerende habitattypen en soorten door de realisatie van de nieuwe stadsbrug worden geschaad. Daarna is op basis van een veldonderzoek bepaald of de habitattypen en soorten voorkomen in het plangebied. Marterachtigen zijn geen onderdeel van de instandhoudingdoelstellingen van de speciale beschermingszone 'uiterwaardenvan de Waal'. Goedkeuring op basis van de Natuurbeschermingswet is daarom niet van toepassing voor deze soorten. Marterachtigen komen gezien de "Beschermd Natuurwaardenkaart Nijmegen" ook niet in het plangebied voor. De mogelijke effecten van de realisatie van de nieuwe stadsbrug op de Flora en fauna van de beschermdesoorten zijn uitgewerkt tijdens fase 1 van de milieueffectrapportage.

Basis hiervoor is een uitgevoerd veldonderzoek in de Oosterhoutse Waarden aangevuld met gegevens van Particuliere Gegevensbeherende Organisaties. In een later stadium is ook (veld) onderzoek gedaan in de omgeving van de Energieweg. Het onderzoek concludeert dat geen effecten worden verwacht voor de Steenmarter als gevolg van de realisatie van de stadsbruggen debijbehorende aan - en afvoerwegen.

Onzes inziens zijn er geen tekortkomingen in de rapportages. Volledigheidshalve verwijzen wij ook nog naar het door ons gestelde onder PLANBEOORDELING.

Add

Formeel volgens de overgangsregeling in de Wet milieubeheer moet getoetst worden op het "oude" recht, dat wil zeggen het Besluit luchtkwaliteit 2005. Inhoudelijk zal de toetsing in beide situaties op dezelfde wijze plaatsvinden.

De 2^e alinea gaat over de regionale dan wel lokale functie van Stadsbrug. Het benoemen van de functie die de brug zal hebben betreft geen prognose voor verkeersaantallen. Voordit laatste is het verkeersonderzoek gedaan. Op een groter schaalniveau geldt dat de A50 een landelijke en regionale functie heeft en de Stadsbrug een lokale en regionale functie. Dit sluit echter niet uit dat de brug in de A50 ook een lokale functie heeft voor lokaal verkeer en dat een automobilist ervoor kan kiezen een landelijke route te verlaten en door Nijmegen te rijden. In het verkeersonderzoek is gemotiveerd aangegeven welk aandeel doorgaand verkeer verwacht mag worden. Uit de toedeling van het verkeersmodel is af te leiden dat voor doorgaand verkeer de aantrekkingskracht beperkt blijft tot een aandeel van circa 10%, wat als zeer acceptabel wordt beschouwd. Wij zijn van mening dat het gemeentebestuur de situatie niet te gunstig eefting e-schat, want in het verkeersmodel is nog géén rekening gehouden met de gunstige effecten van (dynamisch) verkeersmanagement en van de nieuwe informatie die de weggebruiker ter beschikking staat om de snelste route te kiezen (digitale route informatie panelen, GPS & navigatiesystemen). De toename van het verkeer in Gelderland geldt voor lokaal, regionaal en doorgaand verkeer en is niet van invloed op de procentuele verdeling. De uitkomsten van het verkeersmodel ten aanzien van de verdeling voor het riviervoers overschrijdend verkeer in Nijmegen is:

- 10% doorgaand verkeer;
- 40% verkeer van en naar Nijmegen en directe omgeving (regio);
- 50% lokaal verkeer Nijmegen en directe omgeving (regio).

Deze getallen zijn het resultaat van de modelberekening, waarbij de verschillen niet eenduidig zijn toe te wijzen aan een van de genoemde wijzigingen. De route via de stroomwegen is ook van uitbrandstofgebruik te verkiezen. Het aantal extra kilometers wordt gecompenseerd door de gelijkmatige doorstroming.

Het verkeersmodel gaat uit van reële aannamen en de gemeente heeft zich niet bewust "rijk" gerekend. Een aantal factoren die een positief effect op de omvang van de verkeerstroming zullen hebben zijn niet in het verkeersmodel meegenomen (verkeersmanagement, informatievoorziening). Er is dus géén sprake van een onderschatting.

De 3^e alinea betreft een vermeende (en tenonrechte) te gunstig voorgestelde autonome situatie. In het validatieonderzoek luchtkwaliteit wordt conform de regelgeving betreffende saldering steeds in alle relevante rekenjaren de autonome situatie vergeleken met de plansituatie in hetzelfde rekenjaar.

Ad e

De toepassing van versnelde onteigening (artikel 13 WRO) was opgenomen in het artikel van de wijzigingsbevoegdheid (artikel 19). Naar aanleiding van de zienswijzen is dit artikel gewijzigd, waarbij tevens de toepassing van artikel 13 WRO is geschrapt. In de publicatie is de wijziging van artikel 19 aangegeven.

Ad f

Ter voorbereiding van het ontwerp van de Stadsbrug en het maken van de bestekken is een document opgesteld, Strategie Archeologische Waarden geheten. Dit document wordt onderdeel

van de aanbesteding van de Stadsbrug. Er wordt in beschreven welke archeologische onderzoeken moeten plaatsvinden. Zo is beschreven voor het tracé ten zuiden van de Waal dat daar overal waar bodem dieper dan 0.30m. wordt geroerd eerst een vooronderzoek moet worden uitgevoerd in de vorm van proefsleuven (geen booronderzoek omdat de ervaring leert dat deze vorm van onderzoek in dit deel van Nijmegen weinig tot geen goede resultaten oplevert). In het tracé ten noorden van de Waal wordt als eerste stap wel eerst een booronderzoek uitgevoerd. Nadat afronding van het vooronderzoek neemt het bevoegd gezag een selectiebesluit. Hierin zal zijn aangegeven hoe er met de aangetroffen archeologische waarden omgegaan moet worden: fysieke bescherming, opgraven of archeologische begeleiding.

Nu de verwachtingswaarde voor vondsten in het gebied laag is wordt het opnemen van voorwerpen zoals een aanlegvergunningstelsel niet beschouwd als een juist middel. Op basis van de Monumentenwet 1988 kunnen rechtstreeks voorwaarden worden gekoppeld aan bouwvergunningen. Binnen het gebied is voorts sprake van veel bestaande bebouwing en grotendeels reeds geroerde grond. Voor zowel de Stadsbrug als het te uitgeefbare gebied ter terrein geldt dat het gemeentebestuur op privaatrechtelijke grondslag het benodigde vooronderzoek zal vastleggen. Tijdens het vooronderzoek zullen eventuele graven, het vermoede Romeinse wegtracé en andere archeologische waarden kunnen worden vastgesteld.

Adg

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant van Raaij door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbossche weg en Industrieplein op pagina 8 onder 2 (reclamant 3 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling. Wij voegen hier nog aan toe, dat in artikel 4 Verkeeren artikel 5 Verkeer –brug van de voorschriften is aangegeven, dat de hoofdverkeerswegen 2x2 rijstroken hebben. Voor wat betreft de Wet geluidhinder mogen wij hierbij ook nog verwijzen naar artikel 5.4 van de voorschriften.

Adh

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant van Raaij door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 10 onder 7 (reclamant 3 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling.

Adi

De gekozen constructie doet recht aan de gewenste situatie. Het bestemmingsplan beoogt primair de realisering van de Stadsbrug. Indien nieuwbouw binnen de gelegde dubbelbestemming in combinatie met de brug mogelijk blijkt, kan dergelijke nieuwbouw worden toegestaan. Het gaat dus niet om gebruik dat onder het overgangsrecht is gebracht. Overigens doet deze situatie zich niet voor bij deze bedrijfslocatie.

Adj

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamante door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 11 (reclamanten 4 in de zienswijzennota). Hierin wordt verwezen naar de reactie op de algemene formele aspecten van reclamant 3 onder punt 9 en 10 op pagina 10. Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen voegen hieraan het volgende toe.

De wijzigingsbevoegdheid is wel degelijk objectief begrensd. Het voorschrift geeft alleen de bevoegdheid indien wordt voldaan aan de genoemde aanleidingen en geeft voorts de beperkingen aan.

Er is geen sprake van gronden die volledig zijn wegbestemd door middel van een wijzigingsbevoegdheid en die later toch weer in de bestaande vorm gebruikt mogen worden. De beperkte wijzigingsbevoegdheid (art. 4.3) ziet op het inpassen van of weleens brede of weleens smalle weg. In alle gevallen is sprake van een wijziging van de bestaande situatie op dit perceel.

Ook de wijzigingsbevoegdheid van artikel 3.4 is begrensd. Zowel de aanleiding voor de toepassing als de omvang daarvan zijn opgenomen. De ratio van de toepassingsmogelijkheid is gelogen in de milieudoelstellingen van het bestemmingsplan. Het is ongewenst dat na het eventueel beëindigen van het bedrijf een volgend bedrijf in dezelfde milieucategorie zich aldaar kan vestigen. Voor de overige mogelijkheden op het perceel verwijzen wij naar de beoordeling onder 9b.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goedkeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan.

9 T. Carpay en J. de Kanter mede namens een groot aantal bewoners van de Kerstraat, Florence Nightingalestraat, Dr. De Blécourtstraten H. Dunantstraat

SAMENVATTING

a Voor de samenvatting van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de samenvatting van de zienswijzen door de Raad in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein onder reclamanten 200ppagina41 tot en met 42.

b Volgens reclamanten geeft de Raad aan dat in de plannetoelichting de stand van zaken is vermeld met betrekking tot de verkeersstructuur inzake de Stadsbrug. Daarnaast wordt aangegeven dat in het Validatieonderzoek Luchtkwaliteit Stadsbrug 2008 een verantwoording van het studiegebied, inclusief de Waalsprong, is gegeven. Reclamanten zijn van mening dat hiermee niet tegemoet wordt gekomen aan het bezwaar dat gekozen is voor twee aparte bestemmingsplanprocedures voor twee gebieden waar bestemmingswijzigingen plaats moeten vinden als gevolg van de ontwikkeling van de Stadsbrug. De tweedeling betreft een deel van het Waalspronggebied en het tracé Neerbosscheweg - Energieweg. Het opknippen van de bestemmingsplannen maakt het voor reclamanten moeilijk de samenhang van beide plangebieden te zien. Volgens reclamanten is een gevolg van het opknippen dat wijzigingen die in het ene plangebied plaatsvinden gedurende de besluitvormingsprocedure en consequenties hebben voor het andere plangebied, niet automatisch in dat andere plangebied kunnen worden verwerkt. Ook kunnen deze wijzigingen dan niet direct worden gecommuniceerd met reclamanten.

c Reclamanten geven aan dat de Raad niet in gaat op het bezwaar dat mogelijkheden om negatieve effecten voor omwonenden te voorkomen met maatregelen als groene geluidschermen niet of slechts marginaal in het bestemmingsplan zijn vastgelegd. Reclamanten geven aan dat in tegenstelling tot wat beloofd is schermen worden geplaatst die aanzienlijk lager zijn en niet "groen" zijn. Daarnaast komt er volgens reclamanten op de Energieweg tussen de Neerbosscheweg en Wolfskuilseweg geen talud met bomen. Kortom, maatregelen die negatieve effecten van de stadsweg acceptabel maken voor reclamanten blijken na de vaststelling van het bestemmingsplan in te beperkt te zijn opgenomen.

d Reclamanten geven aan dat de Raad niet ingaat op het bezwaar dat geen onderzoek is gedaan naar de te verwachten effecten op de gezondheid van omwonenden van het tracé van de Stadsbrug.

e Reclamanten geven aan dat de Raad niet ingaat op het bezwaar dat in de MER een verantwoording ontbreekt voor de claim dat de milieudruk niet toeneemt, terwijl de Commissie MER hierin haar commentaar expliciet om heeft gevraagd. Volgens reclamanten neemt de milieudruk in het "vuile" deel van Nijmegen verder toe en wordt het "schone" deel nog schoner. De Raad is van mening dat op plaatselijk niveau gesaldeerd mag worden. Reclamanten vinden het onbegrijpelijk dat de Raad niet zorgvuldig kijkt naar de milieudruk in

- het gebied terwijl tal van jongeren in het gebied onderwijs genieten of er in de toekomst zullen gaan wonen.
- f Reclamanten geven aan dat de bestemmingswijziging van wonen en recreatie naar e-
mengde doeleinden/bedrijfsdoeleinden ten aanzien van een perceel aan de oostkant van t-
de Energieweg, ongeveer een halve hectare groot, vanaf de hoek van de Dr. de Blecour
straat tot en met het sportpark Schoonhorst, onacceptabel is. De bestemmingswijziging
gaat in tegen alle afspraken uit het verleden (waaronder het vigerende bestemmingsplan)
om het dorpse karakter van Heeste te behouden en de industrie op afstand te houden. Voor
de aanleg van een rotonde moeten op de kop van Dr. de Blecourtstraat twee woonhuizen
verdwijnen. Volgens reclamanten wordt deze grond en een deel van het sportpark
Schoonhorst gebruikt voor een nieuw bedrijventerrein in.
Reclamanten geven aan dat de woningen niet tegen het industriegebied aanliggen maar
aan de "Heese" kant van de Energieweg in een aaneengesloten woonstraat. Op de b e-
stemmingswijziging van het deel van het sportpark gaat de Raad niet in. Reclamanten zij n
van mening dat de noodzaak om het bedrijventerrein over de Energieweg heen te tillen
niet ligt aan de ruimte voor een nieuwe rotonde en de geluidshinder die zo'n rotonde met
zich meebrengt. Volgens Reclamanten zijn de gelden nodig voor een nieuw kunstgra s veld
voor voetbalclub Blauw Wit.
Reclamantengeven aan dat de Raad de bestemming van een strook grond vanaf de hoek
van de Dr. de Blecourtstraat tot en met het terrein van voetbalvereniging Krayenhoff twee
jaar eerder liet wijzigen om redenen die niets met de aanleg van de stadsbrug te maken
hadden. Bij deze wijziging was geen mogelijkheid tot inspraak.
- g Volgens reclamanten is de stelling dat slechts 10% van het verkeer over de stadsbrug zal r-
bestaan uit regionaal verkeer onterecht. Reclamanten vinden de kwaliteit van de ve r-
keersmodellen onvoldoende en het gebruik van de verkeersmodellen verkeerd. Reclama n-
ten verwijzen naar de keuze tussen de route vanaf de A73 richting het noorden. Er zal g e-
kozen worden tussen de route A73 -A50 -A15 (richting Arnhem) of de route via de Ene r-
gieweg en de nieuwe stadsbrug. De stadsbrug zal meer verkeer trekken door het ontbr e-
ken van onder andere rotondes en stoplichten. Reclamanten zien de oplossing voor de
ontsluiting van Nijmegen in het door trekken van de A73 en een nieuw wegten
Oosten van Nijmegen. De stadsbrug maakt het verkeersprobleem in Nijmegen groter en
het leefmilieu voor reclamanten (nog) slechter.
- h Reclamanten maken bezwaar tegen het feit dat in het plan geen plaats is voor park West l-
ten zuiden van de Wolfkuilseweg tot aan de Neerbosscheweg. Reclamanten geven aan
dat het feit dat het park niet gerealiseerd wordt consequenties heeft voor de recreatieve,
de ecologische en de milieufunctie. Waar geen groen is kan niet gerecreëerd worden.
Hiermee wordt tevens een natuurlijke isolatiefunctie weggenomen op de voorgeste l-
de nieuwe functie van de Energieweg. Reclamanten vinden de opmerking dat er nieuw
groen wordt geïntroduceerd bij de tuin van Sancta Maria onvoldoende. Hiermee komt er
geen park Westten zuiden van de Wolfskuilseweg zoals aangeduid in de beleidsstukken.
- i Reclamanten verwijzen naar bezwaar 4 (9 onder f van dit besluit) van de bedenkingen e-
met betrekking tot de ondemocratische procedure van de bestemmingswijziging. In deze
bedenking geven reclamanten aan dat het afschermen van de wijk Hees met een nieuw
bedrijventerrein bijzonder ongeloofwaardig overkomt. Iedere burger begrijpt dat nieuwe
bedrijven nog meer geluidshinder, nog meer uitstoot en nog meer verkeer met zich me
brengen. Volgens reclamanten heeft de reden voor deze bestemmingswijziging niets met
de zorg voor de burger te maken.
- j Reclamantengeven aan dat het gemeentebestuur zich onttrekt aan vigerende regelgeving
doortewijzen op de ouderdom van structuurvisies en bestemmingsplannen. In plaats van

actiete ondernemen om vervroegd te komen tot nieuwe visies en plannen, besluit het gemeentebestuur zich niet meer aan te houden en zonder inspraak een eigen interpretatie te formuleren.

k Voordesamenvatting van de onderdeeln makende bedieningen van de Vereniging Stedelijk Leefmilieu verwijzen wij naar desamenvatting van reclamanten nr. 2.

l Reclamanten verwijzen nog naar het verslag van de Stichting Advisering Bestuursrecht spraak uitgebracht naar aanleiding van het eerste besluit van Ge deputeerde Staten met betrekking tot dit bestemmingsplan. Met namen a.v. de door de gemeente voorgestelde wijziging de bestemming van een strook grond op de kop van sportpark Schoonhorstte wijzigen van recreatie in de bestemming 'gemengde doeleinden/bedrijfsdoeleinden'.

BEOORDELING

Ada

Voor de beoordeling van de als herhaald verklaarde zienswijzen verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijzen door de Raad in de zienswijzennota bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Indu strieplein onder reclamanten 20 op pagina 41 tot en met 42. Wij kunnen instemmen met deze weerlegging.

Adb

Er is inderdaad sprake van dat de door reclamanten genoemde gebieden functionele samenhang vertonen, terwijl daarvoor toch viagescheiden procedure plannen worden voorbereid. Een oorzaak hiervan is dat de Waalsprong en de Stadsbrug een separate voorbereiding via MER procedures hebben gekend en qua ruimtelijk opgave los staan van elkaar. De relatie tussen beide plannen is gelegd via de verkeersonderzoeken en luchtonderzoeken. De toelichting van het bestemmingsplan gaat daarom ook in op de situatie in de Waalsprong. In het Validatierapport Luchtkwaliteit voor de Stadsbrug zijn uiteraard ook de gegevens van de Waalsprong gebruikt. De essentie van de situatie is hiermee duidelijk gegeven; qua verkeer en milieu hebben Waalsprong en Stadsbrug samenhang, qua ruimtelijke opgave staan ze los van elkaar. Het vervatten van zowel het plangebied van de Stadsbrug als de verkeersstructuur voor de Waalsprong in één bestemmingsplan is ook niet goed denkbaar. Ook binnen de Waalsprong is een fasering aangebracht in de bestemmingsplannen. Overigens zijn voor de Waalsprong recent een tweetal ontwerpbestemmingen in procedure gebracht. In deze recente bestemmingsplannen is een uitputtende verantwoording opgenomen van de milieusituatie en de verkeersstructuur in de Waalsprong. De diverse plannen kunnen procedureel goed los van elkaar worden voorbereid waarbij onderlinge inhoudelijke afstemming wel plaats vindt. Het historische verloop is zo gegaan dat de Waalsprong al gedurende de jaren '90 aan de orde was. Pas ruim na het jaar 2000 is de Stadsbrug op de agenda gekomen. In het MER Waalsprong 2003 is rekening gehouden met de realisering van de Stadsbrug, maar dit MER kon niet vooruitlopen op het benodigde MER Stadsbrug. Uit het MER Stadsbrug 2004 bleek vervolgens dat de rotonde Stadseiland en de A325 een te groot knelpunt waren. Deze conclusie was weer de oorzaak voor de aanvulling van het MER Waalsprong in 2006 (verkeersstructuur). Er is sprake van een duidelijke wisselwerking tussen beide projecten die qua verkeers- en milieueffecten goed met elkaar in verband zijn gebracht.

Adc

Op basis van het akoestisch onderzoek is bepaald hoe hoog de plaatsenschermen langs de Energieweg moeten worden. De Energieweg heeft een bestemming verkeer (artikel 4) in het bestemmingsplan. Binnen deze bestemming worden milieuvoorzieningen voor geluidwering en luchtkwaliteit mogelijk gemaakt. Het is niet gebruikelijk de precieze uitvoering van de schermen in beton of een groene variant in de bestemmingsplan voorschriften optenemen. In dit verband kan volledigheidshalve nog worden verwezen naar pagina 44 en 45 van de plantoelichting, waar-

in een overzicht van de te nemen akoestische maatregelen is opgenomen. Gezien de reactie van de Raad in de zienswijzennota kunnen reclamanten erop vertrouwen dat deze schermen meteen groene uitstraling zoals bij de Brabantse Poort zullen worden aangelegd. Ook maakt de bestemming "verkeer" het mogelijk om groenvoorzieningen, berm, taluds en wadi's aan te leggen aan de oostzijde van de Energieweg. Reclamant verwijst zelf in de bedenking naar een brief van het college van B&W aan de Raad waarin staat dat onderzocht zal worden in hoeverre het mogelijk is extra bomen in te passen langs de Energieweg.

Add

De milieueffecten van de Stadsbrug zijn in diverse deelonderzoeken inzichtelijk gemaakt. Hier is in de milieueffectrapportages verslag van gedaan. De landelijke normstelling voor milieuaspecten zoals lucht en geluid is (onder meer) op grond van gezondheidsstudies bepaald. Door de Raad van Nijmegen is deze normstelling gevolgd. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke vereisten die zijn opgesteld om te voorzien in een gezonde leefomgeving.

Ade

Dat de milieudruk in Nijmegen West toeneemt en de rest van Nijmegen schoner wordt is geen goed weergave van de feitelijke situatie. Uit de MER studies en het Validatierapport Luchtkwaliteit volgt onmiskenbaar dat de milieudruk (luchtkwaliteit) verbetert op diverse plaatsen waar sprake is van overschrijdingen. Dit is ook de basis voor de saldering die is toegepast. Het salderingsgebied is daarbij zo groot dat het niet mogelijk en noodzakelijk is alle straten in beeld te brengen, maar alleen de plekken waar sprake is van wijzigingen. De plekken die al "schoon" zijn (en reeds onder de grenswaarde liggen) spelen geen rol in de saldering.

Adf

De bestemming "Gemengd" op de genoemde percelen, waarbinnen ruimte is voor lichte bedrijvigheid, is geen bedreiging voor het dorpse karakter van Hees. Er is geen sprake van uitbreiding van het bedrijventerrein. Verder is de wijziging kleinschalig en ingegeven door zowel de toename van geluid nabij de nieuwe rotonde, als de wens om door bebouwing het achterliggende gebied af te schermen van de rotonde. De hoekwoning zal geamoveerd moeten worden, terwijl de woning daarnaast behouden kan worden, maar dan wel met een andere bestemming. De afspraken uit het verleden worden daar waar mogelijk door het gemeentebestuur gehandhaafd, maar zullen zoals gebruikelijk altijd bezien moeten worden in het licht van nieuwe initiatieven.

Adg

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 41 en 42 (reclamant 20 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen voegen hieraan toe dat er geen voorbedachte aanname is dat regionaal verkeer geen gebruik maakt van de Stadsbrug maar dat het resultaat is van de berekeningen met het verkeersmodel. Het gebruik van routeplanners en navigatiesystemen is de afgelopen jaren belangrijker geworden bij de routekeuze, en dit belang zal de komende jaren nog meer toenemen. De vergelijking van de route via de A50 Ewijkende Stadsbrug valt voor doorgaand verkeer (buitende regio) in het voordeel van de A50 uit omdat deze een hogere rijnsnelheid en een betere doorstroming heeft.

Adh

In het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein is Park West niet meegenomen. De plannen voor de ontwikkeling van Park West zijn nog niet zover dat deze kunnen worden meegenomen in het onderhavige bestemmingsplan. De bescherming van de groene buffer van Hees is nu opgenomen in het bestemmingsplan Hees-Heseveld. Voor het overige deel van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stad

bruggen Energie weg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 41 en 42 (reclamanten 20 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling.

Adi

De bestemming "Gemengd" op de genoemde percelen, waarbinnen ruimte is voor lichte bedrijvigheid, is geen bedreiging voor het dorpse karakter van Hees. Er is geen sprake van uitbreiding van "het bedrijventerrein". Verder is de wijziging kleinschalig en ingegeven door zowel de toename van geluid nabij de nieuwe rotonde, als de wens om door bebouwing het achterliggende gebied af te schermen van de rotonde. De hoekwoning zal geamoveerd moeten worden, terwijl de woning daarnaast behouden kan worden, maar dan wel met een andere bestemming. De afspraken uit het verleden worden daar waar mogelijk door het gemeentebestuur gehandhaafd, maar zullen zoals gebruikelijk tijdbeziehen moeten worden in het licht van nieuwe initiatieven.

Adj

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadbrug en Energie weg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 41 en 42 (reclamant 20 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze weerleggingen voegen hieraan toe dat inspraakprocedures hebben plaatsgevonden zowel voor Het Kansendoek als het Koersdocument Koers West van de gemeente Nijmegen.

Adk

Voor de beoordeling van de ingelaste bedenkingen van de Vereniging Stedelijk Leefmilieu verwijzen wij naar de beoordeling van de bedenkingen van reclamant nr. 2.

Adl

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar het gestelde in de plantoelichting op pagina 24 onder het 3^e opsommingstekenteken. Ook mogen wij nog verwijzen naar het door ons gestelde onder Ad bij reclamant nr. 3 en Adf en Adh bij deze bedenking.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goedkeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan.

10 M.R. Kleijburg

SAMENVATTING

- a Het bestemmingsplan voorziet in een minirotonde bij de aansluiting van de Ambachtsweg en een rechtsaf aansluiting van de Wolfskuilseweg, beide op de Energie weg. Hierdoor is de Wolfskuilseweg en het daarachter gelegen gedeelte van de wijk Hees slechter bereikbaar. De Raad heeft in de reactie op de zienswijzen niet gemotiveerd waarom het standpunt van reclamant van een slechter bereikbaarheid onjuist zou zijn.
- b Het bestemmingsplan voorziet in een rechtsaf aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energie weg. In de zienswijzennota wordt gemotiveerd dat de genoemde maatregel mede is bedoeld om mogelijk sluipverkeer vanuit het centrum richting de A73 via de Wolfskuilseweg te tegengaan. In de zienswijze is door reclamant aangegeven dat er diverse alternatieve maatregelen denkbaar zijn om sluipverkeer via de Wolfskuilseweg te vermijden. De Raad geeft in haar zienswijzennota op geen enkele wijze aan waarom een of meer van de door reclamant voorgestelde maatregelen niet beter zouden zijn. Daarbij komt dat de door het gemeentebestuur gewenste maatregel (de rechtsaf aansluiting) weliswaar de Wolfskuilseweg vanuit het centrum richting A73 onaantrekkelijk maakt, maar niet in omge-

- keerde volgorde. De rechtsaf aansluiting vermindert niet alleen het sluipverkeer, maar is ook voor het bestemmingsverkeer nadelig. De door reclamant gesuggereerde mogelijkheid en deze zijn dat niet.
- c Vanwege de rechtsaf -aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg zal het lokale verkeer andere routes moeten kiezen om de A73 te bereiken. Reclamant heeft bezwaar tegen deze vorm van aansluiting omdat dit een toename betekent van verkeer en de bijbehorende negatieve verkeerseffecten (zoals lucht en geluid) in de wijk. Dit staat in contrast tot de verkeer sremmendemaatregel die eenige jaren eerder aangelegd zijn. Volgens reclamant geeft de Raad aan dat in de toekomst het verkeer in de wijk zal toenemen. Uit de MER blijkt dat op de Kerkstraat sprake zal zijn van een toename met 46% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hoewel dit volgens de normgeving van het gemeentebestuur toelaatbaar is vindt reclamant dit bijzonder onwenselijk.
- d Reclamant begrijpt niet waarom de drukke Wolfskuilseweg meer beperkingen in de aansluiting op de Energieweg krijgt dan de matig intensieve Ambachtsweg. Reclamant wijst erop dat de huidige verkeersintensiteit op de Wolfskuilseweg 8.800 (2005) bedraagt, terwijl onduidelijk is hoe hoog de verkeersintensiteit op de Ambachtsweg is. Volgens reclamant is hierdoor sprake van een onvoldoende weerlegde zienswijze.
- e Reclamant is van mening dat de effecten van alternatieve verkeerssluizen en maatregelen niet zijn onderzocht. Het verminderen van de verkeersintensiteit op de Wolfskuilseweg als gevolg van de rechtsaf -aansluiting houdt niet in dat dan geen onderzoek naar de alternatieve maatregelen hoeft te worden uitgevoerd. Het is immers niet uitgesloten dat daarmee een verdergaande vermindering van de verkeersintensiteit op zowel de Wolfskuilseweg als de andere wegen in de wijk Hees kan worden bewerkstelligd.
- f De Raad reageert op de zienswijze dat door de rechtsaf -aansluiting het lokaal verkeer wordt benadeeld vanwege een omrijdroute van 1,8 kilometer over de Energieweg dan wel over een door drempels vergeven route door de wijk Hees, dat de bovenlokale belangen zwaarder hebben gewogen dan de lokale belangen. Ook geeft de Raad in menig reactie aandacht aan de stad sbruggen Energieweg niet bedoeld is voor regionaal verkeer. Dit is volgens reclamant een strijdige opvatting.
- g Reclamant is van mening dat de Raad de noodzaak van doorstroming op de Energieweg ten onrechte als argument gebruikt om de middenberm ter plaatse van de Wolfskuilseweg (eventueel in combinatie met de Ambachtsweg) af te sluiten en slechts een beperkte aansluiting (rechtsaf aansluiting) te realiseren. Dit gezien de oversteekplaatsen die nodig zullen zijn voor fietsers en voetgangers, de maatregelen voor de bereikbaarheid van bedrijven en de noodzaak van bushaltes op de Energieweg, die ook de doorstroming belemmeren.
- h Reclamant geeft aan dat de Raad ingebreke blijft doordat geen financiële vergelijking maken van de mogelijke opties van een ander soort aansluiting van de Ambachtsweg en de Wolfskuilseweg op de Energieweg. Reclamant geeft aan dat het ten opzichte van de totale kosten van 261 miljoen slechts een fractie van de kosten zal gaan. Reclamant verzoekt op basis van het bovenstaande goedkeuring te onthouden aan het bestemmingsplan Stadsbrug -Energieweg voor wat betreft de aansluitingen van de Wolfskuilseweg en de Ambachtsweg op de Energieweg.

BEOORDELING

Ada

Wij zijn van mening dat de bereikbaarheid van Hees niet verslechterd. In de huidige situatie is Hees bereikbaar voor verkeer op de Energieweg zowel vanuit de Neerbosscheweg en vanuit het Industrieplein. In de toekomstige situatie blijft dit zo, alleen moet het verkeer vanuit het Industrieplein doorrijden tot de rotonde met de ambachtsweg om de afslag bij de Wolfkuilseweg te kunnen maken.

Adb

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de gekozen rechtsafransluiting van de Wolfkuilseweg op de Energieweg acceptabel. De rechtsafransluiting maakt zoals reclamant aangeeft de route voor sluisverkeer vanuit het centrum naar de A73 aantrekkelijk. Omgekeerd is sluisverkeer vanuit de A73 via de Wolfkuilseweg naar het centrum minder voor de hand liggend en is de rechtsafransluiting gewenst voor het behoud van de bereikbaarheid van Hees. Voor het overig deel van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 17 onder 1f en op pagina 18 onder 4 (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling

Adc

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 17 onder 1b en 1c (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat het MER 2006 aangeeft dat het percentage van 46% gerelativeerd moet worden.

Doordelage

verkeersintensiteiten in de uitgangssituatie is de onnauwkeurigheid van het model groter dan bij wegen met hoger(e) verkeersintensiteiten. Deze onnauwkeurigheid kan oplopen naar 20%, terwijl dat in andere gevallen rond de 10% ligt. Bij de toedeling van nieuwe verkeersintensiteiten op het wegennet als gevolg van de Stadsbrug wordt het verkeer in "groepen" van 50-100 auto's verdeeld. Hierdoor is het effect op een weg met lage verkeersintensiteit vaak groter. De Kerksstraat blijft ook na de aanleg van de Stadsbrug een rustige straat.

Add

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 18 onder 3 (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat een volledige aansluiting van de Wolfkuilseweg op de Energieweg sluisverkeer mogelijk maakt vanuit het centrum. Een volledige aansluiting van de Ambachtsweg op de Energieweg heeft het nadeel van sluisverkeer niet.

Ade

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 17 onder 1e (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordelingen en voegen hieraan toe dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening de gekozen rechtsafransluiting van de Wolfkuilseweg op de Energieweg acceptabel is en dat daarom niet nader hoeft te worden gekeken naar alternatieve verkeersluwemaatregelen. Onderzoek naar aanvullende maatregelen om de verkeersintensiteit in de Wijk Hees verder gaand te verminderen is overigens in de toekomst niet uitgesloten.

Adf

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 17 onder 1b en 1f (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat met het lokale belang bedoeld wordt het belang van de bewoners van Hees om gebruik te kunnen maken van een linksaf-aansluiting op de Energieweg. Dit is afgezet tegen belang om wijkvreemd verkeer uit andere delen van Nijmegen (bovenlokaal) te kunnen weren door sluipeverkeer via de Wolfkuilseweg richting de A73 te ontmoedigen.

Adg

Voor de beoordeling van deze bedenking verwijzen wij naar de beoordeling van de zienswijze van reclamant door de Raad in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 18 onder 4 (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling en voegen hieraan toe dat ook de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, die maatregelen voor de bereikbaarheid van bedrijven en de bushaltes op de Energieweg, voor zoverre deze nodig zijn, zo zullen worden uitgevoerd dat deze doorstroming van de Energieweg zo in mogelijk beperken.

Adh

In het kader van een goed ruimtelijk ordening voldoet de gekozen rechtsaf-aansluiting van de Wolfkuilseweg op de Energieweg en hoeft daarom geen nader onderzoek gedaan te worden naar andere mogelijke opties en de financiële mogelijkheden daarvan. Wij verwijzen voor de beargumentering van de gekozen oplossing hierbij naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant door de Raad. Deze weerlegging is te vinden in de zienswijzennota behorend bij het bestemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein op pagina 17 onder 1f en op pagina 18 onder 4 (reclamant 10 in de zienswijzennota). Wij kunnen instemmen met deze beoordeling.

De bedenkingen geven, gelet op het vorenstaande, geen aanleiding tot onthouding van goedkeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan.

PLANBEOORDELING

Regionaal Plan 2005 - 2020

De doelstelling van het Regionaal plan met betrekking tot mobiliteit is het realiseren van een comfortabel mobiliteitsnetwerk in de stadsregio, zodat burgers op een veilige wijze hun sociale netwerken kunnen onderhouden, de economische dynamiek wordt gestimuleerd en de leefomgeving zogering mogelijk wordt belast. Het Regionaal Plan geeft aandacht voor voorbereiding/aanleg van een tweede stadsbrug over de Waal in Nijmegen, die bijdraagt aan de doelstelling van het Regionaal Plan, gepland staat voor de periode 2005 - 2015.

Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid 3 (2007 - 2011)

De provincie beschouwt de steden en regio's als belangrijke partners bij de ontwikkeling van Gelderland. Met ingang van de bestuursperiode 2007 - 2011 zijn in het kader van het Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid (GSO) zogenaamd sleutelprojecten aangewezen in de acht grote steden. De sleutelprojecten zijn bedoeld om de centrumfunctie te versterken, die deze steden vervullen voor hun omgeving. Het project Koers-West (onderdeel van "Nijmegen omarmt de Waal") in Nijmegen, waar de stadsbrug deel van uitmaakt, is één van deze sleutelprojecten.

De centrumfunctie van Nijmegen wordt door de tweede stadsbrug op verschillende manieren versterkt. De tweede stadsbrug maakt een einde aan de afhankelijkheid van één brug over de Waal. De nieuwe brug draagt bij aan een betere verdeling van het verkeer over Nijmegen. Het verkeer dat ontstaat als gevolg van het nieuwe stadsdeel Nijmegen noord kan kiezen voor de kortste route over de Waal. Hierdoor wordt de zwaarbelaste Waalbrug niet nog zwaarder belast. Daarnaast biedt de brug voor Nijmegen kansen om zich verder te ontwikkelen van een stad aan de Waal naar een stad die de Waal omarmt. Met een eigentijds ontwerp voor de nieuwe brug kan de stad een tweedestadsbrug creëren naast de oude Waalbrug die al zeer gewaardeerd wordt.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In het Provinciaal Verkeers- en vervoersplan voor Gelderland is de ambitie voor bereikbaarheid het optimaliseren van het bestaande verkeers- en vervoerssysteem ten dienste van de bereikbaarheid en het waarborgen van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen. In aanvulling hierop hebben Provinciale Staten in december 2004 ingestemd met het voorstel voor de grote infrastructuur in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, waaronder de aanleg van de tweede stadsbrug.

Streekplan Gelderland 2005

Het streekplan kent het onderscheid tussen de provinciale ruimtelijke hoofdstructuren en het multifunctionele gebied (Streekplan Gelderland 2005, p. 42). Het "rode raamwerk" maakt onderdeel uit van deze provinciale ruimtelijke hoofdstructuur waarbij het provinciale beleid zich vooral richt op het stimuleren van ontwikkelingen. Hieronder vallen bijvoorbeeld stedelijke netwerken, de landbouwontwikkelingsgebieden en de concentratiegebieden glastuinbouw. De provincie zal zich binnen dit raamwerk op hoofdlijnen en in regionaal verband inzetten. Het plangebied van de stemmingsplan Stadsbruggen Energieweg tussen Neerboschewegen Industrieplein valt volgens het Streekplan Gelderland 2005 binnen het nationaal stedelijk netwerk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) met bebouwd gebied 2000. Dit gebied valt onder het rode raamwerk.

Door dit deel van het rode raamwerk stroomt de rivier de Waal zijn aan de noordzijde van de Waal uiterwaarden gelegen. De uiterwaarden van de Waal vallen onder de ecologische hoofdstructuur (natuur) van de provincie Gelderland. Daarnaast is op de uiterwaarden de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Natuurbeschermingswet en provinciale ecologische hoofdstructuur

Op grond van het per 1 februari 2009 gewijzigde artikel 19j van de Natuurbeschermingswet (Nbw) 1998 dienen bestuursorganen bij vaststelling van plannen rekening te houden met de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden voor zover het plan de instandhoudingsdoelstellingen kan verslechteren dan wel significant kan verstoren.

Het gebied waarbinnen de nieuwe Stadsbrug gepland staat, is aangemeld als Natura 2000-gebied (Vogelrichtlijngebied Uiterwaarden Waal). De uiterwaarden van de Waal herbergen verschillende natuurwaarden. Om natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten te beschermen zijn voor dit gebied instandhoudingsdoelstellingen opgesteld en opgenomen in het conceptgebiedendocument Uiterwaarden Waal.

Bij besluit van 28 april 2009 hebben wij een vergunning verleend op grond van artikel 19d Nbw 1998 voor de nieuwe stadsbrug. De tegendeze vergunning ingediende bezwaarschrift hebben wij bij besluit van 1 december 2009 deels niet-ontvankelijk en deels ongegrond verklaard. Onderdeel van deze vergunning is de passende beoordeling waarin de negatieve effecten zijn gekwantificeerd.

Uit de passende beoordeling voor de nieuwe Stadsbrug blijkt dat er door de bouw en in gebruikname van de Stadsbrug natuurwaarden in de Oosterhoutse Waarden aangetast worden. Dit komt vooral door een verhoogde geluidsbelasting. Voor een aantal beschermde habitats en soorten is sprake van significante negatieve effecten op de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen. De alternatieven van de oeververbinding ten aanzien van de aard en locatie zijn voldoende onderbouwd. Ook de dwingendere reden van groot openbaar belang is voldoende uiteengezet aanvaardbaar.

Door de nieuwe stadsbrug wordt 9,1 ha leefgebied van verschillende soorten ongeschikt en 54,14 ha leidt een gedeeltelijk waardeverlies. Deze verliezen worden als significant beschouwd. Deze oppervlakten verschillen van de genoemde oppervlakten in het bestemmingsplan. Na het vaststellen van het bestemmingsplan bleek dat er op het beschermde habitat type stroomdalgraand geen sprake was van een significant negatief effect. Dat gedeelte stond dus wel in het bestemmingsplan genoemd, maar is in de vergunning aanvraag achterwege gelaten. Bij goedkeuring van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de getallen zoals genoemd in de vergoedingaanvraag. Hiervoor wordt 36,08 ha aan habitats gecompenseerd; 0,51 ha ondiepe oeverzones, 0,02 ha moeras/rietruigte, 2,78 ha slikken en zandbanken en 32,77 ha grasland als foerage gebied voor overwinterende watervogels. Er zijn een aantal compensatielocaties onderzocht waarvan er twee zijn geselecteerd. In de Havikerwaard wordt 32,77 ha leefgebied voor overwinterende watervogels gecompenseerd en in de uiterwaarden van Driel 3,31 ha aan habitats. Hiermee worden de significante negatieve effecten op verschillende instandhoudingsdoelstellingen ruimschoots gecompenseerd. De compensatie wordt door afspraken met Landgoed Middachten, Erven Korevaar en de gemeente Overbetuwe voldoende gewaarborgd. Deze afspraken zijn vastgelegd in twee contracten, te weten; "Intentieovereenkomst Natuurcompensatie Stadsbrug Gemeente Nijmegen - Landgoed Middachten" en "Intentieovereenkomst Natuurcompensatie Stadsbrug Gemeente Nijmegen - Erven Korevaar". De compensatie dient gerealiseerd te zijn voordat de Stadsbrug gerealiseerd en in gebruik genomen wordt.

De berekening van de compensatie opgave is - op hoofdlijnen - als volgt uitgevoerd:

- Bepalen van het geluidbelaste gebied;
- Bepalen welke soorten van het geluidbelaste gebied gebruik maken of waarvangeen stis dat ze van dat gebied gebruik gaan maken (uitbreidingsdoelstellingen);
- Bepalen van de delen van het geluidbelaste gebied waarvande soortengebruik maken;
- Bepalen van de mate waardeverloren gaat;
- Herhaling van de methode voor elk van de relevante kaders (Natura 2000, EHS, Flora en faunawet). Voor elk van de kaders is een compensatie opgave bepaald;
- Bepalen welk oppervlak van een habitat moet worden gecompenseerd vanuit welk kader, de gezamenlijke opgave is bepaald door het sommeren van het per kader en per habitat grootste oppervlak.

Gelet op het vorenstaande is er onze insinze geen twijfel over de uitvoerbaarheid van de stadsbrug in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

Ook het beschermingsregime van de EHS ligt op de Oosterhoutse Waarden. Dit betekent dat de effecten op de kernkwaliteiten dienen te worden onderzocht. Van de beschreven kernkwaliteit die de Oosterhoutse Waarden in het kader van de PEHS heeft, wordt geen schade toegebracht aan rivier, dynamiek, morfologie en de cultuurhistorische waarden. Er wordt in geringe mate schade toegebracht aan de flora. Het gaat vooral om effecten op fauna. De kernkwaliteiten ten aanzien van fauna zijn echter zodanig abstract geformuleerd dat een nadere kwantificering van het effect niet goed mogelijk is. Daarom is geconcludeerd dat de effectbepaling die voortvloeit uit Natura 2000, Flora en faunawet en soortenbeleid tot een zodanig totaal effect leidt dat ook de effecten van de Stadsbrug op de kernkwaliteiten van de EHS worden gedekt.

Afweging afwijken Streekplan Gelderland 2005

Het Streekplan Gelderland 2005 geeft aan dat bestemmingsplanwijzigingen die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken of waarden van de EHS-natuur door ons bestuur kunnen worden goedgekeurd als - naast het ontbreken van reële alternatieven en de aanwezigheid van redenen van groot openbaar belang - aantoonbaar in hetzelfde bestemmingsplan voorzieningen worden getroffen waarmee de schade zoveel mogelijk wordt beperkt door mitigerende maatregelen. Compensatie van de resterende schade dient plaats te vinden in hetzelfde bestemmingsplan of ingekoppelde bestemmingsplannen (Streekplan, pag. 94). Gemeenten dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan met natuur- of bosverlies gelijktijdig de natuur- en boscompensatie te hebben geregeld. Dit kan in hetzelfde of een ander gelijktijdig vastgesteld bestemmingsplan plaats vinden (Streekplan, pag. 101).

De natuurcompensatie is niet zoals in het streekplan verwoord verankerd in een gelijktijdig vastgesteld bestemmingsplan. Om dit bestemmingsplan goed te keuren is daarom een streekplanafwijking nodig. Met andere woorden, de streekplanafwijking ziet op het feit dat de natuurcompensatie niet in het bestemmingsplan "Stadsbrug en Energieweg tussen Neerboscheweg en industrieplein" of in een gekoppeld bestemmingsplan planologisch is geregeld. Toch zijn wij van mening dat de uitvoering van de compensatie ten behoeve van de aanleg van de stadsbrug voldoende gegarandeerd is door de twee ondertekende intentieovereenkomsten. Daarnaast zijn Burgemeester en Wethouders van de gemeente Overbetuwe reeds gestart met een artikel 11 WRO procedure waarmee de compensatie bestemmingsplan technisch geregeld wordt. De urgentie van de totstandkoming van de onder de planbeschrijving genoemde doelen is dermate groot dat wij van mening zijn, nu uitvoering van het compensatieplan gegarandeerd is, wij het niet noodzakelijk vinden de planvorming te vertoeren door de afronding van de artikel 11 WRO procedure af te wachten.

Het vorenstaande in aanmerking nemende, concluderen wij dat de voorgenomen afwijking niet ten koste gaat van de samenhang van het ruimtelijke beleid. Tot slot stellen wij vast dat het project niet in strijd is met een essentiële beleidsuitspraak in het Streekplan Gelderland 2005. Op basis van het bovenstaande zijn wij bereid te werken aan een streekplanafwijking ten behoeve van de realisatie van de stadsbrug en toe leidende wegen. Om te voorkomen tot afwijken hebben wij voorgelegd aan de Subcommissie Vastgestelde Plannen van de Provinciale Commissie voor de Fysische Leefomgeving.

Luchtkwaliteit

Het onderhavige bestemmingsplan is getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Tevens zijn de uitkomsten van de verrichte onderzoeken (die ter inzage hebben gelegen) getoetst aan de wettelijke regeling die inmiddels is opgenomen in de Wet milieubeheer. Uit deze toetsing blijkt dat het plan in overeenstemming is met zowel het Besluit luchtkwaliteit 2005 als de Wet milieubeheer.

Voor de juridische grondslag voor het voldoen aan de Wet milieubeheer (Wm) Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen is gekozen voor een zogenaamd salderingsbenadering, zoals mogelijk gemaakt door artikel 5.16 lid 1 onder b. Zie hiervoor paragraaf 5.3 van de plan toelichting. Deze juridische grondslag en de daarvoor opgestelde rapportage "Validatie onderzoek Stadsbrug Luchtkwaliteit 2008" is nog steeds actueel en geldig.

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht geworden. Het NSL is een programma als bedoeld in artikel 5.16 lid 1 onder d Wm. Op grond van artikel 5.16 eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid sub c Wm kan een bestemmingsplan, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld in diens besluit

is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid of artikel 5.13, eerste lid Wmv vastgesteld programma.

De Europese Commissie heeft Nederland op 7 april 2009 op basis van het Ontwerp NSL derogatie verleend voor fijn stof (PM10) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO2) tot 1 januari 2015. Het NSL is door de Minister van VROM vastgesteld op 30 juli 2009 en is van kracht sinds 1 augustus 2009. Het NSL bevat een pakket van ruimtelijke ontwikkelingen c.q. projecten (Bijvoorbeeld (rijks)wegen, woningen, landbouw en industrie) en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Met deze maatregelen zal Nederland tijdig aan de Europese luchtnormen voldoen. Deze maatregelen zijn onder meer: nationale, generieke maatregelen van het Rijk (stimulering roetfilters, belastingvoordeel voorschone auto's, etc.) en daarnaast maatregelen op hoofd- of onderliggend wegennet zoals doorstromingsmaatregelen, snelheidsverlagingen en schermen.

Het project "Nijmegen Stadsbrug en Energieweg" is als "in betekenende mate - (IBM) project" opgenomen in dit NSL onder IBM -nr. 299 (pag. 110 van het NSL). Ten behoeve van de definitieve vaststelling van het NSL is een geactualiseerde versie van de Saneringstool, versie 3.1 ontwikkeld. De omvang van "de saneringsopgave" van de NSL -regio's wordt met dit instrument op een eenduidige en uniforme wijze in kaart gebracht. Het positieve effect op de luchtkwaliteit van de maatregelen is bepaald door middel van de saneringstool 3.1. In deze saneringstool leidt het inbrengen van de IBM -projecten in Nijmegen als mede voorgesteld maatregel tot het tijdig oplossen van de knelpunten in de luchtkwaliteit in Nijmegen.

Het onderhavige bestemmingsplan voldoet met haar projectkenmerken aan de in het NSL opgenomen projectkenmerken. In de gebruikte verkeersmodellen voor de saneringstool (versie 3.1) zijn de verkeerseffecten opgenomen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in Nijmegen (waaronder de in het NSL opgenomen IBM -projecten, zoals het project Stadsbrug en Energieweg).

Het onderhavige bestemmingsplan kan derhalve worden gerealiseerd met als grondslag artikel 5.16, eerste lid, onderdeel, juncto artikel 5.16, tweede lid sub c Wm.

Conclusie

Met dit bestemmingsplan is naar ons oordeel op een goede wijze invulling gegeven aan de hier genoemde provinciale beleidsdoelen, maar ook op een zorgvuldige wijze rekening gehouden met (niet altijd in stand te houden) gevestigde belangen. Bovendien is ten behoeve van de vaststelling van dit plan veel onderzoek verricht. De resultaten daarvan tonen aan dat binnen dit plangebied aan de wettelijk gestelde milieueisen kan worden voldaan en een stedelijk milieu kan worden gecreëerd dat tegemoet komt aan het ambitieniveau dat in de beleidsplannen van het Rijk, provincie, stadsregio en gemeente voor dit gebied zijn geformuleerd. Behoudens het gestelde met betrekking tot reclamant nr. 4 geeft het bestemmingsplan dan ook wat betreft de plankaart, de voorschriften, de uitvoerbaarheid en anderszins aanleiding daaraan geen aanleiding tot onthouding.

ADVISERING

Wij hebben overeenkomstig het bepaalde in artikel 28, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het bepaalde in het Streekplan Gelderland 2005 de Subcommissie Vastgestelde Plannen van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving gehoord.

OVERLEG

Tervoldoening aan artikel 10:30 van de Algemene wet bestuursrecht is de gemeenteraad gelijktijdig tot overleg geboden. De gemeenteraad heeft van de mogelijkheid afgezien.

BESLISSING

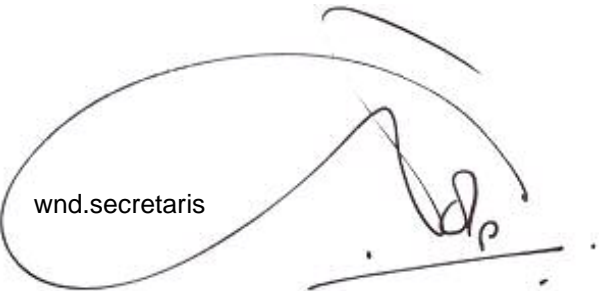
Wij hebben gelezen artikel 4a, lid 8 en artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening alsmede artikel 8:72 van de Algemene wet bestuursrechten het vorenstaande in aanmerking nemende: e-n-

- I besloten ten behoeve van het onderhavige plan af te wijken van het Streekplan Gelderland 2005;
- II goedkeuring onthouden aan de bestemming "Bedrijf (B)" met de subbestemming "B1 Bedrijf categorie 1" voor een klein deel van het perceel Cargadoorweg 7 -9d (zoals met rood omlijning op de plankaart aangegeven);
- III het bestemmingsplan voor het overige goedgekeurd.

Gedeputeerde Staten van Gelderland,



Commissaris
van de Koningin



wnd.secretaris

bijlagen: div.

kopie:

- VROM InspectieReg ioOost,Postbus136,6800ACArnhem
- DienstLandelijkGebied,t.a.v.deheerH.Vlottes,Postbus9079,6800EDArnhem
- WaterschapRivierenland,Postbus599,4000ANTiel
- Mr.C.M.E.Verhaegh,Postbus2020,2301CALeiden
- VerenigingStedelijkLeefmilieu,p/a Dennenstraat124,6543JWNijmegen
- A.A.B.Beljaars,Wolfskuilseweg273,6542AANijmegen
- A.M.Bloo,Dr.DeBlecourtstraat38,6541DJNijmegen
- T.Carpay,Kerkstraat84,6543KLNijmegen
- J.P.J.Crijns,Wolfskuilseweg273,6542AANijmegen
- D.M.E.vanHaafte -Gijsman,Kerkstraat20,6543KKNijmegen
- A.W.vanHaafte,Kerkstraat20,6543KKNijmegen
- M.H.J.Jacobs,Dennenstraat124,6543JWNijmegen
- W.H.J.Janssen,Dennenstraat124,6543JWNijmegen
- J.deKanter,Kerkstraat84,6543KLNijmegen
- A.M.Kraaij,Dr.DeBlecourtstraat4,6541DJNijmegen
- A.T.Kraaij -Teunisse,Dr.DeBlecourtstraat4,6541DJNijmegen
- J.vanderMee,Schependomlaan25,6542RLNijmegen
- A.K.C.vanSeters,Schependomlaan14,6542RMNijmegen
- L.denUil,Dr.DeBlecourtstraat6,6541DJNijmegen
- VerenigingDorpsbelangHees,p/aSchependomlaan14,6542RMNijmegen
- Mr.M.J.A.Arts,Postbus63,6500ABNijmegen
- Mr.A.Kamphuis,Postbus75999,1070AZAmsterdam
- Mr.P.C.M.Heinen,Postbus9218HXArnhem
- T. Carpay en J. de Kanter , Kerkstraat 84, 6543 RM Nijmegen namens een groot aantal bewoners van de Kerkstraat, Florence Nightingalestraat, Dr. De Blecourtstraat en H. Dunantstraat
- M.R.Kleiburg,Lievelandhof6,6543ZZNijmegen
- Onafhankelijke Nijmeegse Partij/Lijst Ramon Barends, p/a Zwanenveld 65 -03, 6538 RV Nijmegen
- VV/WON,deheerP.Tillie
- TALO/Ok,deheerR.Smeenge
- TALO/OK,deheerP.Driessen
- TALO/ROA,deheerH.Wassink
- TALO/IBT,deheerE.Wanders
- TALO/ROA,mevrouwL.vanRey
- P&CWSC/SO,deheerP.Koenders
- VV/WON,deheerA.Fopma