

INSPRAAKNOTA

Tracé Stadsbrug

Besluit van het College van B&W 05-09-2005

bevat:

- Verslag inspraakavond 6 september 2005
- Inspraakreacties, ingeleverd tijdens of na de inspraak- en inloopbijeenkomsten van 6, 19, 20 en 21 september 2005, en de antwoorden, onderverdeeld in 4 thema's:
 - Leefbaarheid/milieu
 - Ontsluiting
 - Verkeer(sintensiteit)
 - Overige
- Brieven en e-mails die ontvangen zijn tijdens en vlak na de periode van inspraak.
Deze zijn p r brief of e-mail van een antwoord voorzien.

Projectbureau Directie Grondgebied

2 november 2005

Inhoud

Pagina		
3	1	Verantwoording
4 - 12	2	Verslag Informatie- en inspraakavond 6 september 2005
13 - 26	3	Inspraakreacties 'leefbaarheid/milieu' en de antwoorden
27 - 45	4	Inspraakreacties 'ontsluiting' en de antwoorden
47 - 56	5	Inspraakreacties 'verkeer(sintensiteit)' en de antwoorden
57 - 73	6	Inspraakreacties 'overige' en antwoorden
75-140	7	Tijdens de inspraaktermijn binnengekomen brieven en e-mail en de antwoorden

1. Verantwoording

In deze inspraaknota zijn de reacties opgenomen die binnengekomen zijn op het besluit van 5 september 2005 van het College van Burgemeester en Wethouders over het tracé van de Stadsbrug, evenals het verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst van 6 september 2005.

Op 6, 19, 20 en 21 september 2005 hebben informatie- en inspraakbijeenkomsten plaatsgevonden waarbij de aanwezigen de mogelijkheid hadden te reageren. Op 6 september was er de mogelijkheid om mondeling vragen te stellen; deze zijn opgenomen in het verslag van 6 september.

Tijdens alle vier bijeenkomsten was er bovendien de gelegenheid om te reageren door middel van een 'Schriftelijke reactie/vragenformulier'.

Ten behoeve van een goede leesbaarheid zijn de ingevulde formulieren overgetypt en in deze inspraaknota opgenomen. De reacties zijn ingedeeld in 4 thema's: leefbaarheid/milieu, ontsluiting, verkeer(sintensiteit) en overige. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze thema's soms moeilijk te onderscheiden waren in de reacties. Sommige reacties hebben betrekking op meerdere thema's.

Op de formulieren kon men naam, adres en eventueel e-mailadres invullen, zodat de inspraaknota toegestuurd kan worden. In deze inspraaknota zijn ten behoeve van de bescherming van de privacy de huisnummers en e-mailadressen van de insprekers weggelaten.

Inspreken was ook mogelijk door tot en met 17 oktober 2005 een brief of een e-mail te sturen aan het College van Burgemeester en Wethouders. Om het hoofd te bieden aan eventuele vertragingen per post zijn alle brieven en reacties die binnen een week na 17 oktober ontvangen zijn, meegenomen in deze inspraaknota.

Nijmegen, 2 november 2005

2. Verslag Informatie-en inspraakavond Tracé Stadsbrug d.d. 6 september 2005.



Verslag Informatie- en inspraakavond Tracé Stadsbrug d.d. 6 september 2005 (DAR)

Opening

Dhr **Klein Heerenbrink** van Spectrum heet de aanwezigen van harte welkom. Hij licht de gang van zaken van de avond toe en zal het stellen van vragen in goede banen leiden.

Inleiding door wethouder Paul Depla

De stadsbrug is een belangrijke ontwikkeling voor de stad Nijmegen, ook in het kader van de ontwikkeling van Koers West en de Waalsprong. In het collegeakkoord van 2002 is er voor het eerst een politiek besluit genomen over de stadsbrug. Dit besluit is vervolgens bevestigd in het Koersdocument 'Koers West' waarin het totale plan voor het gebied vanaf het gebied achter de Hezelpoort tot aan Electrabel en het bedrijventerrein is gepresenteerd. Daarin werd gesproken over de aanleg van de stadsbrug en werden er voor het eerst aannames gedaan over de ermee gemoeide kosten en de financiering. Dit heeft ertoe geleid dat men heeft besloten te gaan proberen de stadsbrug te realiseren. Een eerste stap om een dergelijk besluit te kunnen nemen is het uitvoeren van een milieu-effectrapportage. Hierin worden alle aspecten en effecten van de stadsbrug voor mens, milieu en omgeving in beeld gebracht. Op basis van deze MER kan een gefundeerde keuze gemaakt worden over waar de stadsbrug kan komen te liggen, hoe hij eruit kan komen te zien en welke maatregelen hiervoor genomen moeten worden. Vervolgens is het zo dat een stadsbrug alleen kan slagen als hij in een bredere context wordt geplaatst, samen met de regionale partners, namelijk de provincie en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, zodat men ervoor kan zorgen dat er een gemeenschappelijk pakket ligt waar iedereen zich achter kan scharen. Op die manier kunnen er eindelijk bruggen komen waar de regio en de stad iets aan hebben en waarmee de bereikbaarheid van de regio, Nijmegen en de Waalsprong gediend is. In oktober 2004 hebben de provincie, het Knooppunt Arnhem - Nijmegen en de gemeenteraad van Nijmegen verklaard dat er een tweeslag nodig is om de regionale en de lokale verkeersproblematiek op te lossen: de verbreding van de A50 en de stadsbrug. In november 2004 is de MER Stadsbrug geaccepteerd door de gemeenteraad van Nijmegen. Daarna is er nog een aantal andere studies geweest want aan de ene kant moet er gekeken worden wat de aanleg van de stadsbrug betekent voor het gebied ten noorden én ten zuiden van de Waal en wat het betekent voor de verkeersstructuur in het gebied. Het college heeft de resultaten van deze studie in juli 2005 gepresenteerd en binnenkort zal de discussie met name aan de noordkant van de Waal, plaatsvinden met belanghebbenden en organisaties in het Waalspronggebied, ook samen met het Knooppunt Arnhem – Nijmegen. Vervolgens zal hierover een besluit worden genomen. Thans is het tracé van de stadsbrug aan

de orde. Het college heeft hierover op 5 september een besluit genomen en heeft de bedrijven die dit besluit direct betreft, persoonlijk bezocht en heeft ook gesproken met het Platform.

Het college heeft gekozen voor de stadsbrug en wordt hierin door een groot gedeelte van de gemeenteraad ondersteund, vanwege 1) de bereikbaarheid van Nijmegen; 2) de verbinding van de Waalsprong met de rest van Nijmegen; 3) de huidige Waalbrug die het verkeer niet meer kan verwerken, zeker niet op de iets langere termijn; 4) de vermindering van de risico's, als er een calamiteit plaatsvindt op de A325 of de (weg naar de) Waalbrug; 5) de dijkteruglegging bij Lent, waardoor de bestaande Waalbrug voor een lange tijd buiten gebruik zal zijn.

Presentatie Stadsbrug tracé door wethouder Ton Hirdes

Wethouder *Ton Hirdes* geeft een toelichting op het tracé van de Stadsbrug en gaat daarbij in op: de huidige situatie, het toekomstig stedelijk netwerk, de uitgangspunten van het ontwerp van de Stadsbrug, de criteria voor het tracé en het ontwerp, het stadsbrugtracé (onderverdeeld in de gedeeltes Waalsprong, stadsbrug zelf, de Kanaalhavens Noord, het Industrieplein en de Energieweg), de conclusies en het vervolg van de procedure.

Gelegenheid tot het stellen van vragen

Waarom is woongenot en leefbaarheid geen criterium bij de plannen?

Wethouder **Hirdes**: Leefbaarheid, waar woongenot bijhoort, is wel meegenomen als criterium en stond in de afweging tussen de verschillende varianten. Nu de keuze voor de komst van een stadsbrug is gemaakt en ook de keuze dat deze op de Energieweg zal aansluiten, gaat men bij de verschillende varianten kijken wat de effecten zijn op de leefbaarheid. Omdat het wel degelijk meespeelt als argument, is de variant die het dichtste bij de wijken zat, afgevallen, want er is juist rekening gehouden met de reacties uit Nijmegen-West.

De gemeente heeft woongenot alleen maar geconcretiseerd als: het moet niet te dicht bij de woningen. De gemeente zou eens moeten kijken naar de luchtvervuiling. Waarom gebruikt de gemeente deze enorme operatie eigenlijk niet als breekijzer om alle vervuilende industrieën hier weg te krijgen?

Wethouder **Hirdes**: We zijn bezig met een pakket aan maatregelen rond luchtkwaliteit. Dit bevat zaken die te maken hebben met schoon openbaar vervoer, doorstromingsmaatregelen en maatregelen die in overleg met bedrijven nog extra genomen kunnen worden om de milieudruk te verlagen. Hierover zijn velerlei overleggen gaande maar het gaat ook om wettelijke regels en rechten die de bedrijven hebben.

De gemeente zou de weg kunnen verplaatsen.

Wethouder **Hirdes**: De gemeente is bezig om naar de milieudruk van het hele gebied te kijken.

Hoe kan ik zonder computer toch de informatie krijgen die de gemeente beschikbaar stelt?

Wethouder **Depla**: De informatie die op de CD-ROM staat, zal ook op papier verkrijgbaar zijn.

Waarom is het besluit rond de doortrekking van de A73 niet doorggegaan, terwijl daar veel ruimte is en het buiten Nijmegen ligt. Veel mensen zijn er zeker voor.

Wethouder **Depla**: Het is een begrijpelijke vraag. In de discussie over het oplossen van de verkeersproblematiek en de bereikbaarheid van Nijmegen heeft de A73 steeds een rol gespeeld. Het ging om de combinatie stadsbrug – doortrekking A73 of de combinatie verbreding A50 – stadsbrug, want uit onderzoek is gebleken dat, ongeacht de keuze die wordt gemaakt, de stadsbrug altijd nodig is om de doelstellingen zoals ze zijn geformuleerd te bereiken. Vervolgens is het stadsbestuur met de regionale partners gaan kijken hoe er draagvlak kon worden verkregen om de regionale kant goed op te lossen. Er is heel lang gesproken over de doortrekking van de A73, maar uiteindelijk is er vanwege het draagvlak gekozen voor de verbreding van de A50 en de stadsbrug om zodoende vaart te kunnen maken.

1) Wat zal de toename van het verkeer zijn op de Energieweg in dit model? 2) Bent u niet bang dat een groot gedeelte van het verkeer, als het bij de Neerboscheweg een keuze moet maken, via Neerbosch de Weg door Jonkerbos zal kiezen zodat al het verkeer op een tweebaansweg terecht komt?

Wethouder **Hirdes**: 1) In de huidige situatie rijden er 18.000 à 20.000 voertuigen per dag op de Energieweg en dit zal stijgen naar circa 35.000 volgens de modellen. Dit komt grotendeels omdat de stadsbrug erop aansluit en er daarmee veel verkeer komt dat aan de westkant van de stad moet zijn. Het betekent ook dat er op een aantal andere wegen in Nijmegen aanzienlijk minder verkeersbewegingen zullen zijn. 2) In de modellen waar de gemeente in haar berekeningen vanuit gaat, wordt gekeken wat het profiel van een bepaalde weg is, wat de weg aan verkeer aan kan, wat de bestemmingen zijn en wat de bestaande routeringen zijn. De beweging via de Weg door Jonkerbos komt daar niet uit naar voren als een beweging die vaak zal voorkomen.

Ik denk dat verkeer vanuit Arnhem dat naar Malden wil, in de toekomst via de Energieweg naar de Weg door Jonkerbos zal rijden en daarmee in de fuik van de tweebaansweg komt.

Wethouder **Hirdes**: We hebben inzicht in de wijze waarop de verkeersstromen gaan lopen. Ook in de MER is gekeken naar de effecten verderop in het verkeersnetwerk. Dit heeft niet geleid tot de conclusie dat de ernstige problemen die u verwacht, zullen ontstaan.

1) We praten eigenlijk veel meer over een verkeersbrug voor het doorgaande verkeer dan over een stadsbrug. Jammer genoeg is nog niet aan de orde geweest hoe de mensen uit Nijmegen Noord zo snel mogelijk naar het centrum kunnen komen terwijl de stadsbrug daar juist voor bedoeld is. 2) Ook vraag ik me af wat er gaat gebeuren met de Stamlijn.

Wethouder **Hirdes**: 2) Voor het tracé van de stadsbrug en de aanpassing van de Energieweg is er geen verandering aan de Stamlijn nodig. De Stamlijn blijft gewoon liggen op de huidige plek. De vraag wat de Stamlijn doet voor de ontwikkeling van het Waalfront en de toekomstige wijk daar, zal in dat verband belangrijker zijn dan in verband met het tracé van de stadsbrug. 1) Slechts een deel van het verkeer uit Nijmegen Noord zal snel in het centrum willen zijn; een ander deel zal op andere plekken aan de westkant van de stad willen zijn. De automobilist die in de toekomst uit het noorden komt, zal een logische keuze kunnen maken tussen de twee bruggen, afhankelijk van de kant van de stad waar hij moet zijn. Het betekent dat de dwarsverbanden in de stad minder worden. In de MER is gekeken naar de effecten

van de stadsbrug op de bestaande wegen richting het centrum, welke wegen dit aan kunnen en hoeveel verkeer deze wegen aan kunnen. In die optiek is er bijvoorbeeld voor gekozen om het verkeer bij de Wolfkuilseweg te knippen omdat het wenselijk is dat daar geen grote hoeveelheid extra verkeer komt. Het meest belangrijke in deze vraag is de blinde vlek uit de presentatie omdat dit de ontsluitingsroute wordt voor het Waalfront en vanuit het Waalfront richting centrum. De belangrijkste vraag is hoe men het verkeer precies in en uit het stadscentrum wil leiden.

Dhr **Klein Heerenbrink**: Dus de route naar het centrum via de nieuwe brug zal via het nog in te vullen gebied lopen.

Door de Wolfskuil te ontlasten, verwacht ik dat het probleem wordt verlegd naar de wijk zelf, naar de Kerkstraat en de Dr De Blécourtstraat en de Dennenstraat, met name voor het verkeer vanuit de stad. Wethouder **Hirdes**: Het model is erop gericht om het verkeer dat van buiten de wijk komt en naar een plek buiten de wijk moet zijn, van de Wolfkuilseweg te halen. Voor het laatste stuk van de Wolfkuilseweg zal dit betekenen dat het huidige aantal voertuigen van 11.000 wordt teruggebracht naar 7.000. Een deel van het verkeer vanuit de wijk zelf, vanuit Hees zelf, dat nu een route kiest via de Wolfkuilseweg, zal een andere route nemen. Er zal dus geen extra verkeer van buiten de wijk binnenkomen maar het is wijkgebonden verkeer dat binnen de wijk een andere route zal nemen.

De belasting van de Wolfkuilseweg is juist het verkeer van buiten de wijk.

Dhr **Klein Heerenbrink**: Er wordt juist geprobeerd om de Wolfkuilseweg te ontlasten door de verbinding met de Energieweg te blokkeren.

Ik woon op de kruising Neerboscheweg – Graafseweg en ik kan aan de verkeersintensiteit zien of er op de brug bij Ewijk een vrachtwagen is gekanteld of dat er sprake is van een gewone file. Doorgaans kiest het doorgaande verkeer de weg langs Wijchen en dan rechtstreeks Nijmegen in. Straks wordt de druk op de kruising Neerboscheweg – Graafseweg groter, omdat het vrachtverkeer meer mogelijkheden heeft om door Nijmegen heen te rijden. Heeft u in uw plannen aanpassingen bedacht voor de kruising A73 – A326 zodat de vrachtwagens over de A73 rijden in plaats van door Nijmegen heen? Wat gebeurt er met de kruising Neerboscheweg – Graafseweg? Wat zijn de effecten op de Wolfkuilseweg op het moment dat vrachtwagens en overig verkeer die route gaan nemen?

Wethouder **Hirdes**: We proberen deze wegen zoveel mogelijk de uitstraling te geven van een stedelijke weg. Daarom dient er gelijktijdig de koppeling te zijn met de verbreding van de A50 omdat het doorgaande verkeer veel meer richting de A50 zal gaan. Het verkeer dat om een of andere reden in de stad moet zijn, zal een aantal routes kunnen kiezen, via de Energieweg, via de Graafseweg, en andere. De verkeersmodellen houden hiermee rekening en geven de verwachting aan van wat het verkeer gaat doen. Net als voor de Energieweg de toename in cijfers bekend is, is dit ook voor de andere wegen en kruispunten berekend. Uit de MER is volgens mij niet gebleken dat er extra knelpunten ontstaan op een van de kruisingen die u hebt genoemd.

Toen men vorig jaar bezig was op de weg Malden – Nijmegen, gaf dat zoveel overlast op de Graafseweg, Philipsbrug en andere stukken in Nijmegen, dat ik bang ben dat Heseveld Neerbosch-Oost compleet zullen dichtslibben, als het plan verwezenlijkt wordt.

Wethouder **Hirdes**: Met de komst van de stadsbrug zullen we juist een extra routing in de stad krijgen waardoor deze wegen juist niet zullen dichtslibben. Het is

wel zo dat, als er zich ergens een knelpunt voordoet, dit elders in de stad meteen merkbaar is.

Ik zie op het plaatje (Ronde Hees en aansluiting Wolfkuilseweg) een stippellijn lopen langs de Wolfkuilseweg naar de nieuw te maken rotonde. Is het de bedoeling dat die gerealiseerd wordt?

Wethouder **Hirdes**: Nee, de stippellijn geeft het alternatief weer waarbij de Wolfkuilseweg via een aftakking wordt aangesloten op de rotonde. Op basis van dezelfde criteria die golden voor het tracé van de stadsbrug, is hier niet voor gekozen. Het gaat om een veel duurdere oplossing, het is niet noodzakelijk en betekent dat er een aantal verplaatsingen moeten plaatsvinden. Het alternatief heeft niet de voorkeur van het college maar de uiteindelijke keuze wordt gemaakt op basis van inspraak en procedures in de raad.

Wij wonen precies in de bocht van de Wolfkuilseweg. Ik verwacht dat het verkeer dat binnenkort wel naar boven mag, toch de weg zal blijven gebruiken zoals het nu ook gebeurt om uiteindelijk op de Molenweg uit te komen.

Wethouder **Hirdes**: De keuze van het college zal betekenen dat er in totaliteit minder verkeer op de Wolfkuilseweg zal rijden dan er nu rijdt, omdat het een onprettigere route wordt. Een keuze als deze is geen garantie dat mensen niet toch af en toe een andere route door een wijk nemen.

Dhr **Klein Heerenbrink**: Vanuit de Wolfkuilseweg zal er wel een verschuiving van het verkeer plaatsvinden. Het aantal auto's in de wijk zal niet vermeederen maar het verschuift wat in de wijk zelf.

We praten hier over Nijmegen West waar de milieudruk al heel hoog is. Het verbaast mij dat er niet is overwogen om de hoofdverkeersader aan de noordkant van het Maas Waal kanaal te leggen. Dit sluit meteen aan op het knooppunt bij Lindenholt en geeft een directe verbinding naar het Triavium enz. en betekent een belangrijke ontlasting voor Nijmegen West.

Wethouder **Depla**: Er is een aantal redenen waarom de keuze niet is gemaakt zoals u voorstelt. Het is dan niet mogelijk om de stadsbrug aan te takken op het Waalspronggebied. Verder praat men dan over het grondgebied van een andere gemeente, terwijl de gemeente Nijmegen het geheel nu in samenspraak met KAN en provincie in één hand houdt en daardoor vaart kan maken. Bovendien is het zo dat, als de bestaande Waalbrug er straks uit ligt als de dijkeruglegging bij Lent doorgaat, de nieuwe stadsbrug de verbinding moet zijn tussen Nijmegen Noord en de stad. Er is dan ook altijd gezocht naar een verbinding in Nijmegen West. Omdat het milieuprobleem helder is, moet de ontwikkeling van het Waalfront ervoor zorgen dat de huidige bedrijvigheid aldaar wordt verplaatst. Daarvoor in de plaats komt dan een woonwerkgebied waar veel minder belastende werkgelegenheid wordt gecreëerd dan thans het geval is. Wat dat betreft is er bij Koers West, stadsbrug én Waalfront nadrukkelijk oog voor de leefbaarheid van Nijmegen West

Ik woon vlak bij de Energieweg. Aan de overkant van het kanaal ligt een industriegebied met zware industrie, een van de weinige in Gelderland, en het verkeer op de Energieweg gaan verdubbelen. Ik begrijp niet waarom de hoofdverkeersader niet over het industrieterrein aan de overkant van het kanaal wordt aangelegd.

Wethouder **Depla**: Het is volstrekt helder dat de stadsbrug enerzijds bedoeld is om de mensen uit Nijmegen Noord direct met Nijmegen te verbinden en anderzijds

absoluut nodig is als alternatief voor de bestaande Waalbrug. In het collegeakkoord is afgesproken dat de milieudruk in Nijmegen West niet mag toenemen. De stadsbrug zorgt voor een toename van de milieudruk maar daar staat tegenover dat in het hele pakket van Koers West ook aandacht is voor de ontwikkeling van het Waalfront, waarbij getracht wordt om de belastende industrie voor een gedeelte een andere plek in Nijmegen te geven.

Ik heb het begin van de avond gemist maar ik zie weer niets over een transferium.

Wethouder **Hirdes**: Het verhaal van vandaag gaat niet over het totale verkeersbeleid van de gemeente Nijmegen maar gaat het tracé van de stadsbrug en de gevolgen ervan voor de Energieweg. Los daarvan is er een aantal andere maatregelen om het verkeer op andere wijze te sturen. Binnenkort komt het verhaal over het omgaan met HOV in de stad en in samenspraak met het Knooppunt een verhaal over de wijze waarop men zou kunnen werken met transferia. Er wordt dus zeker over nagedacht maar niet in het kader van dit plan.

We praten over de bestaande Waalbrug die er 'langdurig' uit moet. Het is onverantwoord dat Rijkswaterstaat dit kan zeggen want het leidt tot een onbeheersbare situatie. Rijkswaterstaat moet ervoor zorgen dat er een noodvoorziening komt, want met alleen de nieuwe stadsbrug en alle beperkingen van de wegen die er zijn en de drukte die er zal ontstaan, zal de situatie niet meer beheersbaar zijn.

Wethouder **Depla**: Dit is het argument geweest dat de gemeente in de discussie over de dijkteruglegging heeft gebruikt want de Waalbrug is de verbinding van Nijmegen met de Randstad en het oosten van het land. Omdat Nijmegen een groot probleem heeft voor de binnenstad, als deze verbinding er niet zou zijn, heeft het college aangegeven alleen te willen meedenken als Rijkswaterstaat zou zorgen voor een daadwerkelijk alternatief. Om dit alternatief mogelijk te maken heeft Rijkswaterstaat ruim twee jaar geleden € 90 miljoen ter beschikking gesteld. Het geld mag alleen worden besteed voor de bereikbaarheid van de stad waarbij een keuze moet worden gemaakt tussen tijdelijke of structurele maatregelen. Het college heeft gekozen voor een structurele oplossing, omdat deze, ook als de bestaande Waalbrug weer gebruikt kan worden, effecten blijft hebben voor de stad.

Ik blijf het onverantwoord vinden dat we over vijf of zes jaar met één brug zitten terwijl het verkeer dan nog meer is toegenomen.

Wethouder **Depla**: Als de uitvoering van de dijkteruglegging aan de orde is, zal de inzet nadrukkelijk zijn dat er altijd minimaal één rijbaan toegankelijk zal zijn. Het is inderdaad nauwelijks voorstelbaar dat de binnenstad van Nijmegen alleen maar bereikbaar zal zijn via één brug die een stuk verder ligt.

Ik ben binnenstadsmanager. De bereikbaarheid van de binnenstad is cruciaal voor ons. Ik heb intensief meegewerkt aan de MER Dijkteruglegging en in die MER-procedure is voortdurend gezegd: Met of zonder stadsbrug, er blijft sowieso één rijbaan beschikbaar op de bestaande stadsbrug. .

Wethouder **Depla**: Een rijbaan is het minimale wat we van Rijkswaterstaat moeten kunnen krijgen.

Oud-wethouder Bruls heeft nog onlangs gewaarschuwd dat de tweede stadsbrug niet haalbaar is vanwege de aangescherpte wetgeving. Zijn we niet met een plan bezig dat over twee jaar of zo door de EU onderuit wordt gehaald?

Wethouder **Hirdes**: Er zijn twee aspecten: geluid en lucht. De MER gaat in op de effecten van de stadsbrug m.b.t. geluid. De gemeente heeft al doorgerekend hoe de geluidseffecten kunnen worden ondervangen. Als men gaat werken met geluidarm asfalt op de brug en de Energieweg en als men gaat werken met geluidschermen op de brug, kan het geluid worden ondervangen. Hoe het er op iedere locatie precies zal moeten uitzien, zal een akoestisch onderzoek moeten uitwijzen. M.b.t. milieu gaat het om het besluit Luchtkwaliteit waardoor men in Nederland met heel strikte normen te maken heeft gekregen en waardoor al een aantal bestemmingsplannen is gesneuveld. Volgens de berekeningen van de gemeente zal het mogelijk zijn om met het hele pakket aan maatregelen voor de hele stad laag uit te komen met de milieudruk. Als men midden op de Energieweg gaat meten, zal de waarde altijd hoog zijn, maar 50 meter van de Energieweg zal er niets meer te merken zijn. Met deze benadering zal de gemeente voor de wijken kunnen garanderen dat er geen stijging van de milieudruk ontstaat.

Betekent dat ook dat de gemeente zal voldoen aan de nieuwe Europese normen?

Wethouder **Hirdes**: Ja.

Dus u garandeert dat de milieudruk voor onze wijk rond de Energieweg niet zal toenemen?

Wethouder **Hirdes**: Voor geluid kan de gemeente een heel aantal maatregelen nemen om daar inderdaad voor te zorgen. Voor lucht kan de gemeente met het hele pakket aan maatregelen voor de gehele stad én maatregelen die ook het rijk nog gaat nemen, ervoor zorgen dat het effect van de stadsbrug in deze wijk weg is.

Dhr **Klein Heemenbrink**: *Dus: De Energieweg krijgt een dubbel aantal verkeersbewegingen en u zegt dat het de gemeente zal lukken met alle voorgenomen maatregelen om het milieuaspect voor de wijk goed te houden?*

Wethouder **Hirdes**: Het beeld van de 35.000 voertuigen op de Energieweg zijn modellen die doortellen tot 2020. Dit wil zeggen dat dit aantal van 35.000 voertuigen niet meteen op de Energieweg rijdt, nadat de stadsbrug in 2011 is geopend; het gaat geleidelijk. In de tussentijd zal een heel aantal maatregelen van kracht worden zoals schonere voertuigen en dergelijke, waardoor de milieudruk daalt. Daarbij komen de extra maatregelen die er ter plekke in de stad genomen zullen worden. Verder zullen er maatregelen komen rond schoner openbaar vervoer en zullen bedrijven te maken krijgen met steeds strengere wetgeving. Ook het rijk zal nog een aantal maatregelen nemen.

Dhr **Klein Heerenbrink**: Dus u zegt: De gemeente neemt een aantal extra maatregelen rondom die weg die de milieuschade zullen beperken. Andere maatregelen hebben betrekking op schonere voertuigen waardoor de inbreng van de vervuiling minder wordt. Tenslotte zal de industrie steeds meer gedwongen worden om schoner te werken.

Wethouder **Hirdes**: Ja. Verder zal de ontwikkeling van het Waalfront ook effect hebben voor de milieubelasting van een aantal bedrijven die er nu nog gevestigd zijn.

Maar u lijkt een schot voor de boeg te geven door te zeggen dat er nationale en Europese maatregelen komen die de milieubelasting in het hele land zullen doen dalen. Hierdoor kunt u ons garanderen dat de milieudruk bij ons gelijk blijft, terwijl het de bedoeling is dat alles en iedereen in heel Nederland er schoner op wordt. Wij worden daar dus niet beter van.

Wethouder **Hirdes**: Het gaat om de vraag of men onder de nieuwe wettelijke Europese norm blijft bij de inpassing van de weg. Het antwoord is; Ja. Vervolgens zal

het door het hele pakket aan maatregelen op een heel aantal plekken in de stad nog een stuk lager komen dan het nu is.

Is er al iets bekend over het ontwerp van de brug? Kiest Nijmegen een modern of een conservatief ontwerp?

Wethouder **Hirdes**: Willen wij een plank of een icoon? We hebben nog geen definitieve keuze gemaakt over het uiteindelijke ontwerp. Met een aantal deskundigen zal worden gesproken over het soort brug dat men in Nijmegen zou moeten willen en uiteindelijk zal iemand de brug gaan ontwerpen. Degene die deze opdracht krijgt, zal er altijd voor willen zorgen dat het een mooie brug wordt, ook al is er weinig geld beschikbaar.

Europese regelgeving gaat bepalen dat ook de industrie minder uitstoot mag leveren. Dit moet worden gecontroleerd en gehandhaafd. Ziet u daar wel of geen grote problemen, als u kijkt wat voor problemen er in het recente verleden waren en wat voor problemen er ook nu nog liggen?

Wethouder **Hirdes**: Een deel van de milieuvergunningen van bedrijven die in het gebied liggen, valt onder de gemeente; een ander gedeelte onder de provincie. Gemeente en provincie hebben afgesproken dat zij naar de bedrijven gaan kijken en ervoor zullen zorgen dat de vergunningen geactualiseerd zijn en ook op termijn tijdig geactualiseerd worden zodat ze aan nieuwe normen gaan voldaan. Er wordt ook opgetreden tegen bedrijven die de regels overtreden.

De wijk Neerbosch Oost is nog niet vernoemd, maar de verkeerstoename op de Neerbosscheweg zal enorm zijn en daarbij ook de geluidsoverlast. Wat gaat u daaraan doen? Neerbosch Oost heeft de overlast van de Graafseweg en van het treinverkeer. De aanpassingen die in het verleden zijn verricht om de overlast van het railverkeer te beperken, hebben precies een vermindering van 1dBA opgeleverd. Ik wil een heel goed en heel concreet antwoord.

Wethouder **Hirdes**: Als straks de aanpassing van het kruispunt bij de Neerbosscheweg aan de orde is, zullen de effecten op de achterliggende wijk van die aanpassing en van het verkeer op de Neerbosscheweg berekend moeten worden. Vervolgens zal gekeken moeten worden welke maatregelen nodig zijn. De spoorbrug is van ProRail en het is erg jammer dat het geld dat de gemeente heeft gespendeerd, niet heeft geholpen. ProRail heeft het probleem eindelijk weer opgepakt en zal TNO inschakelen om te kijken wat eraan te doen is.

Dhr **Klein Heerenbrink**: Ik wijs u op de ontwerpbestemmingsplannen van begin volgend jaar waarin de exacte cijfers zullen staan.

Cijfers zeggen me niets. Als de benzineprijzen blijven stijgen, hebben we de hele brug niet meer nodig.

De kruising Graafseweg - Wolfkuilseweg is de smerigste plek van Nederland. De milieudruk daar ligt boven de Europese norm. Is met de aanleg van de stadsbrug dit probleem verholpen en komen we daarmee onder de Europese norm op dat punt?

Wethouder **Hirdes**: Ik denk niet dat het met de aanleg van de stadsbrug verholpen is. Het pakket van maatregelen van rijk en gemeente zal ertoe moeten leiden dat ook op dit soort plekken de kwaliteit verbetert. Het is overigens niet het smerigste kruispunt van Nederland. Het beeld is ontstaan dat de Graafseweg tot de top tien van smerigste straten van Nederland behoort, maar er staan in heel Nederland maar veertig meetpunten. De gemeente Nijmegen heeft het aangedurfd om te willen meten

en weten wat het effect van het verkeer is. Er staan maar tien van dit soort meetpunten op doorgaande wegen in steden. In het hele Rijnmondgebied, waar de luchtkwaliteit zeer zeker slechter is, staat niet één meetpunt.

Sluiting

Wethouder **Depla** dankt de aanwezigen voor hun komst en sluit de bijeenkomst om 22.00 uur.

3. Inspraakreacties 'leefbaarheid/milieu' en de antwoorden

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Phénère Carpay, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Waarom is leefbaarheid/woongenot geen criterium?

Waarom is er zo'n grote operatie niet gebruikt als breekijzer om vuile industrie te verplaatsen. Als er toch geld besteed moet worden aan het verplaatsen van industrie? Al die stank van de asfaltindustrie, het vuil van de schrootverwerking. Dat lijkt me nou vooruit denken. Twee vliegen in één klap.

Antwoord:

Leefbaarheid en woongenot zijn als criterium onderzocht in het MER Stadbrug.

Wij willen de Stadsbrug niet inzetten als verkapte saneringsmaatregel voor het industrieterrein in Nijmegen west.

We zijn wel bezig om samen met alle betrokkenen te onderzoeken hoe de leefbaarheid in Nijmegen west verbeterd kan worden. Dit gebeurt in het kader van koers West. Meer informatie hierover is te vinden op

http://www.nijmegen.nl/bestuurorganisatie/plannenprojecten/Koers_West/index.asp

en

<http://www.kronenburgerforum.nl/001/sys/frames.html>

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	H. de Blaauw, Acaciastraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Hoeveel effect hebben de schermen op de geluidshinder en de fijnstof concentratie in de wijk?

Antwoord:

Schermen hebben zowel op geluidshinder als op fijn stof een positief effect. Hoe groot dit effect is hangt af van het exacte ontwerp van die schermen. Dit wordt in het bestemmingsplan uitgewerkt en berekend.

Bij deze beslissing is in ieder geval uitgegaan van het principe dat in de middenberm en langs de oostzijde van de huidige Energieweg lage wallen van maximaal een meter hoog komen en dat op de aanbrug en de brug zelf hogere schermen geplaatst worden.

Rubriek	Leefbaarheid/Milieu
---------	---------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Richard van Danzel, Dijkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Is men niet bang dat ook het vrachtverkeer van de A50 door de route gaat en van daaruit naar elders en Bijsterhuizen industriegebied gaat waardoor er meer luchtvervuiling komt?

Antwoord:

Dit probleem is nadrukkelijk in de verkeersonderzoeken voor het bestemmingsplan en het MER getoetst. Hieruit blijkt dat door de inrichting van de weg als stedelijke route (met afslagen, rotondes en stoplichten) deze route geen aantrekkelijk alternatief voor vrachtverkeer is dat nu over de A50 gaat. Door de verbreding van de A50 biedt deze route juist voor vrachtverkeer een beter alternatief. De A50 trekt volgens de verkeersmodellen doorgaand verkeer van de Stadsbrug en Waalbrug weg.

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	H. de Blaauw, Acaciastraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Is er nagedacht om het Dominicus-college te verplaatsen gezien het feit dat het ingesloten wordt door twee 4 baanswegen? (gevoelige bestemming, luchtkwaliteit).

Antwoord:

Het blijft mogelijk om ter plekke van het Dominicus-college aan de kwaliteitsnormen te voldoen, daarom is deze optie niet uitgewerkt.

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	M. Doveren, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Voor de bewoners aan de achterzijde van de Energieweg (Kerkstraat/Bredestraat/Dominicushof) veel rekening houden met met name geluidswerende maatregelen (geluidswallen/hagen/etc).

De overlast van stof en lawaai wordt door de toename van de verkeersstroom voor hen verdrievoudigd!!

Antwoord:

Milieumaatregelen vormen een belangrijk onderdeel van het ontwerp. Het ontwerp wordt hierop geoptimaliseerd en de effecten van de diverse maatregelen worden doorgerekend en gemeten.

Voor geluidshinder geldt dat de belangrijkste geluidswerende maatregel het leggen van een stil wegdek is.

Voor luchtvervuiling geldt dat de belangrijkste maatregelen bronmaatregelen aan de meest vervuilende vormen van vervoer zijn. Deze worden los van het Stadsbrugproject (oa in het plan van aanpak Luchtkwaliteit van de gemeente Nijmegen) uitgewerkt.

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	Will van de Oever / Peter Wouters, Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Bij de nieuwe rotonde bij Sancta Maria en ROC loopt de Laarse Dam. Dit is nu al een geweldige lawaaierige geluidssluis naar de Bredestraat en het weerkaatst. Als de rotonde en verdubbeling van verkeer komt zal het lawaai via deze sluis toenemen. En zo zijn er op verschillende andere plaatsen waar geen bebouwing is, dezelfde geluidssluizen. We vinden het noodzakelijk dat er daarom een geluidsscherm komt meteen bij de hele weg en bij de rotonde en in ieder geval op alle plaatsen waar geluidssluizen zijn.

Antwoord:

De inrichting van dit gebied en de daarmee samenhangende geluidsbelasting zullen in het bestemmingsplan uitgedetailleerd worden. Hierbij is ook aandacht voor dit soort geluidsslekken.

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	Dieuwke van Haften, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Ondanks alle maatregelen ben ik toch erg bang voor toename van het geluid met name op de punten waar de geluidswal onderbroken wordt zoals bijvoorbeeld bij de inritten naar het Park Schoonhorst en bij de Laarse Dam.
Ik vraag met nadruk ook op deze punten maatregelen tegen het lawaai te nemen.

Antwoord:

De inrichting van dit gebied en de daarmee samenhangende geluidsbelasting zullen in het bestemmingsplan uitgedetailleerd worden. Hierbij is ook aandacht voor dit soort geluidstekken.

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	Marike Jacobs, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Het meest verontrustende blijft het gevaar voor de gezondheid. Om nu al in te calculeren dat het verkeer in de toekomst zo veel schoner zal worden zal teniet worden gedaan (beter gezegd: overruled worden) door de toename in drukte

- landelijk komt er meer verkeer
- de Energieweg wordt voor drukker

Als bewoner en binnenkort moeder van 4 kinderen vraag je je af of je niet beter kunt verhuizen naar een gezondere plek.

Antwoord:

De gemeente doet jaarlijks verslag over de luchtkwaliteit.

Uit de studies komt de Kerkstraat niet naar voren als een specifiek ongezonde plek in de stad.

De Europese regelgeving vereist dat de luchtkwaliteit in heel Nederland verbetert, ondanks de voorspelde toename van het verkeer.

Rubriek	Leefbaarheid/Milieu
---------	---------------------

Datum:	21 september 2005
Naam:	Bewonersvereniging Dominicushof, Jan Brinkhoffplantsoen, Nijmegen

Vraag/opmerking:

De vereniging spreekt haar zorg uit m.b.t. geluidshinder, fijnstof en andere milieueffecten en vraagt zicht af of de voorgestelde maatregelen voldoende effect sorteren.

Antwoord:

Uit het MER Stadsbrug blijkt dat de milieueffecten binnen acceptabele grenzen kunnen blijven.

De inrichting van de weg en de daarmee samenhangende lucht- en geluidsbelasting zullen in het bestemmingsplan uitgedetailleerd worden, pas dan is de exacte milieubelasting te bepalen.

Rubriek	Leefbaarheid/milieu
---------	---------------------

Datum:	21 september 2005
Naam:	Ramon Wolfs / Irene Immel, Aubadestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Als aanwonenden van de Neerbosscheweg maken wij ons ernstig zorgen over de toename in verkeer over deze weg. Wat zijn de gevolgen in verkeer, geluid en milieubelasting (fijnstof).

Dit omdat deze flats minder dan 50 meter van deze weg staan.

Antwoord:

Uit het verkeersonderzoek dat voor de MER Stadsbrug is gemaakt blijkt dat de verkeerstoenames ten gevolge van de aanleg van de Stadsbrug op de Neerbosscheweg slechts gering zijn. Er wordt wel een forse toename geconstateerd, maar deze is ten gevolge van de algemene groei van het verkeer.

In de milieuonderzoeken bij het bestemmingsplan Stadsbrug zal voor alle wegen in de invloedssfeer van deze brug onderzocht worden of er een toename van milieubelasting is en hoe zwaar deze is.

Als hieruit blijkt dat deze toename boven (wettelijke) normen komt, zullen aanvullende maatregelen genomen worden om de milieuhinder te beperken (zoals aanleg van stille wegdekken).

Rubriek	Leefbaarheid/Milieu
---------	---------------------

Datum:	21 september 2005
Naam:	dhr/mw Bosman, Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Graag aandacht voor geluidsoverlast van de brug over het Maas-Waalkanaal.

Geluidsarmasfalt/schermen

Nu reeds veel last van overwaaiend geluid. (Brug ligt hoger)

Antwoord:

In de milieuonderzoeken bij het bestemmingsplan Stadsbrug zal voor alle wegen in de invloedssfeer van deze brug onderzocht worden of er een toename van milieubelasting is en hoe zwaar deze is.

Als hieruit blijkt dat deze toename boven (wettelijke) normen komt, zullen aanvullende maatregelen genomen worden om de milieuhinder te beperken (zoals aanleg van stille wegdekken).

Rubriek	Leefbaarheid/Milieu
---------	---------------------

Datum:	na 17 oktober
Naam:	Ria Roerdink, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

In Nijmegen-West is de milieuvervuiling groot. Veel lucht- en geluidvervuiling. Er kan niet nóg meer vervuiling bijkomen!!
Wat wordt er aan gedaan om niet alleen te voorkomen dat er méér vervuiling optreedt maar juist minder wordt.
De metingen/onderzoeken, wie verricht die, en door wie worden deze onderzoeken weer gecontroleerd?
(zie ook NRC 26 september 2005: "onderzoek naar lucht deugt niet").

Antwoord:

De introductie van Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit vereist een aanmerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Maatregelen om dit mogelijk te maken zullen in eerste instantie landelijk genomen moeten worden. Daarnaast heeft de gemeente een uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit opgesteld, waarin beschreven staat welke maatregelen er lokaal genomen worden.

http://www.nijmegen.nl/Leven_in_Nijmegen/milieu/afval/lucht/Uitvoeringsprogramma_verbeteringluchtkwaliteit/index.asp

Metingen en onderzoeken op het gebied van geluid en lucht worden deels door de gemeente zelf gedaan en deels door gespecialiseerde adviesbureau's in opdracht van de gemeente.

De onderzoeken voor het MER Stadsbrug zijn getoetst door de onafhankelijke commissie MER, onderzoeken voor het bestemmingsplan zullen getoetst worden door de Provincie.

Vraag/opmerking:	
Rubriek	Leefbaarheid/Milieu

Datum:	na 17 oktober
Naam:	P. van Hontem, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Waar krijg ik de garantie dat zowel de luchtkwaliteit als de geluidshinder leefbaar blijven voor de aangrenzende woningen (Hees/Neerbosch-Oost/Koers West)? Momenteel is er al de geluidsoverlast voor de aangrenzende woonwijken, en zijn er in de omgeving te veel bedrijven die luchtverontreiniging (stof + geur) veroorzaken, en in de plannen is geen verbetering zichtbaar.

Antwoord:

De introductie van Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit vereist een aanmerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Maatregelen om dit mogelijk te maken zullen in eerste instantie landelijk genomen moeten worden. Daarnaast heeft de gemeente een uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit opgesteld, waarin beschreven staat welke maatregelen er lokaal genomen worden.

http://www.nijmegen.nl/Leven_in_Nijmegen/milieuenafval/lucht/Uitvoeringsprogramma_verbeteringluchtkwaliteit/index.asp

4. Inspraakreacties 'ontsluiting' en de antwoorden

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Jan de Kanter, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Voor ontsluiting scholen + de Baron:

- Wordt gedacht aan een ventweg naast de Energieweg

of

- doorsteek door de bebouwing?

Antwoord:

Er wordt niet gedacht aan een ventweg. Voor de ontsluiting van de scholen en de Baron wordt gedacht aan een indirecte ontsluiting via de Dr de Blécourtstraat naar de rotonde met de Energieweg.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Jan de Kanter, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Wat is de bedoeling van de brug?

Ontsluiting van Nijmegen-Noord snap ik, maar waar gaan die mensen heen?

Stad in?

Of

Naar A50-A73?

In laatste geval: dan zijn er regionale oplossingen (veel noordelijker)

Antwoord:

*Met de Stadsbrug wordt de hoofdwegenstructuur verbeterd en minder kwetsbaar.
De herkomst/bestemming van het verkeer van de Waalbrug en de Stadsbrug is:*

- 1. 50 % verkeer binnen Nijmegen*
- 2. 42 % verkeer van of naar Nijmegen*
- 3. 8 á 9 % doorgaand verkeer (verkeer van buiten de regio).*

Verkeer naar de A50 of A73 valt onder de tweede categorie.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	A.M. Bloo, Dr de Blécourtstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Wat gebeurt er bij de Dr de Blécourtstraat met de aansluitingen op Dominicus / de Baron en de sportvelden?

Antwoord:

Voor de ontsluiting van de scholen en de Baron wordt gedacht aan een indirecte ontsluiting naar de rotonde met de Energieweg via de Dr de Blécourtstraat. In het voorstel blijft de Dr de Blécourtstraat afgesloten van de Energieweg, maar de afsluiting wordt verplaatst.

Over detaillering van de aansluitingen wordt overleg gevoerd met de betrokkenen.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Roel Jansen, Helicon Opleidingen MBO, Energieweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Blijft de bereikbaarheid van Helicon per bus gegarandeerd vanaf NS centraal en Dukenburg en komen er nieuwe buslijnen uit de Waalsprong, Elst en Arnhem-Zuid?

Antwoord:

De aanleg van de Stadsbrug maakt nieuwe busverbindingen mogelijk en bestaande niet onmogelijk.

De keuze van de buslijnen wordt in regionaal verband gemaakt door het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN).

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Franc en Marloes Danhuis, Waalbandijk, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Wordt bij de uiteindelijke beslissing over het bestemmingsplan ook de weg naar het centrum meegenomen? Daar was op deze avond nog niets over bekend, maar wanneer wel en komt daar ook een informatieavond over? Ik bedoel dus het verkeer over de Weurtseweg / Waalbandijk (plannen Coenen)?

Antwoord:

In het bestemmingsplan van de Stadsbrug wordt deze route niet opgenomen. Een beslissing hierover wordt genomen in het bestemmingsplan/masterplan Waalfront, dat op dit moment in voorbereiding is. Zie voor inspraakmogelijkheden de website: http://www.nijmegen.nl/bestuurorganisatie/plannenprojecten/Koers_West/index.asp

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	M. Rijken, Korte Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Bereikbaarheid sportvelden via Energieweg verandert.

Voorstel:

Bereikbaar maken sportvelden via Dr de Blécourtstraat.

Parkeervoorziening ook via Dr dr Blécourtstraat, eventueel via Ventweg langs Energieweg.

Antwoord:

Over detaillering van de aansluiting van de sportvelden wordt overleg gevoerd met de betrokkenen.

Wij zullen uw voorstel hierin meenemen.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	M. Rijken, Korte Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Voorstel:

Zie tekening 11d vak 4 nieuwe situatie van rotonde Hees fietsroute naar oosten langs (over) overstort-sloot via "Laarse Dam" naar Bredestraat.

Voordeel:

Enorme verbetering fietsroute Lindenholt-centrum.
Overigens ook historische route.

Antwoord:

Deze suggestie heeft niet rechtstreeks te maken met het tracé van de Stadsbrug, maar zal overgebracht worden aan de beleidsmedewerkers die zich met fietsverkeer in Nijmegen bezighouden. Wij danken u voor deze suggestie.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	M. Rijken, Korte Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Sluis te Weurt wordt in 2006 ca 2,5 m verhoogd!
Meenemen in plan: alternatieve brug over kanaal als Van Heemstraweg wordt vernald ter plaatse van Weurt.

Hierover overleg voeren met Gemeente Beuningen opdat goede aansluiting kan worden gemaakt met Energieweg.

Antwoord:

Dit heeft niet rechtstreeks te maken met de hoofdkeuzes die in dit stadium gemaakt worden. Wij verwijzen u naar de inleiding van wethouder Depla, zie het verslag van de bijeenkomst van 6 september 2005.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	19 september 2005
Naam:	Jeuf Spits, Biezendwarsstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

1. Gescheiden fietspad langs stadsbrug goed idee.

Tip is om ter hoogte van de noordoever Waal (waar nu Van der Stad zit) een op/afstap mogelijkheid te hebben zoals bij bijvoorbeeld bij Hezelpoort.

Met name ook de nieuwe bewoners van Waalfront en stadsbezoekers uit Oosterhout zullen hiervan graag gebruik maken. De fietsontsluiting van het centrum via Weurtseweg is zo optimaal.

Antwoord:

Deze mogelijkheid wordt in het kader van het ontwerpproces onderzocht.

Vraag/opmerking:

2. Zoveel mogelijk bomen/groen langs weg planten!

Antwoord:

Dit is inderdaad een zinvolle gedachte.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

	20 september 2005
Naam:	Loes Swijtink, Energieweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Hoe en wat gaat gebeuren met de door ons recent aangelegde in- en uitrit met jullie vergunning? Let wel, in- en uitrit met duikers in de sloot.

Antwoord:

De vergunning blijft van kracht. In de loop van proces zal in overleg met u bekeken worden hoe de inrit ingepast moet worden in het plan.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	20 september 2005
Naam:	Marcel Rou, Ambachtsweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Vak 4, nieuwe situatie.

Draai voor ingang naar Sappi vanaf rotonde voldoende voor vrachtwagens?

Antwoord:

De draai van en naar Sappi voor vrachtverkeer is uitgangspunt voor het ontwerp en zal nogmaals getoetst worden in het kader van het Voorlopig Ontwerp.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	20 september 2005
Naam:	Martens Metaalrecycling, Handelsweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Gezien de vele vrachtauto-combinaties die op de Handelsweg en Nijverheidsweg moeten laden en/of lossen zal de rotonde Industrieplein capaciteit te kort komen. Aan- en afvoer verloopt via Energieweg, geen mogelijkheid om links af de Scheepvaartweg in te rijden
⇒ daarom loopt de aanvoer eerst over de rotonde en dan rechtsaf de Scheepvaartweg op.

Rotonde moet ons inziens vergroot worden.

Antwoord:

Alle rotondes zijn geschikt voor vrachtverkeer, zelfs voor twee vrachtwagens naast elkaar.

Ten aanzien van de nadering Handelsweg blijft de route via het Industrieplein beschikbaar, maar ligt de route via de nieuwe rotonde op het Stadsbrugtracé (ter hoogte van de Weurtseweg) meer voor de hand.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	20 september 2005
Naam:	Jensen Motorrijwielen/Huub Boesten, Scheepvaartweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Hoelang en in welke mate zal het aanpassen van de Energieweg van Protempo tot ANAC de bereikbaarheid van de Scheepvaartweg beïnvloeden?

Krijgen wij ook te maken met de feitelijke aanleg van het tracé na het Industrieplein (van de brug zelf dus) m.b.t. bereikbaarheid?

Groeten, Huub Boesten

Antwoord:

Deze vragen kunnen nu nog niet beantwoord worden. Het College streeft minimale overlast na en dat zal (mede) leiden tot een bepaalde fasering van uitvoeringswerkzaamheden.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	21 september 2005
Naam:	Bewonersvereniging Dominicushof, Jan Brinkhoffplantsoen, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Ontsluiting “Dominicus College” en onsluiting “de Baron”.

- Huidige beleid is ontsluiting via Energieweg.
- Onze zorg is dat dit gaat veranderen.
- De bewonersvereniging hecht er zeer aan dat het verkeer van en naar school en de Baron niet door de Dominicushof gaat en het verkeer door de Dennestraat niet extra zal belasten.

Antwoord:

Voor de ontsluiting van de scholen en de Baron wordt gedacht aan een indirecte ontsluiting naar de rotonde met de Energieweg via de Dr de Blécourtstraat. In het voorstel blijft de Dr de Blécourtstraat afgesloten van de Energieweg, maar de afsluiting wordt verplaatst.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	21 september 2005
Naam:	De Klok (B. Roelofs), Druten

Vraag/opmerking:

Graag contact opnemen in verband met in/uitrit kantoorpand De Baron.

Antwoord:

Afspraak wordt gemaakt.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	na 21 september 2005
Naam:	Dhr/mw Berenbroek, Wolfkuilseweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Het lijkt ons een goed idee voor de bewoners van Hees om een extra ontsluiting te maken op de rotonde bij de Dokter Blécourtstraat (Dennenstraatzijde). Zoals het vroeger ook al was. Zodat heel Hees een makkelijke ontsluiting heeft naar beide zijden van de Energieweg.

En dat het verkeer verdeeld wordt, anders moet iedereen over de Wolfkuilseweg naar de "Industrierotonde" (bij de BP) om naar de brug bij de ANAC te komen.

Een andere mogelijkheid is via de Molenweg, Paul Krugerstraat naar de Neerbosscheweg te rijden.

Door deze twee laatste omwegen komt er dan wel meer verkeer door onze kinderrijke wijk.

Antwoord:

Wij houden vast aan afsluiting van de Dr. de Blécourtstraat, omdat openstellen te veel risico op sluipverkeer door het verblijfsgebied oplevert.

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	na 21 september 2005
Naam:	J.W. Peters, Nocturnestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Hoe komen wij in de toekomst Neerbosch uit?

Antwoord:

*In principe wijzigt er niets aan de ontsluiting van Neerbosch.
De ontsluiting van de wijk Neerbosch is inderdaad een aandachtspunt. Uit nader onderzoek zal moeten blijken of aanpassingen noodzakelijk zijn.
Dit is geen onderdeel van de keuze voor het tracé van de Stadsbrug.*

Rubriek	Ontsluiting
---------	-------------

Datum:	na 17 oktober
Naam:	L. den Uil/G. Schulte, Dr. de Blecourstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Wij protesteren hierbij nogmaals tegen de aanleg van een doorgaande verbindingsroute door onze buurt. De Stadsbrug zal op grote schaal personen- en vrachtverkeer aantrekken. hiermee verslechtert de gemeente onze leefomgeving dramatisch. Geluidshinder en luchtverontreiniging zullen zeer sterk toenemen in het hiermee toch al overbelaste Nijmegen-West.

De aanleg van een rotonde op de Energieweg vinden wij een absurde beslissing. U brengt de verkeersstromen letterlijk onze straat in. In onze straat wordt gewoond, kinderen spelen op straat en mensen genieten van hun tuin.

Wij protesteren sterk tegen deze onaanvaardbare aantasting van ons woongenot.

Antwoord:

*Vermoedelijk is hier sprake van een misverstand. Het is **niet** de bedoeling de knip op de Dr de Blecourtstraat op te heffen.*

5. Inspraakreacties 'verkeer(sintensiteit)' en de antwoorden

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	W. Visch, Aubadestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Als er straks 35.000 wagens over de Neerbosscheweg rijden hoe wordt de OC Huismanstraat ontlast?

Antwoord:

Het probleem dat de drukte op de Neerbosscheweg toeneemt is geen gevolg van de tracékeuze voor de Stadsbrug, maar vooral van de autonome groei van het verkeer in de hele stad.

De ontsluiting van de wijk Neerbosch en de ontlasting van de OC Huismansstraat zijn inderdaad aandachtspunten. Uit nader onderzoek zal moeten blijken of aanpassingen noodzakelijk zijn.

Dit is geen onderdeel van de keuze voor het tracé van de Stadsbrug.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Jan de Kanter, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Hoe voorkom je de toename van sluipverkeer door de woonwijken?

Antwoord:

De Stadsbrug maakt deel uit van de Nijmeegse hoofdwegenstructuur. Met een duidelijke hoofdwegenstructuur krijg je een goed onderscheid tussen hoofdwegen en verblijfsgebieden (30 km-zones). Hoe beter de hoofdwegenstructuur, hoe minder kans op sluipverkeer.

De verkeersmodellen bevestigen dit.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	R. Nobel, Oude Weurtseweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Zijn er plannen voor openbaar vervoer via de nieuwe stadsbrug?

Of zelfs een taxi/busbaan?

Antwoord:

De aanleg van de Stadsbrug maakt nieuwe busverbindingen mogelijk en bestaande niet onmogelijk.

De keuze van de buslijnen wordt in regionaal verband gemaakt door het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN).

Er zijn nu geen plannen voor een taxi- of busbaan.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Luc Dinnissen, Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Waarom niet gekozen voor een brug aan de overzijde van het kanaal met aansluiting op de rondweg? Dat is wat Nijmegen nodig heeft, een rondweg.

Antwoord:

*De afweging en de keuze voor het zoekgebied waarbinnen de stadsbrug een plek moet krijgen zijn bepaald in koepelnotitie en de MER.
Voor de inhoudelijke argumentatie verwijzen we naar de argumentatie van wethouder Paul Depla in de inleiding van de inspraakavond van 6 september 2005 (zie het bijgevoegde verslag)*

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Ben Duin, Korte Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

U noemt het een stadsbrug. Waar liggen de verbindingen naar de stad? Toch niet (alleen) met de tunnel onder het station? Of door woonstraten?
Het is een randweg-verbinding.

Antwoord:

Wij veronderstellen dat hier de verbinding met het centrum bedoeld wordt. De huidige Waalbrug blijft de belangrijkste verbinding vanuit het noorden naar het centrum. Vanaf de stadsbrug wordt het centrum bereikbaar gemaakt via de Industrieweg-Marialaan-Tunnelweg en een nog nader te bepalen route via het Waalfront.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	A. Derksen, Dorpsstraat, Oosterhout

Vraag/opmerking:

Bezwaarschrift

Waarom zijn op de kaart geen kadastrumnummers opgenomen, dat gaf meer duidelijkheid aan de kant van Lent Oosterhout.

Landbouw verkeer op de brug of omrijden?

Antwoord:

Het opnemen van kadastrumnummers op de kaart heeft geen meerwaarde voor het verduidelijken van het tracé van de Stadsbrug

Landbouwverkeer is toegestaan op de stadsbrug.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	6 september 2005
Naam:	M. Rijken, Korte Bredestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Dr de Blécourtstraat gedeelte Kerkstraat-Energieweg blijft afgesloten voor auto's (conform voorstel).

Antwoord:

Dit is juist.

Vraag/opmerking:

Verkeersdrukke Wolfkuilseweg mag niet toenemen – graag verminderen. (mogelijk is collegevoorstel goede oplossing)

Antwoord:

De verkeersmodellen geven aan dat het verkeer op de Wolfkuilseweg dankzij het voorstel slechts zeer beperkt toeneemt. De beperkte toename is een gevolg van de autonome groei van het verkeer.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	21 september 2005
Naam:	R. Barends, Zwanenveld, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Wordt het verkeer qua intensiteit minder op het traject Graafseweg-Keizer Karelplein-Oranjesingel-Waalbrug? Lijkt mij wel.

Met welke stadsweg valt de verkeersintensiteit 2020 met stadsbrug te vergelijken op de stadsbrug en op de Waalbrug?

Antwoord:

Dat klopt, leidt tot lagere intensiteiten.

Is te vergelijken met de A325 (Ressen-Lent): 46.000 motorvoertuigen per etmaal, en de huidige Waalbrug: 55.000 motorvoertuigen per etmaal.

Rubriek	Verkeer(sintensiteit)
---------	-----------------------

Datum:	na 17 oktober
Naam:	Van Hontem Architecten, Kerkstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Door de aanleg van de nieuwe stadsbrug wordt het aantal verkeersbewegingen op de Energieweg sterk vergroot.

Dit is niet wenselijk omdat dit negatieve invloed heeft op de woonkwaliteit van de aangrenzende woonwijken (Koers West/Waterkwartier/Neerbosch-Oost/Hees).

De plaats van de Energieweg is niet de goede plek voor een stadsontsluitingsweg.

Antwoord:

Uit de verkeersstudies voor de Stadsbrug blijkt dat de aanleg van deze brug leidt tot een evenrediger verdeling van het verkeer over de stad. Uit de studies blijkt niet dat dit een negatieve invloed heeft op de woonkwaliteit van de aangrenzende woonwijken, integendeel, deze wijken worden hierdoor beter ontsloten.

De milieukwaliteit verslechtert niet, omdat wij verwachten dat er geen sprake is van extra verkeersgeluid.

6. Inspraakreacties 'overige' en de antwoorden

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	R. Ruijters, Ananasstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Mijn indruk is dat de gemeente in de uitwerking en communicatie over de keuze van het tracé van de stadsbrug zorgvuldig te werk is gegaan. Toch wil ik met nadruk uw aandacht vragen voor de communicatie met de sportclub PGEM. Wij waren vandaag niet uitgenodigd en de gesprekken over de toekomst van onze vereniging dateren van het vroege voorjaar. Ik zou het op prijs stellen als het college dan wel bestuurders van de gemeente Nijmegen de handschoen oppakken om met de sc PGEM, die al 38 jaar gebruik maakt van de accommodatie aan de Weurtseweg, over de consequenties van het tracé en alternatieve accommodatie opnieuw in gesprek zou gaan.

Antwoord:

*Het College zal met sportclub PGEM overleg voeren over de consequenties van de aankoop van het sportterrein.
Wij betreuren het dat er nog geen overleg met het clubbestuur heeft plaatsgehad. Wij veronderstellen dat de voormalige eigenaar (NUON) de huurder (SC PGEM) wel geïnformeerd heeft over de verkoop.*

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	P.C. van Hemert, Waalbandijk, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Gaarne in dit stadium meer aandacht voor transferia.

Antwoord:

De mogelijkheid van transferia wordt onderzocht in de H(oogwaardig)O(penbaar)V(ervoer)-studie, die recentelijk is vrijgegeven voor inspraak.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	P. Hermens (sv Blauw Wit), H. Dunantstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Hoe wordt de parkeerproblematiek van sv Blauwwit verbeterd?

Wat gebeurt er met ons parkeerterrein dat nu al te klein is op za/zo.

Beide wethouders hebben van ons al een brief hierover gehad!

Antwoord:

Met SV Blauw Wit wordt overlegd over hun parkeerproblemen en hun bereikbaarheid.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	M. Jacobs, Dennenstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Welke bedrijven moeten precies wijken voor deze plannen?

Antwoord:

Dat is opgenomen in het Collegebesluit van 5 september 2005. Deze informatie is voor iedereen beschikbaar.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	M. Jacobs, Dennestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Rond welk gedeelte van de weg komen geluidsschermen?

Antwoord:

Schermen hebben zowel op geluidshinder als op fijn stof een positief effect. Hoe groot dit effect is hangt af van het exacte ontwerp van die schermen. Dit wordt in het bestemmingsplan uitgewerkt en berekend.

Bij deze beslissing is in ieder geval uitgegaan van het principe dat in de middenberm en langs de oostzijde van de huidige Energieweg lage wallen van maximaal een meter hoog komen en dat op de aanbrug en de brug zelf hogere schermen geplaatst worden.

Op dit moment is over het ontwerp nog geen beslissing genomen. Dit gebeurt in het Bestemmingsplan Stadsbrug.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Maurice Niesten, Wolfkuilseweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Mooi plan!

Dagelijks in de file voor de oude Waalbrug, dus ik zie zeker de voordelen!

Eén vraag, en misschien al wat prematuur, maar wil Nijmegen een conservatief ontwerp voor de stadsbrug of ultramodern, zoals bijvoorbeeld Erasmusbrug in Rotterdam? En is deze keuze al gemaakt of krijgt de bevolking t.z.t. inspraak á la Plein '44-concept?

Antwoord:

Het ontwerpproces van de Stadsbrug wordt nog dit jaar opgestart. Wij doen nog geen uitspraken over de vormgeving.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Dhr/mw Hutting, Fl. Nightingalestraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

We praten veel te veel.
Brug had er 10 jaar geleden al moeten liggen.
AUB morgen met de aanleg beginnen. Het is al vijf over twaalf.

Antwoord:

*De bouw van de Stadsbrug start in 2009 en de brug wordt in 2011 opgeleverd.
Sneller kan helaas niet.*

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	Noelle Aarts, Biezenstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Gebeurt het wel eens dat jullie na zo'n informatieavond als deze, nog eens nadenken over dingen en ze eventueel te veranderen, of bij te stellen?
Zijn er wel eens goede ideeën bij die vervolgens worden nagevolgd?
Dat zou ik graag weten.

Antwoord:

Ja: inspraak heeft zeker effecten. Uit de inspraakreacties op het besluit van het College van B&W blijkt dat de hoofdkeuzes door enkele insprekers wordt bestreden, maar de meeste insprekers kunnen zich wel vinden in de Stadsbrug. Ideeën en reacties op het ontwerp van de Energieweg, de rotondes worden meegenomen in de verdere uitwerking. Ook vindt overleg plaats met verschillende belanghebbenden.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	6 september 2005
Naam:	C. Janssen, Oostkanaaldijk, Nijmegen

Vraag/opmerking:

A.u.b. 70 km/h op brug!

Antwoord:

Binnen het Nijmeegse hoofdwegennet is 50 km/u de norm. Er is geen reden om hier van af te wijken.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	19 september 2005
Naam:	s.v. Blauw Wit, Nijmegen

Vraag/opmerking:

In het kader van het tracé stadsbrug vragen wij specifieke aandacht voor onze accommodatie waarbij 3 punten van essentieel belang zijn t.w.:

- a. uitbreiding kleedruimten, waarbij geen plaats meer is voor ons ondergronds rioolpompstation en de watermeterputten van tv Tachys en sv Blauwwit.
- b. De parkeerstrook, die thans in de weekends al te klein is, wordt dusdanig versmald dat parkeren onmogelijk meer is. Daarvoor dient een oplossing te worden bedacht. Bijvoorbeeld op huidig oefenveldje en 3 nieuwe kunstgrasvelden met wedstrijdverlichting. Pad achter de woningen aan de Kerkstraat erbij trekken en velden verschuiven. Daardoor kan parkeerstrook wellicht ook nog benut worden.
- c. Onze vraag om accommodatieverbetering (kleedruimten en trainingsveld). Zie brief d.d. 29-07-05 aan wethouder Depla. Over e.e.a. is ook al ambtelijk overleg gaande.

Met sportieve groet,
Namens het bestuur sv Blauwwit.
P. Hermens, vice-voorzitter

Antwoord:

Dit zijn belangrijke opmerkingen. Wij zijn met Blauw Wit in gesprek over te kiezen oplossingen.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	19 september 2005
Naam:	Tom Bögeld (niet aanwezig), DAR-medewerker

Vraag/opmerking:

1. Vooral op zaterdag gaan grote aantallen personen naar de milieustraat van de DAR. Dit betekent verkeerscongestie op de Kanaalstraat tot op de rotonde. Heeft men hier rekening mee gehouden?
2. 4-Daagse. Kanaalstraat wordt afgesloten voor verkeer op woensdag. Hoe steken wandelaars nieuwe weg over?

Antwoord:

Dit vinden wij belangrijke aandachtspunten.

In de uitwerking van het ontwerp geven wij aan hoe wij in samenspraak met de DAR dit probleem denken op te lossen.

De Kanaalstraat heeft geen doorgaande functie meer.

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	21 september 2005
Naam:	C.P.M. Horsels, Voorstadslaan, Nijmegen

Vraag/opmerking:

M.b.t. de bouwfase:

1. Is er inzicht in de verkeersafwikkeling in die fase?
2. Welke maatregelen worden er getroffen om het bus- en vrachtverkeer te weren uit de Voorstadslaan?
3. Als er geen maatregelen genomen worden, staat gemeente dan garant voor de kosten van herstel van schade aan de woningen als gevolg van trillingen?

N.B.: aanleiding voor deze vragen is de ervaring met de reconstructie van de Energieweg enkele jaren geleden. Als gevolg van het busverkeer naar de remise (tussen 24.00 uur en 07.00 uur) wordt je uit de slaap gewekt en ontstaan scheuren in plafond en muren. Ik zou daarom graag tot een afspraak komen hoe dit risico te beheersen.

Antwoord:

*Op dit moment is er nog geen exact inzicht in hoe de bouwfase er uitziet. Op het moment dat daar meer duidelijkheid over is zal er met belanghebbenden over gecommuniceerd worden.
Uitgangspunt voor de plannen in de bouwfase is het zoveel mogelijk ontzien van woongebieden.*

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	21 september 2005
Naam:	J.P.H. Mooi, Zwanenveld, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Prima.
Fantastisch! Ga zo door.

Antwoord:

Dank u wel!

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	na 21 september 2005
Naam:	P. Kleisterlee, Oude Graafseweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Jammer dat zo weinig Nijmegenaren zo weinig interesse hebben voor onze 2000 jaar oude stad, die door een gezonde toekomst nog jaren kan bijtellen.
Hoop ik.

Bedankt en succes bij het voltooien van het project dat voor Nijmegen weer meer geschiedenis is.

Antwoord:

Dank u wel en wij delen uw hoop!

Rubriek	Overige
---------	---------

Datum:	na 21 september
Naam:	Paulien Diender, Henri Dunantstraat, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Ik heb getwijfeld of ik nog een vraag zou moeten stellen: uit de afgelopen informatieavonden kreeg ik de indruk dat wij als burgers achter de feiten aan blijven lopen en dus geen tot bitter weinig invloed op de besluitvorming kunnen uitoefenen. Echter, een opmerking in de Gelderlander van deze week, waarin een ondernemer van het industrieterrein verklaarde dat de gemeente Nijmegen de ondernemers had toegezegd dat “werkgelegenheid voor alles gaat”, riep bij mij de vraag op: waarom? Waarom gaat dat bóven de gezondheid* van de bewoners van de aangrenzende wijk? Ik ben me ervan bewust dat werkgelegenheid enorm belangrijk is. Onze gezondheid echter ook: mijn vragen zijn: op welke wijze is onderzocht in hoeverre het tracé over het industrieterrein kan lopen? Wat is exact onderzocht en wat is exact de uitkomst van dit onderzoek?

Graag ontvang ik op bovenstaande vragen uw antwoord,
bij voorbaat hartelijk dank,
vriendelijke groet,
Paulien Diender

* uit GGD-onderzoek blijkt dat met name in dit gebied het aantal bewoners met kanker zéér hoog is: ook al zonder verdubbeling van het verkeer over de Energieweg.

Antwoord:

Het College van B&W heeft een afweging gemaakt waarbij behoud van werkgelegenheid één van de aspecten was, naast ‘milieukwaliteit’ en ‘kosten’. Er is een MER opgesteld op basis waarvan de principiële keuze voor de Stadsbrug is gemaakt.

Rubriek	Overige
	na 17 oktober
	Drukkerij Graficolor (W. Janssen), Cargadoorweg, Nijmegen

Vraag/opmerking:

Situatie nu: als er een vrachtwagen langs komt, trilt het hele gebouw. De scheuren zitten nu al in plafond en muren.

Wat gebeurt er als er een 4-baansweg langs het gebouw loopt???

Drukpersen moeten waterpas staan. Zo niet moeten we elke dag een monteur bellen en stagneert het werk. Over de kosten nog maar te zwijgen.

Antwoord:

Het wegdek van de Kanaalstraat zorgt op dit moment voor trillingen. In de nieuwe situatie komt er een nieuwe weg met een nieuwe fundering en een vlakke verharding, die aan de technische eisen voldoet.

7. Tijdens de inspraaktermijn binnengekomen brieven en e-mail en de antwoorden

Rubriek	Brief
Naam	G.H.C. Annink, Dr. de Blécourtstraat, Nijmegen
Datum	18 september 2005

Geachte heer Hirdes,

Op dinsdag 6 september hebben de heren M. van Ginkel en G. Laurita ons in een persoonlijk gesprek op de hoogte gebracht van uw plannen m.b.t. het stadsbrugtracé. Deze individuele benadering van de direct betrokkenen werd door ons erg op prijs gesteld. Na kennis genomen te hebben van uw plannen zijn we echter van mening dat wij wel erg getroffen worden en dat in ons specifieke geval een onleefbare situatie zal ontstaan op grond van de volgende overwegingen.

1. De geplande rotonde aan de Blecourtstraat zal tegen de grens van ons perceel gerealiseerd worden.
2. Er wordt een toename van de verkeersintensiteit met 50% ingeschat in de komende jaren.
3. Het huis op de Energieweg nummer 51 zal afgebroken worden waardoor een natuurlijke geluidswering zal verdwijnen. Ons huidige uitzicht naar de Energieweg wordt door groen en bomen aan het oog onttrokken. In de nieuwe situatie kijken we direct op de drukke rotonde. Dit leidt er o.a. toe, dat lichtinval van koplampen verwacht kan worden in onze huiskamer.
4. De fietserdoorgang op de hoek Energieweg, dr. De Blecourtstraat zal verlegd worden naar huisnummer 40 waardoor een inrijdmogelijkheid ontstaat en derhalve voor ons huis een toename van het verkeer verwacht mag worden. Dit wordt nog versterkt als het kantoorpand "De Baron" een in/uitrit aan de dr. Blecourtstraat zal krijgen (veel autoverkeer i.v.m. CBR)
5. Punten 1 tot en met 4 leiden tot een blijvende en onaanvaardbare toename in de geluidsoverlast en het fijnstof niveau en derhalve zal ons woongenot gereduceerd worden.
6. De komende jaren zal i.v.m. de aanleg van het trace veel overlast veroorzaakt worden door de bouw en bouwverkeer.

7. De maatregelen die de gemeente tegen geluidsoverlast en milieu aspecten zal nemen zullen naar alle waarschijnlijkheid niet voldoende kunnen zijn om de huidige niveaus te handhaven en/of zullen ons uitzicht verder reduceren.

Wij betreuren het dat de gemeente ons niet in kennis heeft gesteld van deze plannen op het moment dat we ons huis aankochten op 15 april 2005. Des te meer nadat we ingelicht werden, dat de gemeente het perceel en opstallen zelf had willen aankopen. Niet wetende van deze rigoureuze plannen is door ons ook nog eens flink geïnvesteerd in een verbouwing van ons huis.

Gezien bovenstaande, zijn we van mening dat ons pand niet alleen materieel in waarde zal dalen, maar ook nog eens volledig incourant zal worden.

Een eventuele verhuizing, die we sterk overwegen, zal daarom economisch niet haalbaar blijken als geen passende compensatie door de gemeente wordt aangeboden.

We zouden hierover met u in een persoonlijk gesprek van gedachten willen wisselen, waarbij aankoop door de gemeente van het perceel met opstallen aan de orde zou moeten komen.

U heeft al aangegeven deze afspraak op korte termijn te zullen maken.

Met vriendelijke groeten,



Gerard en Maria Annink

Rubriek	Brief
---------	-------

	G.H.C. Annink, Dr. de Blécourtstraat, Nijmegen
--	--

Antwoord:

- Er ontstaat een onleefbare situatie. Verlegging van de weg richting perceel, geluidsoverlast, luchtverlast, en anders leggen van de verkeerssluis.
De exacte milieubelasting op dit perceel hangt af van het ontwerp en inrichting van de weg ter plekke. Er zijn diverse technische mogelijkheden (zoals afscherpende bebouwing, stil asfalt en schermen) om de milieubelasting op dit perceel te reduceren.
In het bestemmingsplan Stadsbrug zal de preciese milieubelasting, de aanvullende maatregelen en de effectiviteit van die maatregelen in beeld gebracht worden.
- Waarom heeft de gemeente in april 2005 niet laten weten dat dit project in voorbereiding was?
In april 2005 was het MER Stadsbrug reeds gepubliceerd. U en/of uw makelaar hadden daarom kunnen weten dat de gemeente voornemens was de Stadsbrug aan te leggen met de Energieweg als aanvoerroute.
De gemeente had overigens wél belangstelling voor deze woning.
- Compensatie voor verhuizing, gesprek met wethouder
Op 29 september heeft een gesprek met wethouder Hirdes plaatsgevonden. Indien de woning aan de gemeente wordt aangeboden zal de gemeente overwegen of dit een betere oplossing biedt dan maatregelen aan/in de woning.

Rubriek	Brief
Naam	Industriële Kring voor Nijmegen en omgeving
Datum	13 oktober 2005

Geacht College,

Een goede bereikbaarheid is voor industriële bedrijven en daarmee voor de werkgelegenheid in de regio van groot belang. Vandaar dat wij uw nota “aanvulling MER Waalsprong 2003 en MER Stadsbrug” en uw besluiten daarover met grote aandacht hebben gelezen. Wij vragen uw aandacht voor het volgende.

De cijfers en kaarten in de genoemde nota geven aan dat de doorstroming van het verkeer binnen de Waalsprong en dus in de regio op belangrijke delen van de dag niet kan worden gegarandeerd. Op en voor de bestaande Waalbrug zullen structurele files voorkomen en de capaciteit van de geplande rotonde bij Lent is niet toereikend voor het grote aantal auto's dat hier dagelijks moet worden verwerkt.

De Industriële Kring voor Nijmegen e.o. pleit ervoor dat de hoofdinfrastructuur, waaronder die van de rotonde bij Lent, verder wordt verruimd dan nu wordt voorgesteld.

Voor het regionaal bedrijfsleven heeft bereikbaarheid de hoogste prioriteit en is het van essentieel belang dat er voldoende capaciteit wordt gecreëerd om doorstroming te waarborgen.

Indien dit zou leiden tot een vermindering van het aantal woningen dat gebouwd kan worden, moet naar de mening van de Industriële Kring deze keuze gemaakt worden, ook om het draagvlak onder (potentiële) bewoners, te vergroten.

Uit de grote hoeveelheden studies die de afgelopen jaren zijn verschenen blijkt dat de verkeersproblemen in en rond Nijmegen niet beperkt blijven tot het noordelijke gedeelte van de stad. De Industriële Kring dringt er op aan het verwachte verkeersaanbod niet per deelgebied te bekijken maar een integrale analyse te laten uitvoeren voor de hele regio. De regio heeft deze analyse nodig om met een heel frisse blik naar mogelijke oplossingen te kijken. Dit moet leiden tot de ontwikkeling



Postbus 31441
6503 CK Nijmegen

T 024 388 63 10
F 024 356 49 71

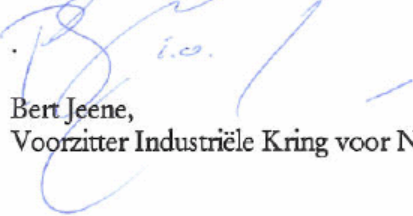
E info@iknijmegen.nl
I www.iknijmegen.nl

H.R. 40144801
Bank 53.72.35.558

van een bereikbaarheidsplan waarbij ook de mogelijkheid van een Euregionale verbinding aan de oostkant van Nijmegen moet worden meegenomen.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Graag denken wij met u mee om creatieve oplossingen op korte en middellange termijn te creëren en de bereikbaarheid van de regio te waarborgen.

Hoogachtend,



Bert Jeene,
Voorzitter Industriële Kring voor Nijmegen e.o.

Rubriek	Brief
---------	-------

	Industriële Kring voor Nijmegen en omgeving
	13 oktober 2005

Antwoord:

Wij nemen kennis van uw opmerkingen over de Waalsprong, maar deze hebben geen betekenis voor de tracékeuze.

Er wordt op regionaal niveau afgestemd: er is reeds meer dan een jaar bestuurlijk overleg tussen de gemeenten Lingewaard, Overbetuwe, Nijmegen, de provincie en het KAN. het streven is er op gericht om tot integrale oplossingen te komen. De hoofdkeuze is vorig jaar bepaald: de regio kiest unaniem voor de verbreding van de A50 en de aanleg van de Stadsbrug.

Rubriek	Brief
---------	-------

Naam	Hans Aarns
Datum	12 oktober 2005

M,

Nederlanders willen graag landelijk wonen in een schoon milieu en hebben een hekel om in de file te staan. Tot zover niets nieuws onder de zon.

Gelet op de toename van de bevolking en het aantal auto's betekent dit dat bij voor het bouwen van woningen en het aanleggen van wegen en bruggen telkenmale keuzes gemaakt moeten worden. Lent heeft in dit kader de twijfelachtige eer om aangewezen te zijn als VINEX locatie.

Als we nu al de balans opmaken van de huidige situatie betekent het dat Lent "het aardig voor de kiezen krijgt" Het voorheen groene karakter van het dorp maakt plaats voor beton, asfalt en huizen. Is dit hetgeen waar iedereen op zit te wachten? Het bouwen van woningen en wegen is een maar de mate waarin is een geheel andere zaak.

Recente rapporten geven al aan dat grootschalige bouw zoals in een Vinex locatie plaatsvindt niet meer van deze tijd is.

In de voorgestelde plannen moeten echter nog tal van woningen en wegen gerealiseerd worden. In mijn visie is de belasting op dit gebied en op Lent in het bijzonder veel te groot.

Ik pleit er derhalve voor de Waalsprong plannen drastisch te herzien en deze in zeer afgeslankte vorm te realiseren waarbij het behoud van de nog aanwezige groen in Lent op de voorgrond moet staan. Iedereen is voor het milieu maar het is hetzelfde milieu wat elke keer het onderspit delft bij de realisatie van de plannen. Een herziening van de plannen betekent dat de druk om nog meer wegen aan te leggen afneemt. Ook het verkeer op een aan te leggen stadsbrug zou hier voordeel van hebben.

Hier is echter wel politieke moed voor nodig.

Het aanleggen van een stadsbrug betekent een zeer forse aanslag op wederom de natuur. Niet alleen de uiterwaarden worden belast maar ook de gehele directe omgeving. Ter compensatie zou een gebied rondom het Natuurreservaat Fort Beneden Lent als natuurbuffer kunnen worden aangelegd om mensen te laten recreëren en de toename van de luchtvervuiling enigszins teniet te doen. In dit verband zou de hierbij aanwezige enige kersenboomgaard van Lent ook behouden en ingepast kunnen worden. De historische tuin Lent zou in mijn visie in de al aanwezige boerderij langs het spoor en bij de kersenboomgaard gesitueerd kunnen worden. Persoonlijk pleit ik ook voor het behoud van mijn huidige woning nabij Natuurreservaat Fort Beneden Lent. Als je gedurende 16 jaar iedere minuut vrije tijd en al hetgeen je verdient hebt steekt in een eigenhandig gebouwd huis (45000 stenen in de handen gehad) is het wrang te moeten vernemen dat dit niet past in de plannen van de gemeente. Dit geldt des te meer als je in 2000 nog een hobbyruimte met garage (25000 stenen in de handen gehad) wederom eigenhandig gaat maken nadat de gemeente hiervoor de benodigde vergunningen heeft afgegeven. Op basis van de toen geldende plannen zou indertijd een enkele woning in dit gebied worden gebouwd en het voorzieningen hart in het centrum van Lent. Mede door de uitgebreide vervuiling rond het Thermion terrein (waarover het momenteel opvallend stil is) is besloten het voorzieningenhart (Citadel) rondom Natuurreservaat Fort Beneden Lent te plaatsen. In mijn ogen een onlogische keuze.

Conclusie: alleen een stadsbrug als de plannen voor onder andere het gebied rondom Natuurreservaat Fort Beneden Lent drastisch worden bijgesteld. Een kopie van dit schrijven is gestuurd naar de gemeenteraad om dat deze ook moeten instemmen met de aanleg van de stadsbrug.

M. vr. gr.

Hans Aarns

Routestempel

Rubriek	Brief
---------	-------

Naam	Hans Aarns
Datum	12 oktober 2005

Antwoord:

De stedenbouwkundige invulling in het Waalspronggebied staat los van de tracékeuze voor de Stadsbrug.

Uw reactie is ter kennis gebracht van de Directie Wijk en Stad (ontwikkeling Waalsprong).

Rubriek	Brief
	Wijkvereniging "Ons Waterkwartier"
	14 oktober 2005

Zeer Geacht College,

Middels dit schrijven maken wij als Wijkvereniging "Ons Waterkwartier" bezwaar tegen het door U genomen besluit met betrekking tot het uit te voeren stadsbrugtracé voor de 2^e Waal overspanning.

Uw keus is naar onze mening een onjuiste keuze welke niet gestoeld is op een goed maatschappelijk draagkracht, wel op een overduidelijk bestuurlijk compromis.

In menig overleg, onder andere, Platform Koers West, Kronenburger Forum en in menig inspraak- overleg bijeenkomsten etc. hebben wij als Wijkvereniging steeds kenbaar gemaakt wat onze bezwaren waren en vragen gesteld waar wij en of anderen tot op heden niet, of geen direct of geen afdoend antwoord hebben mogen ontvangen.

Ook hebben wij bij de geregelde inspraak mogelijkheden U duidelijk trachten te maken dat de communicatie over de voorgenomen plannen regelmatig te wensen hebben overgelaten.

Aangezien de discussies rondom het Stadsbrugtracé in steeds heviger mate het daglicht gaan zien, blijven onze stellingen te navolgende;

- a) De Wijkvereniging "Ons Waterkwartier" is absoluut niet tegen een 2^e Waal oever verbinding – zelfs integendeel – en hebben en nog immer gepleit voor een ontbrekende goede rondweg om de gemeentelijke grenzen van Nijmegen heen.
- b) Dat er een bestuurlijk compromis is gesloten voor de verbreding van de A50 en het aanleggen van de Stadsbrug in Nijmegen – alsmede de overige besluiten die niet ter zake doende zijn voor het Nijmeegse – en helaas niet is gekozen voor de in elk opzicht betere oplossing, de doortrekking van de A73, is helaas een "gelopen" race, waar wij ons bij neer moeten leggen.
- c) De door U gestelde mening dat er alles aan gedaan zal worden om de 2^e Waaloverspanning absoluut tot een Stadsbrug te laten functioneren (bestemd voor de bewoners in Nijmegen-Noord) blijven wij ten zeerste in twijfel trekken, aangezien ons inziens de verkeerstoename voor een groot gedeelte –in de praktijk- zal gaan bestaan uit het doorgaande verkeer. De diverse discussies en pleitstellingen van (landelijke) ondernemers organisaties om de oeververbinding aan te passen voor het doorgaande verkeer spreken voor zich.
- d) De voorgestelde aanpassingen van het wegennet in Nijmegen-Noord, en de inpassingen van het wegennet in Nijmegen-West, blijven voor ons nog vele onduidelijkheden bevatten, o.a.

- de voorgestelde rotondes geven ons inziens een zeer remmende werking op de verkeersafwikkeling, het verkeer zal telkens meerdere malen moeten afremmen en optrekken, dat echter de milieu en de fijn stof aspecten zal verzwaren c.q. laten toenemen en dat in zeer ernstige mate. De milieu aspecten zijn door U in dit brugtracé geheel buiten beschouwing gelaten.
 - Wij pleiten voor een veilige oversteek voor het langzame verkeer op een tweedrietal plaatsen op de door U voorgestelde Energieweg middels een ondertunneling, hierdoor zouden enkele rotondes kunnen komen te vervallen.
 - De door U bepaalde route (3^e voorstel) op 190 meter, met een hoogte verschil van 17 meter hoogte aflopend naar / van lopend van het woongebied Weurtseweg – Rivierstraat met alle door U nog voor te stellen geluidsbeschermingen, baart ons bij voorbaat zorgen, aangezien het geluid de hele achterliggende wijk tot last zal gaan worden. Het geluid en de fijn stof slaat immers niet 190 meter naast de geplande weg neer, maar zal door de lucht een groter gebied gaan bestrijken dan dat U in Uw gedachten heeft. Met alle voorspelbare consequenties van dien die in de toekomst te verwachten zijn van de dan aanwezige buurt en actiegroeperingen.
 - Dat het brugtracé een rotonde bezit ter hoogte van de Fabrieksweg / Mercuriusstraat welke nog op 3 á 4 meter boven het maaiveld ligt, met een afbuigende aftakking richting Winselingseweg heeft niet alleen bij ons grote vraagtekens opgeroepen. Deze aftakking heeft tot doel –zo wordt medegedeeld - de verkeer afwikkeling richting het centrum te reguleren via een nog te plannen “Vervolgweg”, en welke weg door U niet wordt aangegeven. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze door U voorgestelde procedure. Het ontnemt een ieder de mogelijkheid om in de nabije toekomst een andere oplossing dan deze, voor deze verkeersafwikkeling voor te staan.
- e) de door ons steeds genoemde verkeer infarcten ter hoogte van de Weurtseweg / Voorstadslaan / Hezelpoort en dat met de nog geplande nieuwbouw zaken, blijven ons nu en in de toekomst bezig houden aangezien deze infarcten dan immers niet meer bespreekbaar zijn maar een feit zijn geworden.
- f) Wij blijven het (huidige) woon- werkgenot in de ligging van het brugtracé nauwlettend in de gaten houden. De begeleiding van de bewoners, en de begeleiding van verplaatsing en behoud van de werkgelegenheid, om alles zo goed mogelijk uit een gevaar zone te blijven houden. De gigantische bouwput welke de komende jaren gaat ontstaan zal de bereikbaarheid van werk- en woon gebieden op alle fronten problemen brengen, een zeer goede begeleiding hiervoor is verplicht.
- g) De komende aanpassingen binnen de bestemmingsplannen zullen wij nauwlettend in de gaten houden, ondanks dat het bijna ondoenlijk is om alles bij te blijven houden op vrijwilligers basis.

Nijmegen moet over een aantal jaren er heel anders uitzien, misschien mooier, moderner, verkeerstechnisch beter bereikbaar ? allemaal vraagtekens.... Wij moeten de hoop uitspreken dat we er allemaal nog van mogen genieten, en of de bewoners van Nijmegen niet opgezadeld worden met de financiële consequenties van de besluiten die in 2005 voor hen zijn genomen.

In afwachting van een bericht (bevestiging) Uwerzijds, verblijven wij
Met vriendelijke groet,

Namens de Wijkvereniging “Ons Waterkwartier”

Ruud de Vries.



	Wijkvereniging "Ons Waterkwartier"
	14 oktober 2005

Antwoord:

Ter onderbouwing van de 2^e Stadsbrug is een Milieu-effectrapportage opgesteld. Wij zijn van mening dat we in dat proces naar uw argumenten hebben geluisterd en door u aangedragen onderzoeksvragen beantwoord hebben waar dit op het schaalniveau van het MER mogelijk was.

In het bestemmingsplan Stadsbrug zal de preciese milieubelasting, de aanvullende maatregelen en de effectiviteit van die maatregelen in beeld gebracht worden.

Wij willen de Wijkvereniging blijven informeren: onderzoeksresultaten en meer gedetailleerde ontwerpen voor infrastructuur en milieumaatregelen.

Voor wat betreft de vragen over het Waalfrontgebied en in het bijzonder de rol van de Weurtseweg geldt dat hierover uitsluitel in het MER Waalfront en het Masterplan Waalfront gegeven zal worden.

Rubriek	Brief
	A.M. Bloo
	13 oktober 2005

Geachte Collegeleden,

Ondergetekende A.M. Bloo, bewoner van Dr. de Blécourtstraat 38, 6541 DJ Nijmegen, kadastraal bekend Gemeente Neerbosch sectie G nummer 155 brengt naar aanleiding van het in de openbaarheid brengen van de plannen voor de zgn. Tracé Stadsbrug het volgende onder uw aandacht en verzoekt u in belangrijke mate rekening te houden met genoemde bezwaren en bedenkingen bij de nadere uitwerking van de plannen voorafgaande aan besluitvorming.

Ik ben door u uitgenodigd voor de 1 e informatieavond, die ik bezocht heb. In de stadswinkel heb ik daarna op mijn verzoek enige schetstekeningen en 1 cd gekregen. Voorts bezocht ik de informatieavond op 19 september 2005. Onlangs ontving ik verslag informatie- en inspraakavond en informatiemateriaal.

Algemeen

Sedert 1996 WOON-en LEEF ik met veel plezier en in de gezonde wijk Hees vanwege het dorpse en groene karakter en door groen gescheiden van de Energieweg en van het Dominicuscollege en kantorengedebouw De Baron (sportvelden en zgn beschermde bosjes en beoogde eikenlaan).

Door het in de openbaarheid brengen van de plannen onder de naam Tracé Stadsbrug, de brug komt ca. 3 km verderop, ben ik in eerste instantie door u misleidt. Het betrof namelijk ook in belangrijke mate substantiële veranderingen in mijn directe woonomgeving.

Op het moment van in de openbaarheid brengen van de plannen met ontwerpschetsen was ik niet door U daarop voorbereid. Het in de openbaarheid brengen had op dat moment echter al een aanzienlijke invloed op de waarde van mijn woonomgeving en karakteristieke woning uit 1933. Niemand heeft meer belangstelling voor mijn woonomgeving en woning door deze toekomstige geplande veranderingen.

Waardedalingen woonomgeving en woning.

1. Naast het simpele feit van de waardedaling door het in de openbaarheid brengen van de plannen is de waardedaling nog aanzienlijk versterkt bij nadere bestudering van de plannen, waarin nog schetsontwerpen voorkomen, waarop drie woningen tussen mijn woning en de Energieweg naast mijn woning gesloopt zouden kunnen worden. In de algemene schets wordt 1 woning tussen de energieweg en mijn woning gesloopt, terwijl in schets 1C 3 woningen mogelijk worden gesloopt, waarmee mijn woning hoekhuis zal worden naast een parkeerplaats voor de sportvelden.

De algemene bescherming die bestemmingsplannen tegen de bewoners bieden zijn door u op dit moment reeds genegeerd.

2. Bovendien is mijn woning reeds recent getroffen door de bestemmingsplanwijziging Hees/Heseveld in 2000, waarvoor ik bij de gemeente reeds sedert 8 juni 2004 een verzoek tot schadevergoeding heb liggen in verband met de bestemmingsplanwijziging. Ondanks het uitgebrachte advies van de planschade commissie op 2 december 2004 aan uw College en de gemeenteraad is er nog geen besluit genomen door uw College en de gemeenteraad. Bovendien heb ik geen berichten van U ontvangen over de oorzaken van deze trage afwikkeling.
3. Flora en Fauna van de woonomgeving en de samenstelling van het woningbestand zijn in overeenstemming met een dorpskarakter. Mijn woning is bijvoorbeeld uitgekozen door een steenmarter, waarvoor deze biotoop beschermd moet worden. Op mijn verzoek tot hulp van uw kant bij de bestrijding is tot op heden door uw ambtenaren nog steeds inadequaat gereageerd. Ik heb van U ook nog geen medewerking ontvangen op mijn verzoek om ontheffing van de bescherming van de steenmarter.

Groene woonomgeving en ligging woning

Mijn woning en erf liggen aan 3 zijden in het groen. Tot 2001 is mij vanwege de gemeente schriftelijk verzekerd dat het **tegenover** mijn huis gelegen **bosje** beschermd zal worden en behouden zal blijven, ondanks de daarmee strijdige wensen van de eigenaar van de Baron (kantorenpan). Juist rond de datum van het in de openbaarheid brengen van de Stadsbrugtracéplannen is het bosje volledig gekapt.

Welke bescherming hebt U de omwonenden geboden?

Het beschermde bosje ontbreekt op alle schetstekeningen, die gebruikt worden voor de informatievoorziening inzake de Stadsbrug, terwijl het door mij wel relevant geacht wordt voor beoordeling van het dorpse karakter van Hees in relatie met het stadsbrugtracé.

Achter de woningen aan de Dr. de Blécourtstraat liggen diepe tuinen, met veel oud groen en liggen groene voetbalvelden.

Naast mijn woning verder van de energieweg af ligt een tuin van ruim 17 meter breed , waaraan de woonbestemming reeds is onttrokken bij de bestemmingsplan wijziging Hees/Heseveld.

De weg zou in het kader van de inpassing van De Baron ter hoogte van de Baron een eikenlaankarakter krijgen.

Tot op heden zijn er nog geen voorzieningen aangebracht, die toen gesuggereerd zijn.

Wat zijn uitspraken in dit soort processen waard van ambtenaren?

Wat is het effect van de veranderingen op ons gezondheidsrisico, gezien de reeds jaren lopende discussies in het verleden met de gemeente?

De plannen

De plannen betreffen nog grove schetsen, zoals door ambtenaren tijdens de bijeenkomsten toegelicht. Vele nog uit te werken details zullen mijn woon- en leefomgeving raken en beïnvloeden. De relativerende opmerkingen van uw ambtenaren over mogelijk aan te brengen voorzieningen stellen mij niet gerust., gezien mijn ervaringen met het vorengenoemde bosje en de afwikkeling van een recente bestemmingsplanwijziging in mijn woonomgeving.

De aan te brengen geluid- en stofwerende voorzieningen.

In uw plannen wordt alleen rekening gehouden bij de beoordeling van de geluid en luchtkwaliteit met de woningen Dr. de Blécourtstraat 40 en 42, die naast mijn woning liggen. Ook mijn woning wordt nog getroffen door de effecten van deze veranderingen.

Meer dan verdubbeling van de groeiende overlast geluid en stof (o.a. roet) in de laatste 10 jaar, van ca. 17.000 vervoereenheden naar ca. 40.000 vervoereenheden.

In welke mate wegen de voorzieningen geruisloos asfalt, vertragers door kettingkastconstructie, beplantingen en geluidsschermen, dubbele beglazing e.d. daar tegenop? Is het college zich ervan bewust dat stof en geluidwerende voorzieningen aan een authentieke rietenkapwoning uit 1933 afbreuk kunnen doen aan de authenticiteit van de woning?

Ligging t.o.v. de energieweg en de voorziene extra verkeersbelasting , die door de omliggende bedrijven (o.a. door het snel groeiende internationaal transport- en overslagbedrijf HSF voormalig Frederiks) toch al omhoog was gegaan worden meer dan verdubbeld. Met de bekende gevolgen voor milieu, roet, stof en geluid.

Waar en wanneer vinden metingen geluid en stof plaats voor, tijdens en daarna?

Welke invloeden heb ik op de evaluaties? Wat is de relatie met de bijgestelde Europese milieunormen op dit punt?

Onvoldoende uitwerking voor beoordeling

Juist bij mijn woning Dr. de Blécourtstraat 38, maar ook 40 en 42 zijn de schetsen nog onvoldoende uitgewerkt. Zie planschets 1c
De afsluiting van de Dr. de Blécourtstraat is precies voor mijn uitrit gepland! In welke mate wordt geanticipeerd op de doorstroming en veiligheid van fietsers en bromfietzers in relatie met de uitritten van mij en mijn bureu.

Waar precies komen de uitritten van Dominicuscollege en De Baron. De toegelichte oplossing voor de uitrit van het Dominicuscollege via het terrein van de Baron lijkt mij zo onpraktisch dat die verderop in het plan weer ingetrokken zal worden en alsnog tot extra verkeersdruk zal leiden voor mijn woning.

Hoe zit het met het beschermde bosje?
Wat gebeurt er met de panden 40 en 42 bij de indiening van de bestemmingsplannen?

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'A.M. Bloo', written over a horizontal line.

A.M. Bloo

Cc: Bewoners Dr. de Blécourtstraat 40 en 42 en Energieweg 51/ hoek Dr. de Blécourtstraat
Mariposa Advies BV, Dr. de Blécourtstraat 38
Stichting Museumverzamelgebouw Nijmegen, Dr. de Blécourtstraat 38
Vereniging Dorpsbelang Hees
Vereniging Dominicushof
De Baron
Dominicuscollege

Rubriek	Brief
---------	-------

	A.M. Bloo
	13 oktober 2005

Antwoord:

1 Waardedaling woning en omgeving

Om het stadsbrugtracé te kunnen realiseren zal een nieuw bestemmingsplan voor dit tracé moeten worden vastgesteld. De schetsontwerpen die u van uw omgeving heeft gezien zijn hierin niet maatgevend. Indien door de verandering van het bestemmingsplan ten behoeve van het tracé stadsbrug eventueel waardedaling van uw woning zou optreden kunt u hiervoor een verzoek tot planschadevergoeding ex artikel 49 WRO indienen.

2 Groene woonomgeving

Indien er groen in uw omgeving verdwijnt, nu of in de toekomst, gelden hiervoor de regels van de Algemene Plaatselijke Verordening. Deze luiden globaal als volgt: voor bomen in het openbare gebied met een stamdiameter dan meer dan 20 centimeter moet een rooivergunning worden afgegeven. Voor bomen op particuliere grond is pas een rooivergunning vereist vanaf 30 centimeter. Als er bosperceel van meer dan 50 m² wordt geroid is hier altijd een rooivergunning voor nodig. Voor dunnen is geen rooivergunning nodig. Indien zonder vergunning wordt geroid kan een herplantplicht worden opgelegd. Wij zullen u melding van het rooien van het bosje bij de Baron natrekken.

3 De plannen

toetsing milieueffecten:

Een eerste toetsing van het plan op milieuwetgeving heeft plaatsgevonden in het Milieueffectrapport (MER) Stadsbrug. Uit dit onderzoek blijkt dat het niet te verwachten is dat ter hoogte van uw pand milieunormen overschreden worden. In het bestemmingsplan Stadsbrug zal de preciese milieubelasting, de aanvullende maatregelen en de effectiviteit van die maatregelen in beeld gebracht worden.

4 onvoldoende uitwerking voor beoordeling

Dat klopt, maar hier wordt de komende tijd aan gewerkt.

Rubriek	Brief
	Vereniging Dorpsbelang Hees
	12 oktober 2005

Betreft: Bedenkingen Tracé Stadsbrug
Datum: 12 oktober 2005
Indiener: Vereniging Dorpsbelang Hees
 Contactpersoon J.van der Mee

class.nr.: - 1.211
 afgedaan:

Geacht College,

Allereerst willen wij U, als Vereniging Dorpsbelang Hees, kenbaar maken dat Uw keuze een stadsbrug te realiseren als onderdeel van een rondweg om Nijmegen maar die wel door en langs woonwijken gaat lopen ons inziens strategisch een onjuiste is.

Wij zijn van mening dat het tracé van een rondweg ruim aan de andere zijde van het kanaal hoort te liggen. Dit is vooral ingegeven door de onduidelijkheid over de milieu belasting voor onze en andere wijken. Derhalve zijn wij tegen het door U voorgestelde tracé van de stadsbrug.

Dit gezegd hebbende willen wij echter de realiteit niet uit het oog verliezen. Rekening houdende met de mogelijkheid van het doorgaan van de Stadsbrug volgens het door U voorgestelde tracé, hebben wij de volgende opmerkingen c.q. kritiek op het voorgestelde tracé.

De Vereniging Dorpsbelang Hees heeft primair het gedeelte tussen de ANAC en het Industrieplein bekeken. Over het stuk na het Industrieplein spreken we wel onze diepe algemene zorg uit voor wat betreft de milieu gevolgen in deze wijken (bijv. rond de Rivierstraat).

De gemeente hanteert een aanpak om het onderwerp Stadsbrug op te splitsen in het "tracé" en "milieu aspecten". Deze opsplitsing zorgt ervoor dat bij het tracé niet over milieu wordt gesproken omdat dat daar niet thuis hoort. In feite zijn we het niet eens met deze opsplitsing, omdat voor de constructie/keuze van het tracé voortdurend milieu aspecten meespelen. Tracé en milieu aspecten kunnen niet onlosmakelijk van elkaar worden behandeld.

Door de rotonde bij de Dr. De Blecourtstraat gaan mogelijk maximaal 3 huizen verloren Deze moeten weg omdat anders het plein niet past en er geen echt alternatief is voor het parkeren van sporters/supporters van de sportvelden langs de Energieweg.

Graag zagen wij een studie naar een alternatief, waarbij de rotonde een beetje naar het Westen verlegd wordt zodat er slechts 1 huis wegmoet en de andere 2 kunnen blijven staan. Uiteraard wordt dit complexer voor de bedrijven die daar dan liggen, maar de vereniging geeft de voorkeur aan behoud van huizen ten kosten van bedrijven. Tevens zouden wij onderzoek willen naar een alternatief voor het parkeren van sporters tussen Energieweg en sportvelden. Wij zijn fel tegen een verplaatsen van het (sport)verkeer t.b.v. autoparkerende sporter/supporter naar en/of via de Kerkstraat.

Wij zijn tevreden dat de Dr. De Blecourtstraat tussen Energieweg en Kerkstraat afgesloten blijft en willen deze eis ook nu nogmaals onderstrepen.

Op de rotonde op plaat '11d' bij "het asperge boertje" zouden wij graag een fietsroute zien vanaf deze rotonde richting Bredestraat langs het terrein van Sancta Maria. Fietsers nemen graag de kortste weg.

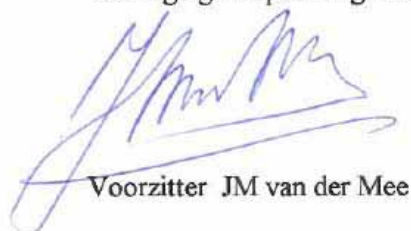
Het is niet duidelijk wat de verkeerstoename zal zijn van voertuigen die vanaf het noorden over de Energieweg komen en dan even de Wolfskuilseweg voorbij rijden om vervolgens op het verkeersplein om te draaien en alsnog rechtsaf de Wolfskuilseweg in te slaan. Omdat de Energieweg veel drukker zal worden, zal ook de Wolfskuilseweg hierdoor drukker worden en mogelijk daarmee een barrière dwars door Hees gaan vormen. We twijfelen of de voorgestelde oplossing voor de aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg (uitsluitend rechtsafslaand verkeer toelaten) afdoende is. In die zin maken wij ons zorgen over ons leefmilieu. Voor Hees zijn de gevolgen van het voorgesteld tracé dan ook onduidelijk.

Langs de Energieweg wordt nu een schuin oplopend talud voorgesteld ter reductie van geluidsoverlast. Dit middel wordt door de gemeente gepresenteerd als een bewezen middel. Wij zijn het hier niet mee eens: er zijn n.l. verschillende tegenstrijdige ervaringen mee opgedaan. Wij willen een degelijk, zich reeds bewezen deugdelijk geluidsscherm.

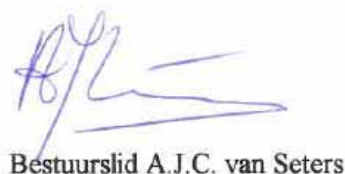
Tot slot willen wij als algemene opmerking maken dat wij voor geluidsarm asfalt zijn voor het hele tracé en niet alleen voor de Stadsbrug zoals nu voorgesteld.

Tevens verzoeken wij U de ontvangst van deze brief te bevestigen.

Met vriendelijke groeten,
Vereniging Dorpsbelang Hees



Voorzitter JM van der Mee



Bestuurslid A.J.C. van Seters

Rubriek	Brief
---------	-------

	Vereniging Dorpsbelang Hees
	12 oktober 2005

Antwoord:

Opsplitsing besluit in afzonderlijk tracé en milieuaspecten

Een eerste toetsing van het plan op milieuwetgeving heeft plaatsgevonden in het Milieueffectrapport (MER) Stadsbrug. Dit onderzoek dient juist ook ter onderbouwing van het besluit over het tracé.

Het is hierop getoetst door de onafhankelijke commissie MER, die een positief advies heeft uitgebracht.

Effect maatregelen, geluidsarm asfalt voor hele tracé

Het uitgangspunt van de gemeente is om het gehele tracé (dus niet alleen de brug, maar ook de Energieweg) te voorzien van geluidsarm asfalt.

In het bestemmingsplan Stadsbrug zal de preciese milieubelasting, de aanvullende maatregelen en de effectiviteit van die maatregelen in beeld gebracht worden.

Wij willen de Vereniging Dorpsbelang Hees blijven informeren: onderzoeksresultaten en meer gedetailleerde ontwerpen voor infrastructuur en milieumaatregelen.

Rubriek	Brief
	Ondernemersvereniging Noord-Oost Kanaalhaven
	15 oktober 2005

Geachte College,

De nieuwe stadsbrug sluit direct aan op het bedrijfsterrein Noord & Oost Kanaalhavens. Ondernemersvereniging Noord-Oost Kanaalhaven (ONOK) vertegenwoordigt 91% van de ondernemers op dit bedrijventerrein en geeft namens deze ondernemers hierbij haar zienswijze op het ontwerp. Een goede aansluiting van het bedrijfsterrein op het tracé én een goede doorstroming van het verkeer ter voorkoming van congestie rondom het bedrijfsterrein is voor ONOK van eminent belang. Een verdere economische ontwikkeling van Nijmegen en haar bedrijven kan alleen dan plaatsvinden wanneer de verkeersafwikkeling naar en door Nijmegen op een passend niveau gebracht wordt.

Het ontwerp tracé en met name de aansluiting op ontsluitende wegen van het bedrijventerrein baart ONOK grote zorgen. Ter onderbouwing van onze zienswijze hebben we een deskundig bureau gevraagd om onze zorgen over het tracé te beoordelen. Naar aanleiding van deze exercitie moeten wij concluderen dat wij ons niet kunnen verenigen met dit ontwerp. Hieronder zetten we uiteen aan welke eisen het ontwerp tenminste moet voldoen om ons standpunt te herzien.

1. De verkeersafwikkeling op de Neerbosscheweg is problematisch en zal ook problematisch blijven. Het wegennet van Nijmegen is namelijk erg verzadigd. Wij zijn van mening dat de afwikkeling van het verkeer op de aanvoerroutes vanaf het hoofdwegennet voor het bedrijventerrein net zo belangrijk is als de verkeersafwikkeling ter plaatse. Een goede doorstroming van en naar het industrieterrein dient dus onvoorwaardelijk gewaarborgd te zijn.
2. Wij zijn het niet eens met uw aanname dat de geregelde fietsoversteken nabij de rotondes Ambachtsweg en Dr. De Blecourtstraat weinig invloed op de verkeersafwikkeling van het autoverkeer heeft vanwege het verwachte lage gebruik. Hoewel het verkeersmodel een goede verkeersafwikkeling lijkt te waarborgen, hebben we hier wel te maken met een zeer groot aandeel vrachtverkeer, de beperkte afstand tussen rotondes. Ook de grote hoeveelheid aan- en afvoerbewegingen van en naar het bedrijventerrein en een grotere verkeersintensiteit op de Energieweg belemmeren de soepele verkeersafwikkeling.

Ook uw mening dat het op deze wijze veiliger is voor al het verkeer bestrijden wij. Immers het op- en afdraaiende vrachtverkeer belemmert het zicht van het overige verkeer ook die op de linker rijstrook. Hierdoor ontstaan er zeer onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties voor de incidentele overstekende voetgangers en fietsers. Wij stellen dan ook dat u het aantal fiets- en voetgangeroversteken nabij de rotondes Ambachtsweg en Dr. De Blecourtstraat tot maximaal 1 moet beperken welke ons inziens ongelijkvloers moet worden uitgevoerd. Dit is een wezenlijke optie vanwege het, door uw verkeersmodel gegeven, beperkte aandeel fietsverkeer met bestemming bedrijventerrein NOK. Doordat alle fietsers oversteken op 1 punt is de haalbaarheid van een ongelijkvloerse kruising groter.

3. De verkeersafwikkeling is één punt, maar de vormgeving en daarmee de berijdbaarheid van het tracé, inclusief de rotondes, is een ander punt. De afwikkeling van het verkeer kan wel goed zijn, maar dat betekent niet per definitie dat deze ook voor vrachtverkeer goed berijdbaar zijn.
Voor het bedrijventerrein NOK moeten naast standaard groot vrachtverkeer ook dagelijks regelmatig bijzonder transport gebruik maken zoals diepladers, long vehicules etc. Dit heeft direct gevolgen voor het op en afdraaien van de Energieweg. Wanneer een standaard trekker met oplegger en een maximale rijsnelheid op de rotonde van slechts 10 km/uur wordt aangehouden geeft de berijdbaarheid van de rotondes een enorm probleem. Bekeken zijn ondermeer een linksaf beweging, maar ook een 360 graden beweging. Dit laatste omdat er sprake is van het zogenaamde kettingkastprincipe, waarbij de rotonde ook gebruikt wordt om van rijrichting te veranderen (ter vervanging van de linksafslaande beweging). Uit de berekeningen met het programma Cursim komt naar voren dat de rotondes Dr. De Blecourtstraat (afbeelding 1) en Weurtseweg-Scheepvaartweg (afbeelding 2) onvoldoende groot gedimensioneerd zijn. Vrachtverkeer heeft meer ruimte nodig dan het ontwerp nu beschikbaar heeft. Het type rotonde dat op deze locaties is toegepast, is dus niet geschikt. Hier moet met een betere oplossing voor komen. Ook de eerste rotonde na de brug (afbeelding 4) en de rotonde Hees (afbeelding 5) zijn minimaal gedimensioneerd en houdt onvoldoende rekening met vrachtverkeer en bijzonder transport. Er bestaat gereede twijfel over de mate waarin met de maatvoering van wegvakken en kruispunten rekening gehouden is met bijzonder transport. Het verder uitwerken van deze dimensionering kan van invloed zijn op de toepassing van rotondes in het algemeen. Dit ondermijnt het gehele ontwerp.
4. Door de realisatie van de aansluiting tussen het Industrieplein en de brug krijgt het bedrijventerrein er een aansluiting bij. Wanneer deze aansluiting een belangrijke rol moet gaan vervullen, is het zaak de onderdoorgang onder de Industrieweg op hoogte te brengen voor het vrachtverkeer. Op die manier biedt deze route een volwaardig alternatief voor de aansluiting van de Scheepvaartweg op de Energieweg. Ook hebben wij onze twijfels bij de doorstroming van het verkeer ter hoogte van de nieuwe rotonde in de Scheepvaartweg-Weurtseweg. In combinatie met het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein, de dimensionering van de rotonde en de korte afstand tussen beide rotondes, ontstaat hier een groot probleem.

5. De Scheepvaartweg vormt in de huidige situatie een belangrijke ontsluitingsroute voor het achterliggende gedeelte van het bedrijventerrein. In het ontwerp is er vanuit gegaan dat de Scheepvaartweg alleen vanaf de westelijke rijbaan in- en uitgereden kan worden. Linksafslaan is er dan niet meer bij. Dit zogenaamde kettingkastprincipe levert voor het vrachtverkeer een onlogische en niet praktische situatie op. De aansluiting Scheepvaartweg-Energieweg (afbeelding 3) is te krap gedimensioneerd. Vrachtverkeer dat vanuit de Scheepvaartweg de Energieweg op wil rijden moet gebruik maken van beide rijstroken van de Energieweg. Hierdoor wordt de doorstroming van het verkeer op de Energieweg ernstig gehinderd. Ten opzicht van de huidige situatie wordt deze oprit aanzienlijk krupper, dit is onacceptabel. Daarnaast adviseren wij om voor zowel het afslaande als oprijdende verkeer van de Energieweg een extra rijstrook als af- en oprit te geven (zie afbeeldingen). Bovengenoemde opmerkingen gelden ook voor de kruising Energieweg-Bedrijfsweg.
6. De panden die een directe aansluiting hebben op de Energieweg, zullen in de toekomst alleen vanaf de westelijke rijbaan bereikbaar zijn. De middenberm van de Energieweg is dan namelijk niet meer overrijdbaar. Via het zogenaamde kettingkastprincipe, wat inhoudt dat de ontsluiting via de noordelijk en zuidelijk gelegen rotonde loopt, kan men van en naar de panden rijden. Dit betekent dat bezoekers en personeel, of ze nu aankomen of vertrekken, altijd moeten omrijden. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid van deze panden en ontstaan er meer verkeersbewegingen. Wij stellen dat de nieuwe verkeerssituatie van directe negatieve invloed is op de bedrijfseconomische resultaten van ondernemers langs de Energieweg. Wij verzoeken de gemeente inzicht te geven in de effecten van de nieuwe situatie op de bedrijfseconomische situatie van de bedrijven.
7. Dit nieuwe tracé geeft op een korte afstand zeer veel rotondes en nieuwe aan- en afvoerwegen. Om een verkeerschaos te voorkomen is een goede bewegwijzering en begeleiding van het verkeer van essentieel belang voor een goede doorstroming.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zijn altijd bereid een toelichting te geven.

Met vriendelijke groeten,

namens het bestuur van
Ondernemersvereniging Noord-Oost Kanaalhaven,


Ernst Merks, voorzitter

Rubriek	Brief
	Ondernemersvereniging Noord-Oost Kanaalhaven
	15 oktober 2005

Antwoord:

Wij waarderen het dat ONOK heeft gekozen voor één integrale reactie.

Ad 1.

De verkeersafwikkeling heeft geen relatie met de tracékeuze van de stadsbrug. Deze is gekoppeld aan de keuze voor een stadsbrug. Wij willen er echter op wijzen dat de afwikkeling met stadsbrug sterk verbetert ten opzichte van de situatie zonder stadsbrug.

Ad 2.

In het voorstel zijn twee voetgangersoversteekplaatsen opgenomen die op enige afstand van de kruisingen zijn aangelegd. Deze hebben niet alleen een functie voor het fietsverkeer maar ook voor overstekende OV-passagiers. Verplaatsen van deze oversteken is daarom niet zomaar mogelijk. De te plaatsen VRI-masten in combinatie met de markering en eventuele voorsignalering waarborgen de veiligheid van dit verkeer.

Een ongelijkvloerse oplossing is op de gekozen locatie geen optie omdat daarbij niet voldaan kan worden aan de eisen die vanuit sociale veiligheid aan een dergelijke voorziening worden gesteld. voorts zijn er civieltechnische problemen en zijn tunnels zeer kostbaar.

Ad 3.

Vrachtverkeer is uitgangspunt geweest voor het ontwerp. Daartoe is bovenal ook gebruik gemaakt van opgedane praktijkkennis elders in het land. Programma's als "Cursim" blijken in de praktijk zoveel marge te kennen dat dit te hard rijden op de rotondes uitlokt. In het verder uitwerken van dit schetsontwerp tot een voorlopig ontwerp zullen alle rotondes nogmaals gecontroleerd worden op de benodigde ruimte voor vrachtverkeer. In overleg met u, zullen we tevens kijken naar de geschiktheid van het tracé voor alle voorkomende bijzondere transporten.

Ad 4.

Inmiddels is een meetopdracht uitgezet binnen onze dienst om te bezien welke doorrijbeperking het viaduct kent. In overleg met ONOK zal binnen het Voorlopig ontwerp bekeken worden of er aanleiding is de route aan te passen. Voor de twijfels over de rotonde verwijzen wij naar punt 3.

Ad 5.

Het belang van de aansluiting Scheepvaartweg zal door het voorstel sterk wijzigen. De functie die deze aansluiting nu heeft zal worden overgenomen door de laatste aansluiting vóór de brug. Met die beperkte functie en de wens te komen tot een duurzaam wegontwerp zien wij geen aanleiding de vormgeving van deze aansluiting op hoofdlijnen te heroverwegen.

Ad 6.

De toevoeging van de tweede stadsbrug maakt dat u door 30.000 in plaats van 20.000 passanten bezocht kunt worden. Uw bedrijven komen langs één van de belangrijkste stedelijke hoofdstructuren te liggen. Van een verslechtering in bereikbaarheid is dan ook geen sprake. Voor wat betreft de extra verkeersbewegingen noodzakelijk vanwege de toepassing van het kettingkastprincipe is uit recente uitrittellingen gebleken dat ook nu in een significant aantal gevallen mensen via andere routes vertrekken als via welke ze gekomen zijn. Hierbij wordt de middenberm gemeden. Dit effect zal wellicht versterkt worden door het voorliggende ontwerp. De andere routekeuze betekent niet per definitie meer kilometers en zal daarmee ook niet als omrijden ervaren worden.

Ad 7

Bewegwijzering is in deze fase nog geen onderdeel van het ontwerp. Het is wel een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

Rubriek	Brief
	Vereniging Stedelijk Leefmilieu
	15 oktober 2005

Onderwerp: Inspraak stadsbrugtracé Nijmegen

~~STADSGEBIED NIJMEGEN~~

class.nr.: - 1.731

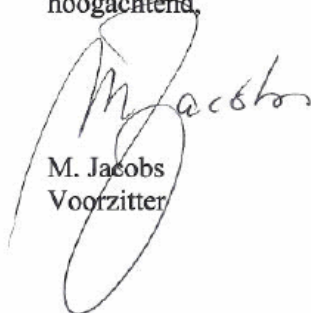
afgedaan:

Geacht college, geachte raad,

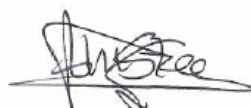
Bijgaand treft u onze inspraakreactie op het stadsbrugtracé Nijmegen.

Wij hopen dat u uw besluit serieus wilt heroverwegen,

hoogachtend,



M. Jacobs
Voorzitter



C. van Steen
Secretaris

Bijlage bij brief van 15 oktober 2005

Betreft: Inspraakreactie Leefmilieu op stadsbrugtracé + tracébesluit Energieweg te Nijmegen.

Onderstaand worden onze bezwaren geclusterd weergegeven met de volgende onderwerpen:

- 1 Geen stadsbrug maar een nieuwe regionale oeververbinding
- 2 Onzorgvuldig genomen besluit
- 3 Onvolledige inspraakmogelijkheden
- 4 Status inspraak
- 5 Stolpprincipe
- 6 Luchtkwaliteit
- 7 Opeenstapeling van luchtvervuilende stoffen
- 8 Congestie en luchtvervuiling
- 9 Besluit luchtkwaliteit
- 10 Bevoordelen auto
- 11 Verkeersprognoses
- 12 Geluid
- 13 Regionaal verkeer
- 14 Geur
- 15 Evaluatie MER

1 Geen stadsbrug maar een nieuwe regionale oeververbinding

De nieuwe Waalbrug in Nijmegen wordt een stadsbrug genoemd door het college van B&W van Nijmegen maar deze naamgeving suggereert een verbinding binnen de stad. In alle communicatie ligt u de nadruk op het feit dat de nieuwe wijk aan de overkant van de Waal recht heeft op een goede verbinding met het stadscentrum. **Maar:** wie legt er nu een stadsbrug aan voor 40.000 voertuigen per etmaal voor een wijk waar uiteindelijk 33.000 mensen komen te wonen? Niet al die mensen aan de overkant zullen iedere dag op en neer willen. Verder, hoe zullen al die mensen die in het Waalspronggebied wonen het centrum kunnen bereiken? Als de toegang tot het centrum zo belangrijk wordt gevonden waarom is de aansluiting van de Waalbrug en de Energieweg op het centrum dan nog niet bij de presentatie uitgewerkt? In de hele uitwerking gaat het niet over een verbinding tussen twee stadsdelen, maar over een regionale verbindingsweg die het doorgaand verkeer in Nijmegen moet bespoedigen. Het begrip stadsbrug is daarvoor niet adequaat: het gaat om een nieuwe Tweede Waalbrug.

2 Onzorgvuldig genomen besluit

De gemeenteraad gaat een besluit nemen over het voorgestelde tracéontwerp. Het beleidsvoornemen van B&W Nijmegen geeft antwoord op de vragen of de weg er komt, welk tracé wordt gekozen en hoe de weg er precies uit moet zien.

Ons inziens had u bij het nemen van dit besluit rekening moeten houden met de milieugevolgen en de binnengekomen reacties en adviezen op de eerder uitgebrachte MER. De MER (milieueffectrapportage) wordt voorafgaand aan een ingrijpend besluit uitgevoerd om de milieueffecten in kaart te brengen. In de argumentatie van het college staat dat voor de MER-Stadsbrug op 8 punten meer gedetailleerde milieu-informatie nodig is: de huidige MER is dus onvolledig! Daarmee baseert u uw beleidsvoornemen dus op informatie die op cruciale punten onvolledig is.

Uit de raadstukken blijken het juist voor Nijmegen-West belangrijke aanvullingen te zijn, zoals:

- Wat zijn de nieuwste cijfers over verkeersbewegingen?
- Hoe kan aan de norm van luchtkwaliteit worden voldaan?
- Hoe zit het met de compensatie mogelijkheden vanwege de negatieve effecten?
- Wat is de meest recente informatie over cumulatie?

Voor B&W was die informatie kennelijk niet nodig om een tracéontwerp voor te leggen aan de burgers om aan de onzekerheid, volgens eigen woorden, met betrekking tot het tracé een einde te maken.

Betekent dit dat u de gemeenteraad ook niet hoeft uit te leggen wat er met de resultaten van de MER is gedaan en waarom? Anders kies de raad voor een tracé en komt de MER als mosterd na de maaltijd.

Of beslist de gemeenteraad óók op basis van onvolledige informatie?

3 Onvolledige inspraakmogelijkheden

Inspraak op de tweede Waalbrug/stadsbrug is veel Nijmeegse burgers totaal onmogelijk gemaakt. Op de informatieavond was er geen materiaal beschikbaar dat de (vele) aanwezigen mee konden nemen. Wel was het mogelijk een naam en adres achter te laten zodat op basis daarvan informatie opgestuurd kon worden. Verschillende leden van *Leefmilieu* hebben van deze gelegenheid gebruikt gemaakt. Een persoon heeft ook (een week voor het sluiten van de inspraak termijn) daadwerkelijk de informatie ontvangen, anderen wachten echter nog steeds!!

De informatie werd niet via internet beschikbaar gesteld (waarom eigenlijk niet, bij ieder ander project kan dit wel!), dus was een bezoek aan het Open Huis noodzakelijk. Ook dit informatiepunt bleek niet in alle gevallen de informatie beschikbaar te hebben, toezeggingen over de toezending van materialen (naar een van onze actieve leden) bleken niet binnen de inspraakperiode geëffectueerd te kunnen worden. In het totaal heeft *Leefmilieu* (ondanks alle bovengeschetste inspanningen) dus maar over één enkel exemplaar van de stukken kunnen beschikken. Niet iedereen heeft hiervan gebruik kunnen maken en omdat alles op A3 en in kleur vastgelegd was, was kopiëren voor ons ook geen optie. De hele inspraakgedachte hebt u hiermee tot een farce gemaakt.

Gaarne ontvangen wij dus alsnog alle stukken van u in drievoud, te laat voor deze procedure, maar om, in de vervolgtrajecten, over de benodigde stukken te kunnen beschikken.

4 Status inspraak

Wij hebben ruime ervaring bij het inspreken bij milieuvergunningen en bestemmingsplannen, maar de rol van inspraak ontgaat ons in dit geval. U noemt in uw stukken het huidige besluit een beleidsvoornemen en u verleent daarop inspraak maar welke rol geeft u deze inspraak? Is er wel sprake van een besluit waartegen bezwaar en beroep mogelijk is? Op welke manier gaat u reageren naar de burgers die de moeite hebben genomen alle stukken te pakken te krijgen, die te bestuderen en daarover een reactie gestuurd hebben?

Is dit een tracébesluit? Is het daarmee vergelijkbaar met een tracébesluit zoals de provincie dat neemt of bestaan er op dit lokale niveau geen tracébesluiten? Wat is dan de status van

- het beleidsvoornemen?
- onze inspraak?
- het toekomstige raadsbesluit?

5 Stolpprincipe

In het collegeakkoord is vast gelegd dat de milieubelasting in Nijmegen-West niet mag toenemen. Men hanteert een stand-still principe, in ieder geval moet de huidige luchtkwaliteit gewaarborgd blijven. In de samenvatting van de MER staat dat de onvermijdelijk toename van milieubelasting door de aan te leggen infrastructuur zo beperkt mogelijk en inpasbaar blijft. Volgens de trechternotitie wil men wil zo mogelijk de negatieve effecten in Nijmegen-West beperken. Hoe rijmen deze voorwaarden zich? Is het niet alleen mogelijk als er daadwerkelijk een stadsbrug komt (met 2 maal één rijstrook) en geen regionale oeververbinding? Over welke nulsituatie wordt er bovendien gesproken?

Wat is dan de huidige milieubelasting en hoe worden de verschillende emissies afgewogen? De criteria worden niet genoemd, welke zijn dat?

Men laat onderzoeken om te bekijken hoe door gebiedsinrichting de luchtproblematiek kan verminderen, hoe realistisch en effectief zijn deze mogelijkheden?

Wat is daarvan bekend?

Waarom gebeurt dat dan al niet bij de Oranjesingel?

Feitelijk staat het huidige tracébesluit op gespannen voet met de stolpbenadering, toch heeft het gemeentebestuur van Nijmegen zich op meerdere plaatsen en tijden zich met dit besluit verbonden. Acht u zich ook nu nog aan dit besluit gebonden?

6 Luchtkwaliteit

De grenswaarde voor jaargemiddelde NO₂ en fijn stof (PM10) worden op de Energieweg nu al overschreden. Zelfs de plandrempel voor NO₂ wordt op de Energieweg overschreden. Het langdurig inademen van zelfs relatief lagere concentraties luchtverontreinigende stoffen is schadelijk voor de gezondheid. De gevolgen voor de gezondheid van ultrafijn stof in de lucht, dus met name deeltjes kleiner dan 0,1 mu (eentiende deel van het miljoenste deel van een meter oftewel 100 nanometer), blijken zeer ernstig. Veel ernstiger dan men een aantal jaren geleden dacht.

Toen sprak men nog van gezondheidsschade veroorzaakt door deeltjes van 10 mu. Deeltjes die 100 keer zo groot zijn. Hoogleraar luchtverontreiniging, Sjaak Slanina, stelt dat iemand die naast een drukke snelweg loopt, per adembeurt ongeveer veertienmiljoen kleine deeltjes van vooral diesel inademt. Juist deze deeltjes dringen diep in de longen door. Toch zijn het de grotere en minder schadelijke deeltjes waarop de Europese normen, die in 2005 van kracht zijn geworden, zijn gebaseerd.

Deze normen lijken dus nu al achterhaald door de werkelijkheid van het ultrafijne stof, waarbij het niet gaat om het gewicht maar om de hoeveelheid van die deeltjes. Dit betekent, dat al zou men in 2005 aan de normen voldoen (die uitgaan van gewicht), het gevaar voor de volksgezondheid nog steeds volop aanwezig is.

Men overweegt op Europees niveau de introductie van een norm voor PM_{2,5} en een aanscherping van de norm voor PM₁₀. Wetenschappers kunnen op dit moment geen veilige grens voor fijn stof aangeven. Dat betekent dat er ook onder de huidige norm van fijn stof gezondheidseffecten optreden. Dus hoe meer je de inademing van fijn stof terugdringt, hoe beter. Hoe meer je het laat toenemen hoe slechter de luchtkwaliteit, hoe meer gezondheidsschade. Mensen die binnen 50 meter van een drukke stadsweg, of binnen 100 meter van een snelweg wonen hebben een twee keer grotere kans vervroegd te overlijden aan aandoeningen aan hart en longen dan mensen die niet direct aan een drukke weg wonen. Voor emissies van fijn stof zijn overigens met name dieselmotoren verantwoordelijk en een groeiend aantal voertuigen rijdt op diesel. Deze stoten bovendien beduidend meer NO_x uit. In Nijmegen-West is de luchtkwaliteit al ongunstiger dan elders in de stad.

De toename van het verkeer met haar luchtvervuiling, zoals verwacht bij dit tracéontwerp brengt extra gezondheidsschade met zich mee. Is deze gezondheidsschade in Nijmegen-West wel meegewogen in het ontwerp? Welke kwaliteit van leefbaarheid leveren de bewoners van Nijmegen-West in, uiteindelijk alleen voor een beter bereikbare regio.

Het gaat hier om lokale bronnen en om lokale problemen en op dit punt is het gemeentebestuur van Nijmegen de verantwoordelijke instantie. De gemeente moet haar beleid zo inrichten dat ze daarbij rekening houdt met de gezondheid van haar inwoners.

Waarom wordt niet bij ter inzage legging van het tracéontwerp inzichtelijk gemaakt uit welke bronnen de stoffen afkomstig (lokaal, regionaal, Nederland, natuurlijk, buitenland) zijn en hoe de bronnen zich zouden verhouden na de aanleg van de tweede Waalbrug?

Welke verschuiving treedt op?

Het is vervolgens aan de politiek om de behoefte aan mobiliteit af te wegen tegen het recht van de omwonenden en de mensen die werken op het industrieterrein op gezonde leef- en werkomgeving.

De lokale overheid heeft vele mogelijkheden om nu al verantwoordelijkheid daarvoor te nemen en de problematiek van het ultrafijne stof te lijf te gaan. De bereikbaarheid van de regio zou voor de politiek niet zwaarder mogen wegen dan de gezondheid van de Nijmeegse burger in West, dit lijkt nu wel het geval.

7 Opeenstapeling van luchtvervuilende stoffen

De samenstelling van fijn stof kan sterk variëren, wetenschappers weten nog niet welke factoren de samenstelling bepalen. Wel wordt vermoed dat sommige soorten fijn stof veel schadelijker zijn dan andere. De precieze samenstelling van fijn stof op een bepaalde locatie wordt bepaald door de samenstelling van het verkeer (veel of weinig diesel, met of zonder katalysator e.d.) en de basisstelling van de lucht op die plaats. Allerlei chemische verbindingen hechten zich aan de fijn-stofdeeltjes in de lucht. In Nijmegen zijn een heleboel bedrijven gevestigd die allerlei chemische stoffen mogen uitstoten op basis van hun milieuvergunning. Deze chemische stoffen kunnen zich aan het fijne stof hechten en op die manier de samenstelling ervan beïnvloeden.

Wij vermoeden, op basis van het bovenstaande, dat deze chemische samenstelling van de uitstoot van de lokale industrie de samenstelling van het fijn stof rond het nieuwe tracé van Energieweg en Tweede Waalbrug negatief zal beïnvloeden. Heeft u dat nagegaan en kunt u onze zorgen daarover wegnemen?

Is er bij uw besluit rekening gehouden met de gezondheidseffecten vanwege de cumulatieve effecten van de verschillende stoffen? Welke effecten treden op door de cumulatie van stikstofoxiden, fijn stof, benzeen, carcinogenen en andere stoffen geëmitteerd door de industrie? Is er voor dit tracébesluit een immissietoets uitgevoerd?

8 Congestie en luchtvervuiling

Men geeft in andere rapportages terecht aan dat doorstroming belangrijk is voor de mate van luchtvervuiling die kan optreden. Bij deze MER is congestie als situatie niet meegenomen. Voor de vaststelling van de luchtkwaliteit is dit natuurlijk een belangrijk uitgangspunt, dat echter wel uitgaat van een bijzonder rooskleurige en niet helemaal reële situatie gezien de verkeersdruk op dit traject. Hoe wil het College deze doorstroming garanderen op de Energieweg? Hoe is dan de ontsluiting van het verkeer door de wijk of langs de wijk? Te verwachten is dat gezien de aansluiting van de Energieweg op de Graafseweg/Neerboscheweg juist op de Energieweg een knelpunt zal ontstaan met extra uitstoot door optrekkend en afremmend verkeer. Het betekent een toename van de luchtvervuiling in Nijmegen-West waar in het tracéontwerp geen rekening mee gehouden wordt.

Verder ligt vlak bij dit knelpunt het Dominicus-college, de grote middelbare school die binnen 50 meter ligt en dus als gevoelige bestemming recht heeft op extra bescherming. Waarom wordt deze school uitgebreid op deze ongelukkige locatie?

9 Besluit luchtkwaliteit

De nieuwe aanpassing van het besluit luchtkwaliteit gaat uit van een saldobenadering: overschrijdingen mogen, mits ze gecompenseerd worden door verbeteringen elders. Als B&W daarvan gebruik wil maken dan moet ze duidelijk maken op welke manier ze de milieudruk vermindert door sanering, verplaatsing, verkeersmaatregelen, minder vergunde emissies en dergelijke. In totaal zou het gebied er niet slechter uit moeten komen.

Houdt men daarbij ook rekening van het feit dat de scheepvaart blijft groeien als transportmodaliteit? Hoe is de uitstoot van de scheepvaart meegenomen in de berekeningen?

10 Bevoordelen auto

Volgens het tracéontwerp wordt in Nijmegen-West een vierbaans stadssnelweg aangelegd met de bedoeling om de andere Waalbrug te ontlasten voor regionaal verkeer. Deze keuze bevoordeelt de auto ten opzichte van de fiets en hoogwaardig openbaar vervoer zodat de auto juist een betere concurrentiepositie verkrijgt ten opzichte van de fiets en openbaar vervoer. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde MER-rapportage.

Nijmegen profileert zich daarmee als autostad in plaats van als fietsstad.

Burgers die veel van de fiets gebruik maken, zijn een zegen voor de leefbaarheid, de gezondheid, de bereikbaarheid en natuurlijk de natuur en het milieu. De fiets neemt amper ruimte in op de wegen, stoot geen voor milieu en gezondheid schadelijke emissies uit, produceert geen geluidhinder en is zelden verantwoordelijk voor ernstige ongelukken. Dat dient beloond worden door boven alles de fiets te faciliteren. Er worden ook fietspaden aangelegd langs de stadssnelweg maar hoe gezond fietsen wordt het dan op die route?

11 Verkeersprognoses

Het aanleggen van een extra regionale infrastructuur heeft een verkeersaantrekkende werking voor het doorgaand verkeer dat vanwege de doortrekking van de A15 ontstaat.

Bovendien is de doortrekking van de A15 ook niet meegenomen in de prognoses van de intensiteiten. Waar zijn de prognoses op gebaseerd? Het is lastig een ontwerp te beoordelen op tabellen met plussen, nullen en minnen zonder daarbij een helder kader te bieden.

12 Geluid

Hoe zit het nu precies met de extra geluidsbelasting voor de wijk? Het tracéontwerp is daar zeer onduidelijk over. Hoe zit het met de synergetische gezondheidseffecten van een toename van geluidshinder en een toename van luchtvervuiling in de wijk?

Voor de inpassing van het tracé zullen de geluidsschermen een belangrijke rol spelen in de beleving, de visuele effecten en de sociale effecten van het tracé. Op basis van de huidige stukken is daar geen voorstelling van te maken. Een maquette van het (tracé) ontwerp met de schermen en de effecten was wel op zijn plaats geweest.

Voor veel minder ingrijpende projecten en bouwplannen worden mooie (en dure) maquettes gemaakt, voor een van de meest ingrijpende projecten (de tweede waalbrug/stadsbrug) was dat ook op zijn plaats geweest.

13 Regionaal verkeer

De richting om tot een oplossing te komen van de verkeersproblematiek is erkenning van het feit dat de groei van de automobilititeit geen zogenaamd autonoom gegeven is. Verkeer is geen natuurverschijnsel en mobiliteit is niet hetzelfde als automobilititeit. Zo is in Londen door de tolheffing het autoverkeer in de stad sterk afgenomen.

Het besluit van het college van B&W is juist de bron of aanleiding voor nog meer autoverkeer in plaats van dat het een oplossing biedt voor het mobiliteitsvraagstuk. Opnieuw de vraag waarom Nijmegen kiest voor het bevoordelen van de auto ten opzichte van milieuvriendelijke mogelijkheden? Men verwacht dat de Waalbrug de hoofdader blijft voor de doorstroming van het verkeer, maar het kan net zo goed dat de tweede regionale verbinding de belangrijkste oeververbinding wordt.

Er is geen enkele garantie dat de twee verbindingen zich niet gedragen als communicerende vaten waarbij er per saldo meer verkeer over de bestaande Waalbrug zal gaan of wellicht toch op den duur uitwijkt naar de nieuwe oeververbinding.

Alternatieven die aansluiten bij het bestaande openbaar vervoer zijn door u niet onderzocht als alternatief: bijvoorbeeld een groot parkeerterrein in Lent en gratis openbaar vervoer naar het centrum van Nijmegen. Iedereen die in het Waalspronggebied woont kan dan gemakkelijk in het winkelcentrum komen, zelfs beter dan nu is voorzien. In de nieuwe plannen is het immers helemaal nog niet duidelijk hoe je van de Tweede Waalbrug naar het centrum kunt komen en waar je dan je auto kunt parkeren.

14 Geur

Het is opvallend dat geur geen item is in het tracéontwerp. Blijkbaar veroorzaakt de minimaal te verwachten verkeersstroom van 40.000 voertuigen geen geuremissies? Waarom is geur niet meegenomen? Welke nieuwe geurhinder wordt acceptabel geacht?

15 Evaluatie MER

Wettelijk is vastgelegd wat en wanneer er tijdens en na de uitvoering van het project gemeten moet worden, om vast te stellen hoe groot de werkelijke gevolgen voor het milieu zijn. Hoe krijgt de bijsturing vorm indien de feitelijke ontwikkeling van verkeersstromen afwijkt?

Wordt de brug dan afgesloten voor twee banen bij het huidige tracéontwerp? Hoe zit het met de verkeersafhandeling als er problemen ontstaan op de snelwegen rond Nijmegen?

Rubriek	Brief
---------	-------

	Vereniging Stedelijk Leefmilieu
	15 oktober 2005

Antwoord:

1 geen stadsbrug maar nieuwe regionale oeververbinding
Zie passage inleiding Paul Depla van 6 september 2005 (in bijgevoegd verslag, pag. 4/5).

2 onzorgvuldig genomen besluit

Uit het toetsingsadvies voor de MER Stadsbrug blijkt dat de commissie MER het rapport afdoende vind voor bestuurlijke standpuntbepaling over de wenselijkheid van de aanleg van de Stadsbrug. Het nemen van een tracékeuze hoort hier ook bij. Pas als er een uitgewerkt ontwerp voor de weg is kunnen de milieueffecten gedetailleerd weergegeven worden. Dit gebeurt in het bestemmingsplan en daarbij horende aangevulde MER.

Wij zijn van mening dat we met deze aanpak, waarin twee keer een "MER- toets" plaatsvindt, juist uitermate zorgvuldig werken.

3 onvolledige inspraakmogelijkheden

Wij vinden dit een merkwaardige opmerking: wij bieden juist een extra inspraakmogelijkheid!

We hebben alle moeite gedaan om inspraak mogelijk te maken. Wij hebben op grote schaal informatie verstrekt (CD ROM's, kaarte, etc) Het verbaast ons dat mensen van Leefmilieu niet altijd over de gewenste informatie beschikten. De vraag om meer informatiepakketten beschikbaar te stellen heeft ons niet bereikt.

Verder:

- op de informatieavond van 6 september was alle informatiemateriaal beschikbaar; als daarom is gevraagd, had men het gekregen

- informatie is wel op internet geplaatst, behalve het heel zware kaartmateriaal, dat gratis op CD-rom te krijgen was

- verzoeken van mensen op de briefjes om informatie: we hebben informatie toegestuurd.

- ook in het Open Huis was alle informatie beschikbaar (de CD-rom kwam beschikbaar op 12 september ivm productietijd).

4 status inspraak

Hetgeen hier onderwerp van inspraak is, is de keuze voor de voorkeur voor het tracé waarlangs de afwikkeling van het verkeer van de nieuwe stadsbrug gaat plaatsvinden. Aangezien het onmogelijk is een bestemmingsplan uit te werken waarin nog niet duidelijk is hoe die voorkeur luidt is vooraf deze hoofdlijn van ruimtelijke inrichting de inspraak in gebracht. Dit is conform de Inspraakverordening van de gemeente Nijmegen. Het feit dat het hier een hoofdlijn van ruimtelijke inrichting is, maakt tevens de beperking duidelijk: het is nog geen bestemmingsplan waarin nadere detaillering kan plaatsvinden, noch is er een gedetailleerdere milieuafweging mogelijk. Ten behoeve van het bestemmingsplan zal een aanvullende MER worden opgesteld via een verkorte MER procedure. Hierin zal de

weerslag worden gegeven van de vragen die nu nog open zijn gebleven inzake geluid en luchtkwaliteit. De aanvullende MER zal tegelijkertijd met het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Opnieuw zal dan de mogelijkheid worden geboden voor inspraak, dit keer op concreet uitwerkingsniveau. Aangezien deze inspraakronde gaat over een hoofdlijn van ruimtelijk beleid, betreft het hier geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Het betreft hier dus geen tracé-besluit in de zin van de Tracéwet. Alleen tegen dergelijke besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht is bezwaar en beroep mogelijk. Pas tegen het ontwerp-besluit van het bestemmingsplan kunt u een zienswijze indienen, hetgeen de opmaat is voor het indienen van beroep tegen het bestemmingsplan.

5 stolpprincipe

Door de introductie van Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is het hanteren van een stand-still benadering voor dit onderwerp achterhaald. De nieuwe regelgeving vereist een aanmerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Maatregelen om dit mogelijk te maken zullen in eerste instantie landelijk genomen moeten worden. Daarnaast heeft de gemeente een uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit opgesteld, waarin beschreven staat welke maatregelen er lokaal genomen worden. http://www.nijmegen.nl/Leven_in_Nijmegen/milieuenafval/lucht/Uitvoeringsprogrammaverbeteringluchtkwaliteit/index.asp

6 luchtkwaliteit

7 opeenstapeling luchtvervuilende stoffen

8 congestie en luchtvervuiling

9 besluit luchtkwaliteit

Wij waarderen de inzet waarmee u deze aspecten benaderd. De vragen die u in dit verband stelt vallen deels buiten het kader van het project Stadsbrug, maar het zijn vragen die wij ons als overheid ook stellen. We verwijzen u in dat verband naar onze website.

Voor de tracékeuze voldoet het milieuonderzoek dat in het MER Stadsbrug verricht is.

10 bevoordelen auto

We letten op de belangen van alle vervoersmodaliteiten! Er is geen sprake van een "stadssnelweg" maar een 50km/u-weg zoals die er meer zijn in Nijmegen.

11 verkeersprognoses

In de nu gehanteerde verkeersmodellen is géén rekening gehouden met de A15, maar wél met de verbreding van de A50. In het MER Stadsbrug is uitgegaan van de besluitvorming op dat moment. Het besluit over de A15 is overigens nog NIET genomen.

12 geluid

De gedetailleerde informatie die u vraagt is pas beschikbaar als er een ontwerp is uitgewerkt. en getoetst. Dit zal in het bestemmingsplan en bijbehorende aangevulde MER gebeuren.

13 regionaal verkeer

Met de Stadsbrug wordt de hoofdwegenstructuur verbeterd en minder kwetsbaar. De herkomst/bestemming van het verkeer van de Waalbrug en de Stadsbrug is:

- 4. 50 % verkeer binnen Nijmegen*
- 5. 42 % verkeer van of naar Nijmegen*
- 6. 8 á 9 % doorgaand verkeer (verkeer van buiten de regio).*

Verkeer naar de A50 of A73 valt onder de tweede categorie.

14 geur

Geur is bij wegverkeer geen relevant onderwerp, de stoffen waarop getoetst wordt zijn in de concentraties waarvan hier sprake is reukloos.

15 evaluatie MER

Als bij evaluatie blijkt dat de gevolgen voor het milieu onaanvaardbaar zwaarder uitvallen is het aan het dan zittende bestuur om maatregelen te nemen om deze effecten te compenseren. Aangezien dat maatwerk zal zijn valt niet van tevoren te voorspellen welke maatregelen dat zullen zijn.

Rubriek	Brief
	M.R. Kleijburg
	15 oktober 2005

Onderwerp: inspraak stadsbrugtracé en aanpassing Energieweg



Geacht college,

Via kranten, internet en tijdens een van de inloopavonden heb ik kennisgenomen van de plannen tot herinrichting van de Energieweg in verband met de aanleg van een Stadsbrug. In de informatie op de website stond aangegeven, dat inspraak mogelijk was tot en met 17 oktober 2005. Als bewoner van de Nijmegen-West (Hees) maak ik bij deze van die gelegenheid gebruik om aan u vragen te stellen die voor mij verduidelijking behoeven, kritische opmerkingen te plaatsen en bedenkingen tegen onderdelen in dienen.

Het betreft achtereenvolgens de volgende onderwerpen:

- geluidhinder
- luchtkwaliteit
- milieu-effect-rapportage
- aansluiting Wolfskuilseweg / Energieweg
- toename verkeersaanbod Rosa de Limastraat / Neerboscheweg
- bereikbaarheid sportvelden

Geluidhinder

Uit de verkregen informatie leid ik af dat er een significante toename van verkeersbewegingen op de Energieweg is te verwachten vanwege de aanleg van de stadsbrug. Dat zal ongetwijfeld een relevante toename van het bronvermogen tot gevolg hebben. Het is mij vooralsnog niet duidelijk welke geluidwerende maatregelen naast het gebruik van geluidarm asfalt de toename van geluid moeten compenseren. Het zal u bekend dat langs de Energieweg geluidsrelevante bedrijven als Sappi en Dura Vermeer verantwoordelijk zijn voor relevante geluidsniveau nabij de woningen van Hees. Hoewel wegverkeerslawaai en industrielawaai elkaar wettelijk gezien niet versterken, vraag ik mij af wat het werkelijke geluidsniveau op de woningen van Hees zal zijn ten gevolge van de gezamenlijke activiteiten van verkeer en industrie, en hoe zich dat verhoudt ten opzichte van gebruikelijke geluidsnormering.

Luchtkwaliteit

Het is alom bekend dat het Besluit luchtkwaliteit strenge eisen stelt. Ik heb kennisgenomen dat het voornemen bestaat een licht glooiende middenberm te maken waarvan ik de indruk heb gekregen dat die (mede) is bedoeld ter vermindering van de fijnstofconcentraties bij de woonwijken. Het is ook bekend dat de stofconcentratie in de lucht van Nijmegen-West reeds vrij hoog (zo niet te hoog) is. Graag zou ik van u de kwantitatieve onderbouwing vernemen waarom de intensivering van verkeer op de Energieweg niet leidt tot (verdere) overschrijding van luchtkwaliteitsnormen.

Milieu-effect-rapportage

Voor de aanleg van de Stadsbrug is een milieu-effect-rapportage uitgevoerd. Het in deze rapportage aangegeven plangebied behelst alleen het gebied waarbinnen de stadsbrug of de eventuele alternatieve locaties voor de brug zal worden gerealiseerd. Voor zover ik kan beoordelen zijn de milieueffecten van wegen die ten gevolge de aanleg van deze stadsbrug

moeten worden aangepast of een significant andere verkeersintensiteit zullen krijgen, niet in de milieu-effect-rapportage betrokken. Zeker ten behoeve van de Energieweg, waar uit de ter informatie beschikbaar gestelde tekeningen blijkt dat voor onderdelen van trajecten en kruispunten diverse alternatieven zijn beoordeeld, lijkt het mij voor de hand liggend dat in een toch al belast gebied de milieueffecten van dergelijke alternatieven inzichtelijk wordt gemaakt en bijdraagt aan keuze die leidt tot de vast te stellen variant. Mijn vraag is derhalve: is de verhoogde verkeersintensiteit betrokken in de milieu-effect-rapportage van de Stadsbrug en zo ja, wat zijn de resultaten van onderzochte alternatieven op de milieu-effecten. Indien de Energieweg niet is betrokken bij de milieu-effect-rapportage, zijn op andere wijze de milieueffecten van verschillende varianten van inrichting van de Energieweg en de diverse aansluitingen daarop op milieu-aspecten als lucht en geluid inzichtelijk gemaakt en wat is daarvan dan de uitkomst? Gelet op het hierna volgende punt betreft mijn belangstelling vooral de varianten met betrekking tot de aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg, maar ik verzoek u de milieueffecten van alle varianten van het gehele traject inzichtelijk te maken.

Aansluiting Wolfskuilseweg / Energieweg

Als bewoner van Hees maak ik met regelmaat gebruik van de route Wolfskuilseweg en Energieweg om op die wijze met een goede route de A73 in oostelijke richting te bereiken. Met de door u voorgestelde wijze van aansluiting Wolfskuilseweg op de Energieweg is het niet langer mogelijk om zonder extra rij-afstanden in oostelijke richting de stad via deze beschreven route te verlaten. Het argument is het ontlasten van de Wolfskuilseweg. Opvallend is dat de rijrichting vanaf Neerbosscheweg rechtsaf naar de Wolfskuilseweg en Wolfskuilseweg rechtsaf richting Industrieplein zonder meer mogelijk blijven, en de route vanaf het Industrieplein linksaf de Wolfskuilseweg in via de eerstvolgende rotonde nauwelijks extra afstand inhoudt. Met andere woorden driekwart van de oorspronkelijke verkeersbewegingen zal aanwezig blijven en wellicht zelfs door de Stadsbrug zal intensiveren.

Met enige creativiteit zijn voor mij de volgende alternatieve routes vanuit mijn woonadres te bedenken:

- Wolfskuilseweg, rechtsaf de Energieweg tot het Industrieplein en weer terug richting Neerbosscheweg. Nadeel bijna 2 km extra rijafstand over een vrij drukke weg.
- Via Kerkstraat en Dennenstraat en vervolgens de Rosa de Limastraat naar de Neerbosscheweg. Nadeel: een veelheid aan recent door de gemeente geplaatste verkeersdrempels en door de woonwijk.
- Via Wolfskuilseweg, Molenweg, Paul Krugerstraat en Rosa de Limastraat. Nadeel: een veelheid van kruispunten met stoplichten en vergroting van de rijafstand van circa 2 km.

Het zijn derhalve geen aantrekkelijke alternatieven.

Als een argument voor de nu gemaakte keuze is dat de Wolfskuilseweg verkeersluwer zou moeten worden, zijn dan alternatieven beoordeeld zoals aanleg van rotondes op een of beide kruispunten van de Wolfskuilseweg met de Schependomlaan respectievelijk de Molenweg. Voor zover mijn inzicht strekt, is voldoende ruimte voorhanden, vergroot dat wellicht ook de veiligheid op de genoemde kruispunten en maakt dat de verkeerslichtinstallaties overbodig.

Toename verkeersaanbod kruispunt Rosa de Limastraat met Neerbosscheweg

Naar mijn mening zal vanwege de gewijzigde aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg een significante toename van de verkeersintensiteit op de Rosa de Limastraat ontstaan in de richting van de Neerbosscheweg. In het collegebesluit wordt gesproken van een toename van 1300 voertuigen per etmaal over de Molenweg en 500 voertuigen per etmaal door de wijk Hees. Mijn inziens leidt dat tot een toename van 1800 voertuigen op de Rosa de Limastraat om de Neerbosscheweg te bereiken. Gelet op de huidige omstandigheden (wachtijden bij de verkeerslichten) lijkt het kruispunt Neerbosscheweg, Rosa de Limastraat en O.C. Huismanstraat het waarschijnlijk hogere verkeersaanbod van de Rosa de Limastraat niet aan te kunnen.

Is bij de beoordeling van de verschillende alternatieven voor de aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg betrokken dat een mogelijke veranderende verkeersintensiteit op de Rosa de Limastraat als alternatieve wijkontsluiting een (toekomstig) probleem met betrekking tot de doorstroming op deze weg en het kruispunt zou kunnen betekenen? Zo ja, wat zijn daarvan de uitkomsten?

Bereikbaarheid sportvelden

Uit de verstrekte informatie leid ik af dat parkeergelegenheid van de sportvelden van onder meer voetbalvereniging Blauw Wit en tennisvereniging Tachys zich uitsluitend zal gaan bevinden aan de Dr. De Blécourtstraat, te bereiken via een nieuwe rotonde in de Energieweg, dit onder meer als alternatief voor het huidige parkeerterrein van Blauw Wit. Daarbij wordt het parkeren aan de ingangen aan de Kerkstraat ontmoedigd. Van beide sportverenigingen zijn wij en/of onze kinderen lid en uiteraard bezoeken wij de sportvelden bij voorkeur met de fiets. Het is echter onvermijdelijk dat wij met een zekere regelmaat de sportaccommodaties per auto bezoeken, namelijk voorafgaande aan competitiewedstrijden op andere sportparken in de regio, waarbij spelers en speelsters verzamelen bij de eigen sportaccommodatie en vervolgens gezamenlijk reizen.

Door de voorgestelde situering van parkeerfaciliteiten in combinatie met de wijze waarop de Wolfskuilseweg op de Energieweg aansluit, wordt de bereikbaarheid van de sportvelden vanuit de wijk bemoeilijkt. Hoewel ik hiervoor heb aangegeven, waarom naar mening de aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg anders moet worden uitgevoerd, vraag ik bijzonder aandacht voor de bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten vanuit de aangrenzende woonwijk.

Afsluitend

In het kader van de herinrichtingsvoornemens voor de Energieweg ben ik voorstander van een dusdanige aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Energieweg dat zonder verlengde rijroutes de Neerbosscheweg en vervolgens A73 in oostelijke richting bereikt kan worden en dat ter compensatie van verkeersintensiteit en ten gunste van de verkeersveiligheid op de Wolfskuilseweg een of twee (mini)rotondes worden aangelegd.

Ik veronderstel dat de gestelde vragen, gemaakte opmerkingen en gegeven suggesties bij de verdere besluitvorming zullen worden betrokken. Ik ben benieuwd naar de reactie van uw kant.

Met vriendelijke groeten,


M.R. Kleijburg

Rubriek	Brief
---------	-------

	M.R. Kleijburg
	15 oktober 2005

Antwoord:

Geluidhinder, cumulatie met industrielawaai

Er is een groot verschil tussen geluid door wegen en geluid door industriële activiteiten., zowel in aard als frequentie als in maatgevend tijdstip.

Hoewel er gewerkt wordt aan akoestische modellen om dergelijke geluiden wel met elkaar in verband te brengen is er op dit moment geen geaccepteerde methodiek beschikbaar en kan er dus ook geen toetsing op een normering gedaan worden.

Luchtkwaliteit

De gedetailleerde informatie die u vraagt is pas beschikbaar als er een ontwerp is uitgewerkt. en getoetst. Dit zal in het bestemmingsplan en bijbehorende aangevulde MER gebeuren.

Milieu-effect rapportage

De milieu-effecten van ontwerpvarianten op de Energieweg zijn onvoldoende groot om in een MER ten behoeve van een beslissing over het al dan niet aanleggen van de Stadsbrug meegenomen te worden.

Vanzelfsprekend zijn ze bij een nadere uitwerking (bestemmingsplan) wel van belang. Hierin en in het hieraan verbonden aangevulde MER zal dan ook aandacht aan de door u genoemde onderwerpen geschonken worden.

De commissie MER geeft in haar beoordeling van het MER Stadsbrug aan dat ze het met deze opzet eens is.

Aansluiting Wolfkuilseweg/Energieweg

Het College kiest hier niet voor. Lagere intensiteit op de Wolfkuilseweg weegt op tegen een beperkte omrijfactor.

Toename verkeersaanbod Rosa de Limastraat/Neerbosscheweg

De gedachte achter variant 4D is het tegengaan van verkeer op de Wolfkuilseweg dat niet in Hees of Heseveld hoeft te zijn. Voor uitgaand verkeer betekent deze aansluiting een omrijbeweging van 1,8 km om vanuit de Wolfkuilseweg -via het Industrieplein- de Ambachtsweg of Neerbosscheweg te bereiken. Het ROC-gebouw wordt in deze variant gehandhaafd. Bestemmingsverkeer uit aanliggende wijken wordt voor een deel gedwongen om via andere routes de wijk te verlaten.

Deels zal dit verkeer door de wijk gaan rijden. Verschuivingen in de verkeersstroom zijn te zien op de Wolfkuilseweg, de streng Molenstraat/Paul Krugerstraat/Rosa de Limastraat en de Graafseweg. Modelberekeningen geven aan dat de etmaalintensiteit op de Wolfkuilseweg door de halve aansluiting met circa 4300 motorvoertuigen zal afnemen (lengte 300m.), terwijl de streng Rosa de Limastraat met circa 1300 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen (lengte 3200 m.) . De omrijafstanden door het verblijfsgebied Hees worden door de halve aansluiting vergroot (+ 500 mvt/etm) maar blijven binnen de waarden voor een acceptabele verkeersbelasting op erftoegangswegen (5000 mvt/etm).

Bereikbaarheid sportvelden

Wij zijn in overleg met de betrokkenen.

Pleidooi volledige aansluiting Wolfkuilseweg

Wij delen uw visie niet. De verkeersmodellen geven aan dat het verkeer op de Wolfkuilseweg dankzij het voorstel slechts zeer beperkt toeneemt. De beperkte toename is een gevolg van de autonome groei van het verkeer.

Rubriek	Brief
	G.J. Jager
	15 oktober 2005

Betreft voorstel brugtracé en de Energieweg

1011.112.1

Geachte leden van het college,

Hierbij wil ik gebruik maken van de inspraakmogelijkheid om mijn bezwaren en bedenkingen kenbaar te maken tegen het Collegebesluit betreffende de tracékeuze voor de Stadsbrug. Deze zijn toegespitst op het traject 1C aangezien dit voor mij als aanwonende op Dr. de Blecourtstraat 40, bekend als kadastraal object Neerbosch 154, een ernstige impact heeft op de woon- en leefsituatie van mij en mijn gezin en een waardevermindering van mijn bezit tot gevolg heeft.

1. Een sterke vermindering van het leef en woongenot en zelfs gezondheidsrisico's met name voor mijn kinderen.
 - Een toename van verkeerslawaai en de toename van de fijnstofconcentratie hebben een negatief effect op mijn woongenot. Met name de grote bijdrage van de mooie tuin aan het woongenot zal sterk verminderen.
 - Ook zorgen om de gezondheidsrisico's voor mijn kinderen dragen bij aan de afname van het woongenot.
 - Hoewel uit de MER rapportage bekend was dat de lucht- en geluidskwaliteit voor geheel Nijmegen-west zou verminderen ben ik geschrokken van de tekeningen die mij op de inspraakavond zijn getoond betreffende de fijnstofbelasting op korte afstand van de energieweg (o.a. mijn kavel). Ik heb tot heden geen concrete maatregelen gezien of gehoord zowel aan het huis als aan de weg die er voor zorg dragen dat zowel de dak als gevelbelasting en vooral de belasting in de tuin (trottoir) binnen de norm blijft.
 - Indien bij overschrijding van de norm, zich in de toekomst longproblemen bij mijn kinderen voordoen, zal ik de schade claimen bij de gemeente
 - Ik heb grote bezwaren tegen deze gedeeltelijke ontsluiting van de Dr de Blecourtstraat welke in alle varianten is geschetst in bijlage I behorende bij het collegevoorstel. Hierin wordt de dr de Blecourtstraat ontsloten tot en met de grens van mijn perceel en dat van nr 38. In de plannen wordt dit niet

toegelicht. Ook tijdens de inspraakavonden en een gesprek met wethouder Hirdes wordt geen concrete motivatie gegeven anders dan dat op deze manier meerdere opties mogelijk blijven. De achterliggende redenen zouden kunnen zijn een inrit naar de “de Baron” en zoals in de matrix staat vermeld “goede bereikbaarheid van de sportvelden ook via de dr de Blecourtstraat”. In gesprekken is mij gezegd dat voor beide mogelijkheden geen concrete plannen bestaan. Echter de tekeningen die intrinsiek deel uitmaken van de plannen laten zien dat er kruizen door de woningen 40 en 42 gezet zijn en het terrein gaat dienen als vervangend parkeer terrein voor de sportvelden (A3 boekwerk 11b). Een ingang van de Baron via de Dr de Blecourtstraat is in strijd met eerdere toezeggingen en voor mij onacceptabel mede gezien de frequentie waarmee het parkeer terrein wordt bezocht.

- Het plaatsen van deze stop zal er toe leiden dat we geïsoleerd worden van de dorpskern van Hees.
- Het plaatsen van de afsluiting voor mijn oprit zal verder veel kosten en hinder met zich meebrengen en ik wens dan ook dat de afsluiting blijft gehandhaafd voor de te slopen woning energieweg 51.
- In het A3 boekwerk blad 11b is een WVG grens getekend. In de gevoerde gesprekken is mij verzekerd dat deze niet over mijn perceel zou lopen. Ik ga er vanuit dat dit het geval is net zoals mij is verzekerd dat ik geen “aanliggend kavel” bezit. (Toelichting: in de matrix beoordeling varianten staat bij de beoordeling van 1c Turborotonde dat verwerving dient plaats te vinden op alle “aanliggende kavels”.)

2. Een grote waardedaling en een moeilijk verkoopbaar huis.

- Er zal aanzienlijke planschade optreden ondanks de noodzakelijk te nemen maatregelen. Mijn oprit zal verlegd moeten worden. De voortuin zal opnieuw moeten worden ingericht. Kap en dakisolatie zal moeten worden uitgevoerd, evenals muurisolatie (pand is dubbelsteens maar heeft geen spauwmuren). Er moet dubbelglas op de bovenverdieping komen en dofkasten met roetfilters zullen moeten worden aangebracht.

- **Wat betreft planschade heb ik een vraag? Wanneer gaat deze in? Bij het vaststellen van het tracébesluit of bij de wijziging van het bestemmingsplan?**
- **Gedurende de periode dat de plannen en de uitvoerbaarheid daarvan niet zijn vastgesteld, is het voor mij haast onmogelijk om mijn woning op vrije markt aan te bieden.**

3. Onzekerheid over de toekomstige leefbaarheid van mijn woning en de inhoud van de definitieve plannen.

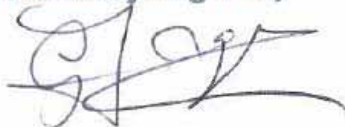
- **Het collegebesluit is niet coherent. In de toelichting wordt niet gesproken over de kruising dr de Blecourtstraat Energieweg. In de matrix wordt als voordeel bij 1c genoemd dat de bereikbaarheid van de sportvelden is geregeld via de Dr de Blecourtstraat, bij de uitwerking van de tekening staat bij mijn perceel dat het een alternatieve parkeerruimte voor de sportvelden betreft en zijn er kruisjes door de woningen 40 en 42 gezet (11b). Bij navraag betreft het slechts opties.**
- **Als mijn woning voor het uitvoeren van de plannen niet verworven hoeft te worden, is het nog maar de vraag of mijn woning geschikt blijft voor bewoning i.v.m. overschrijden geluidsnormen en fijn stof concentratie normen.**
- **De resultaten van een verdiepingsslag wat betreft de geluidsoverlast en de fijnstof toename op individueel woningniveau zoals geadviseerd in het MER Stadsbrug zijn nog niet bekend.**
- **Deze onzekerheid staat in het college besluit verwoord “De woningen Dr Blecourtstraat 40 en 42 worden in de planuitwerking nader bekeken op geluid- en luchtkwaliteit.”**
- **Het is niet ondenkbaar dat na de nodige aanpassingen aan de woning de normen alsnog overschreden worden.**
- **Evenmin is het niet ondenkbaar dat de kosten van het bewoonbaar houden van het huis inclusief aanpassingen aan de tuin en de planschade, de kosten van verwerving zullen overtreffen. De kans is reëel is dat de gemeente dan, na jaren overlast en onzekerheid, alsnog zal moeten over te gaan tot verwerving.**
- **Een van de doelstellingen van het tracé besluit is dat er een eind wordt gemaakt aan de onzekerheid over de gevolgen van de nieuwe brug voor de bewoners (pagina 2). Op pagina 9 lezen we dat door een eind te maken aan de onzekerheid niet**

gewacht hoeft te worden op de inspraakresultaten in de fase van het bestemmingsplan. Om U hierin ter wille te zijn, in aanmerking nemende de onzekerheden die het collegebesluit oproep en de te verwachten achteruitgang in woon- en leefgenot, geef ik de gemeente in overweging om mijn perceel te verwerven. Ik heb U bij monde van wethouder Hirdes te kennen gegeven dat ik hier minnelijk aan zal meewerken.

Samenvattend;

1. Vind ik dat de plannen leiden tot een onaanvaardbare derving van mijn woongenot door toename van de geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Bovendien is het de vraag of de geldende geluids- en luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden.
2. Ten gevolge van deze plannen is er sprake van een aanzienlijke waardedaling van mijn woning.
3. De gedeeltelijke ontsluiting van de Dr. De Blecourtstraat vind ik onnodig en onwenselijk en zal tot een verdere vermindering van mijn woongenot, een toename van de overlast, en een verdere waardedaling van mijn woning leiden.
4. Het collegebesluit bevat en schep teveel onzekerheid voor de direct aanwonende.
5. Gezien het bovenstaande kom ik tot de conclusie dat optie 1c, waarbij ter plaatse van mijn woning vervangende parkeergelegenheid voor de sportvelden wordt gerealiseerd, nog het minst onwenselijk is. In dat geval zal het collegebesluit moeten worden aangepast met dien verstande dat ook de woningen 40 en 42 door de gemeente worden aangekocht. In dat geval ben ik bereid om tot een minnelijke overeenstemming komen.

Met vriendelijke groet,



G. J. Jager
Dr de Blecourtstraat 40
6541DJ Nijmegen

Rubriek	Brief
---------	-------

	G.J. Jager
	15 oktober 2005

Antwoord:

1. derving woongenot

De exacte milieubelasting op dit perceel hangt af van het ontwerp en inrichting van de weg ter plekke. Er zijn diverse technische mogelijkheden (zoals afschermdende bebouwing, stil asfalt en schermen) om de milieubelasting op dit perceel te reduceren.

In het bestemmingsplan Stadsbrug zal de preciese milieubelasting, de aanvullende maatregelen en de effectiviteit van die maatregelen in beeld gebracht worden.

2. waardedaling

Om het stadsbrugtracé te kunnen realiseren zal een nieuw bestemmingsplan voor dit tracé moeten worden vastgesteld. De schetsontwerpen die u van uw omgeving heeft gezien zijn hierin niet maatgevend. Indien door de verandering van het bestemmingsplan ten behoeve van het tracé stadsbrug eventueel waardedaling van uw woning zou optreden kunt u hiervoor een verzoek tot planschadevergoeding ex artikel 49 WRO indienen.

3. verlegging knip Dr de Blecourtstraat

Wij maken een andere afweging.

4. onzekerheid door collegebesluit

We erkennen dat er een onzekere situatie is ontstaan. Wij treden in nader overleg met betrokkene.

5. aanbod minnelijke werving

Uit nader milieuonderzoek zal nog moeten blijken welke maatregelen ter plaatse genomen moeten worden. Afhankelijk van dit resultaat zal beoordeeld worden of er noodzaak is tot het verwerven van het pand.

Rubriek	Brief
	LTO Noord (namens G.J.W.H. van Raaij)
	4 oktober 2005

Wageningen, 4 oktober 2005

*opgenomen in
inspraaknotitie*

Betreft: reactie inzake besluit 6-9-2005 tracé Stadsbrug

Geacht College; beste heer R. Duifhuizen,

Namens de heer G.J.W.H. van Raaij (hierna: cliënt) wonende en bedrijfhoudende aan de Energieweg 27, 6541 CW te Nijmegen (**bijlage 1**), geeft ondergetekende de hiernavolgende reactie op het Collegebesluit van 6 september jl. inzake het tracé Stadsbrug.

Inleiding

In het verleden heeft ondergetekende namens cliënt zienswijzen en bedenkingen ingediend tegen het vigerende bestemmingsplan Hees/Heseveld. Dit omdat het bedrijf niet werd bestemd conform het gebruik. Alhoewel de zienswijzen door de Raad van de gemeente Nijmegen niet werden overgenomen heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland (hierna: GS) de ingediende bedenkingen gegrond verklaard. Dit alles heeft erin geresulteerd dat aan de bestemming ter plaatse goedkeuring is onthouden. In de overwegingen van GS staat vermeld dat de bestemming groothandel met eventueel de nevenbestemming tuinbouw passend zou zijn. Bovendien oordeelden zij dat dit géén aantasting van het waardevolle karakter van Hees met zich mee zou brengen nu het bedrijf aan de rand van het plangebied is gelegen. Voorts vormt de groothandelsbestemming geen nieuwe geluidshinderlijke functie nu de Energieweg als gebruikte verkeersader reeds een behoorlijke geluidsproductie met zich meebrengt.

Op 30 augustus 2002 heeft ondergetekende de Raad van de gemeente Nijmegen verzocht het bestemmingsplan Hees/Heseveld conform artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opnieuw vast te stellen rekening houdend met de bovengenoemde uitspraak van GS. De gemeenteraad heeft op dit verzoek nimmer gereageerd.

Daarop heeft ondergetekende GS verzocht ex artikel 40b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in de plaats van de gemeente het bestemmingsplan opnieuw vast te stellen conform het huidige gebruik. Na overleg met de gemeente waarin duidelijk werd dat er plannen lagen voor het gebied heeft GS formeel besloten het plan niet opnieuw vast te stellen. Tegen dat besluit bestaat helaas geen bezwaar en beroepsmogelijkheid.

Bedrijfsontwikkelingen

Als gevolg van de voorbereidingsbescherming van het in procedure gebrachte bestemmingsplan Hees/Heseveld van 1998 tot 2001 heeft het bedrijf van cliënt zich niet kunnen ontwikkelen. Daarna werd de ontwikkeling van het bedrijf van cliënt onmogelijk gemaakt omdat zowel de gemeenteraad van Nijmegen als GS zich weigerachtig opstelden in het opnieuw opstellen van een bestemmingsplan. Op advies van ondergetekende heeft cliënt inmiddels een bouwvergunning aangevraagd welke in overeenstemming is met de uitspraak van GS. Op dringend verzoek van het College van Burgemeester en Wethouders is deze bouwaanvraag door cliënt ingetrokken.

Bedrijfsschade

U zult begrijpen dat de weigerachtige houding van de gemeente Nijmegen opnieuw het bestemmingsplan vast te stellen leidt tot een schadeplicht aan de zijde van de gemeente. De onrechtmatigheid is gegeven omdat het niet voldoen aan de plicht ex artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in strijd is met de beginselen van behoorlijk bestuur meer specifiek bijvoorbeeld met het zorgvuldigheidsbeginsel. Ook acht ik een actie in het kader van détournement de pouvoir bij voorbaat niet onmogelijk.

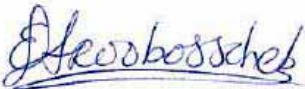
Stadsbrugtracé

U zult begrijpen dat het voorliggende beleidsvoornemen inzake het tracé Stadsbrug opnieuw de ontwikkelingen van het bedrijf van cliënt frustreren. Het is voor cliënt dan ook van wezenlijk belang dat hij op korte termijn verneemt of het bedrijf zich eindelijk op het bestaande perceel verder kan ontwikkelen dan wel dat hem op een andere locatie daartoe gelegenheid kan worden geboden. Deze duidelijkheid is vanzelfsprekend tevens nodig om te kunnen beoordelen of genoemde schadeactie geïnitieerd moet worden.

Conclusie

Namens cliënt verzoek ik u zo spoedig mogelijk schriftelijk duidelijkheid te verschaffen inzake een eventuele bedrijfsverplaatsing. Van de zijde van cliënt heb ik begrepen dat namens cliënt de heer ir. G.J. de Lorijn op constructieve wijze daartoe onderhandelingen voert met de gemeente in de persoon van ing. S.P.M. van Roenburg. Vooralsnog ga ik ervan uit dat genoemde onderhandelingen tot een bevredigend resultaat zullen leiden.

Hoogachtend,



ing. E. Strooboscher LL.B
Specialist Ruimtelijke Ordening en Milieu

Rubriek	Brief
---------	-------

	LTO Noord (namens G.J.W.H. van Raaij)
	4 oktober 2005

Antwoord:

Bedrijfsontwikkelingen en Bedrijfsschade

De onthouden goedkeuring door Gedeputeerde Staten van het bestemmingsplan Hees/Heseveld voor het perceel Energieweg 27 houdt in dat de oude bestemming voor het perceel nog steeds geldend is. Deze bestemming strookt niet met het huidige gebruik. U claimt dat uw client hierdoor schade leidt en wil zo spoedig mogelijk duidelijkheid over een mogelijke toekomstige bestemming. Het is echter de vraag of het bestemmingsplan ten behoeve van het tracé Stadsbrug deze duidelijkheid zal geven. In principe zullen de grenzen van dit bestemmingsplan voor een klein deel over uw perceel lopen. Indien eventuele schade als gevolg van uitblijven van besluitvorming kan worden aangetoond, dient deze in een andere procedure als binnen de tracékeuze Stadsbrug aan de orde gesteld te worden.

Stadsbrugtracé

De gemeente is momenteel in onderhandeling met de heer Van Raay gericht op de minnelijke aankoop en verplaatsing van het het bedrijf. In overleg met de heer Van Raay zal onderzocht worden waar hervestiging mogelijk is.

Rubriek	Brief
	De Boer Holding BV (M. Percic)
	14 oktober 2005

Ref. no: 349 H B 05

14 oktober 2005
FK/ND

Geacht college,

Hierbij zenden wij u de formulieren "schriftelijke reactie/vragenformulier" inzake bijeenkomst Tracé Stadsbrug van 20 september 2005. Aangezien u per formulier één reactie wenst, hebben wij derhalve 3 formulieren ingevuld. Omdat wij slechts één origineel formulier hebben gekregen zijn er kopieën gemaakt.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,


De Boer Holding B.V.
M. Percic

SCHRIFTELIJKE REACTIE / VRAGENFORMULIER

d.d. 20 september 2005 inzake bijeenkomst Tracé Stadsbrug

Naam : De Boer Holding B.V. / M. Percic
Adres : Koopvaardijweg 2
Postcode : 6541 BS
Plaats : NIJMEGEN
E-mailadres : info@deboermachines.nl

Vraag / opmerking:

(Wilt u a.u.b. slechts één reactie geven per formulier?)

Wij, De Boer Holding B.V. en Machinefabriek De Boer B.V., zijn niet gebaat bij de stadsbrug, vanwege de verplaatsing die hier voor ons aan vast zit. Wij zijn een Nijmeegse firma, die volgend jaar haar 70-jarig bestaan viert. Wij vrezen dat de continuïteit van de onderneming in gevaar kan komen door extra inspanningen die wij moeten verrichten als gevolg van verplaatsing en door alle extra kosten, die wij ten gevolge hiervan gaan maken in de komende jaren.

Juist in een periode dat wij een goede orderportefeuille hebben en bezig zijn met nieuwe ontwikkelingen komen deze zaken slecht uit mede omdat zij niet tot onze kernactiviteiten behoren.

Indien wij daarom toch gedwongen worden om onze bedrijven te verplaatsen dan moet dit geschieden met de garantie van de Gemeente Nijmegen dat wij zonder (economische) schade elders ons unieke onderneming kunnen voortzetten.



Handwritten signature and date: 14/10/05

SCHRIFTELIJKE REACTIE / VRAGENFORMULIER

d.d. 20 september 2005 inzake bijeenkomst **Tracé Stadsbrug**

Naam : De Boer Holding B.V. / M. Percic
Adres : Koopvaardijweg 2
Postcode : 6541 BS
Plaats : NIJMEGEN
E-mailadres : info@deboermachines.nl


Vraag / opmerking:

(Wilt u a.u.b. slechts één reactie geven per formulier?)

Wij, De Boer Holding B.V. en Machinefabriek De Boer B.V., zijn niet gebaat bij de stadsbrug, vanwege de verplaatsing die hier voor ons aan vast zit.

Gezien de onzekerheid van het doorgaan van de stadsbrug (fiat op 21 december 2005 door de Raad van de Gemeente Nijmegen), van de go-nogo beslissing van de nieuwe Gemeenteraad eind 2006 en van de daarna te volgen bestemmingsplanprocedures, die lopen tot 2007/2008, zijn wij verontrust over het tijdspad wat gehanteerd wordt als begin 2009 de eerste spade in de grond gaat.

Gezien de aard van onze onderneming, met haar specialistische opdrachten en eigen specialistische machinepark, hebben wij minimaal twee jaar nodig om het bedrijf elders voort te zetten.



14/10/05

SCHRIFTELIJKE REACTIE / VRAGENFORMULIER


d.d. 20 september 2005 inzake bijeenkomst **Tracé Stadsbrug**

Naam : De Boer Holding B.V. / M. Percic
Adres : Koopvaardijweg 2
Postcode : 6541 BS
Plaats : NIJMEGEN
E-mailadres : info@deboermachines.nl

Vraag / opmerking:

(Wilt u a.u.b. slechts één reactie geven per formulier?)

Wij, De Boer Holding B.V. en Machinefabriek De Boer B.V., zijn niet gebaat bij de stadsbrug, vanwege de verplaatsing die hier voor ons aan vast zit. Gezien het feit dat wij, milieutechnisch gezien, een categorie-4 bedrijf zijn, maken wij ons zorgen over het vinden van een alternatief geschikte locatie.


16/10/05

Rubriek	Brief
---------	-------

	De Boer Holding BV (M. Percic)
	14 oktober 2005

Antwoord:

De gemeente is in overleg met Machinefabriek De Boer. In overleg met De Boer zal onderzocht worden waar hervestiging mogelijk is.

Rubriek	Brief
	BMD Advies (namens Latenstein B.V.)
	14 oktober 2005

Elst

Kenmerk

Betreft

Bijlage(n)

Gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105

6500 HG NIJMEGEN

2005234b241005/HB

Inspraakreactie Latenstein B.V.

-

Geachte Raad,

Hierbij ontvangt u de inspraakreactie van Latenstein B.V., gevestigd aan de Waalbandijk 22 te Nijmegen, op het Collegevoorstel tracékeuze Stadsbrug: d.d. 1 september 2005 (registratienummer 05.0014274). Deze inspraakreactie is opgesteld namens en in opdracht van Latenstein B.V.

Hoewel Latenstein niet ligt binnen het tracé van de Stadsbrug, is er een aantal zaken die mogelijk het bedrijfsbelang van Latenstein B.V. kan schaden. Hiervoor vragen wij uw aandacht. Het betreft de volgende zaken.

Verkeer

Momenteel zijn er slechts beperkte mogelijkheden voor vrachtverkeer om Latenstein te bereiken zonder door een woonwijk te rijden. Tijdens de aanleg van de Stadsbrug dient Latenstein goed bereikbaar te zijn voor vrachtverkeer. Daarbij verdient het onze voorkeur om de hinder voor de woonwijken zo veel mogelijk te beperken. Een optie zou kunnen zijn om het vrachtverkeer te leiden over het terrein van Electrabel (zie ook een verzoek hiertoe van Latenstein aan de gemeente Nijmegen; begin 2005). *Wij vragen uw aandacht voor een goede oplossing voor de bereikbaarheid van Latenstein tijdens de aanleg van de Stadsbrug.*

Energie

Het merendeel van het energieverbruik van Latenstein is afkomstig van stoom van de energiecentrale Electrabel (dit geldt ook voor CP Kelco en Heinz/Honig). Hiervoor lopen stoomleiding(en) van Electrabel naar deze bedrijven. Het tracé van de Stadsbrug doorkruist deze stoomleidingen. In het collegevoorstel is niet aangegeven of deze leidingen blijven gehandhaafd. Tijdens de inloopavond is aangegeven dat momenteel door de gemeente wordt onderzocht of deze leidingen kunnen worden gehandhaafd.

Voor Latenstein is de stoomleiding essentieel om te kunnen produceren. Daarom dient de aanvoer van stoom te allen tijde (ook tijdens de aanleg van de brug) te zijn gegarandeerd.

Geluid

Latenstein bevindt zich op een geluidgezoneerd industrieterrein, waarbij het tracé van de Stadsbrug binnen de huidige geluidzone komt te liggen. In het collegevoorstel wordt niet aangegeven of en zo ja, hoe de geluidzoning voor industrielawaai aangepast gaat worden. Reden voor onze zorg is onder meer de volgende passage uit de MER Stadsbrug (pag. 41): “Geen enkel alternatief voldoet aan de wettelijke normen voor geluid. De autonome situatie zorgt al voor een grote stijging van objecten die meer dan 2 dB(A) geluidstoename krijgen ten opzichte van de huidige situatie. Geen enkel alternatief kan dit weer compenseren. Bij een toename van 2 of meer dB(A) is er sprake van een reconstructie en wordt niet meer voldaan aan de norm. Er zijn dan geluidsbeperkende maatregelen nodig of er moet een ontheffing verleend worden.”

Daarom verzoeken wij u nader te onderbouwen dat de plannen geen gevolgen hebben voor de geluidruimte voor Latenstein.

Fijn stof

Latenstein heeft in haar recente Wet milieubeheervergunning beperkingen opgelegd gekregen aan de uitstoot van fijn stof. Door de aanleg van de Stadsbrug wordt een extra bron van fijn stof toegevoegd aan een gebied waar de wettelijke grenswaarden voor fijn stof worden overschreden. Dit blijkt uit de MER Stadsbrug (pag. 42): “Voor de 24-uursgemiddelde concentratie blijkt dat de verschillen in resultaten beperkt zijn voor zowel Nijmegen-west als overig Nijmegen. In Nijmegen-west is de situatie slechter dan in overig Nijmegen. Het zwaartepunt ligt hier op 45-55 dagen.” De wettelijke grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit is 50 µg/m³ als 24-uursgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal 35-maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

In het collegevoorstel wordt aangegeven dat voor luchtkwaliteit een plan van aanpak is opgesteld. Er wordt niet nader onderbouwd hoe aan de wettelijke grenswaarde kan worden voldaan. Bij overschrijding van de grenswaarde is het vergunnen van extra stofuitstoot door Latenstein niet toegestaan, waardoor Latenstein in haar bedrijfsbelang wordt geschaad.

Wij verzoeken u aan te geven hoe wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof.

Koppeling Waalfront en Stadsbrug

In de plannen van Koers West wordt uitgegaan van zowel aanleg van de Stadsbrug als van verplaatsing van Latenstein in het kader van de aanleg van het Waalfront. Bij de besluitvorming over de Stadsbrug heeft echter nog geen formele besluitvorming plaatsgevonden over het Waalfront.

Daarom dient bij de besluitvorming over de Stadsbrug ook rekening te worden gehouden met het niet doorgaan van het Waalfront, waardoor Latenstein op de huidige locatie blijft gehandhaafd.

Tot slot verzoeken wij u de inhoud van deze inspraakreactie te verwerken en Latenstein te informeren over de vermelde punten van zorg.

Mocht u vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met ondergetekende. Verder verzoeken wij dat u Latenstein B.V. en ons schriftelijk informeert over de ontwikkelingen in Koers West en de mogelijke inspraakmogelijkheden daarbij.

Met vriendelijke groet,
BMD Advies Centraal Nederland B.V.



drs. J.C. de Boer
senior adviseur

cc. Latenstein B.V.
De heer M.K. Prudon
Postbus 392
6500 AJ NIJMEGEN

Rubriek	Brief
---------	-------

Naam:	BMD Advies (namens Latenstein B.V.)
Datum:	na 17 oktober

<i>Antwoord</i>

Daarom verzoeken wij u nader te onderbouwen dat de plannen geen gevolgen hebben voor de geluidruimte voor Latenstein.

De geluidsbelasting die de Stadsbrug oplevert mag formeel niet opgeteld worden bij de geluidruimte die voor Industrie beschikbaar is. De aanleg van de Stadsbrug zal daarom geen effect hebben op de geluidruimte van Latenstein.

Wij verzoeken u aan te geven hoe wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof.

Uit het MER Stadsbrug blijkt dat de milieueffecten binnen acceptabele grenzen kunnen blijven.

De inrichting van de weg en de daarmee samenhangende luchtbelasting zullen in het bestemmingsplan uitgedetailleerd worden, pas dan is de exacte milieubelasting te bepalen.

Rubriek	E-mail
---------	--------

Datum:	16 oktober
Naam:	Mw. Ir. M. Burggraaff, Jan Brinkhoffplantsoen, Nijmegen

16 oktober 2005

Geachte heer Duifhuizen,

Wegens ziekte was ik niet in de gelegenheid eerder te reageren op uw plannen voor het Tracé Stadsbrug. Daarom deze reactie per e-mail.

Naar aanleiding van de bijeenkomst Tracé Stadsbrug dd 21-9-2005 heb ik de volgende opmerkingen/vragen. Ik begin met vragen om informatie en opmerkingen om mijn standpunt duidelijk te maken. Ik heb dit onderverdeeld naar thema. Aan het eind vind u een samenvatting van wat ik van u vraag.

Hoogachtend,

Mw. Ir. M. Burggraaff
Jan Brinkhoffplantsoen
Nijmegen

Verkeersstromen

1. Wat is aan de zuidzijde van de stadsbrug de herkomst/bestemming van het verkeer dat over de brug gaat?
Zijn het vrachtwagens die de Waal over moeten? Waar gaat dat dan naartoe en kan dat niet beter via de brug bij Ewijk?
Zijn het forenzen vanuit het westelijk deel van de Waalsprong? Waar moeten die dan naartoe? Het stadscentrum? Heyendaal? Industriegebied Kanaal-Ooost? Industriegebied Winkelsteeg? Lindenholt? Dukenburg? Beuningen?...
2. Op welk punt verlaten dit verkeer de Energieweg? (Industrieweg? Wolfkuilseweg? Neerboscheweg? ...) En wat betekent dat qua verkeersbelasting voor bovengenoemde 'afvoerwegen'? Zijn die daar wel op berekend qua doorstroming, veiligheid en milieubelasting?
3. De Neerboscheweg en aansluitende brug over het kanaal zijn nu in de spits als zeer druk. Krijgen we daar straks files, zoals nu bij de Waalbrug en op de Graafseweg? (file= extra vervuiling!!) -> Met welke maatregelen denken jullie filevorming in de spits tegen te gaan? 'Extra-snel-doorstroom-rotondes' zijn prima, maar helpt dat afdoende als de verkeersstroom verdubbelt?? Er komen toch stoplichten, waardoor er steeds een deel van het verkeer stilstaat!
4. Jullie spreken over 'slechts 10%' doorgaand verkeer. Hoe definiëren jullie doorgaand verkeer en waar baseren jullie die 10% op?
5. Hoe zit het met brommers?
Komen die ook op het fietspad? -> Niet aantrekkelijk en gevaarlijk voor fietsers, zeker bij een twee-richting-verkeer-fietspad-zonder middenberm.
Of mogen die tussen al die auto's en vrachtwagens? (met twee of drie naast elkaar, zoals scholieren vaak doen) -> lijkt me nogal gevaarlijk voor de brommers (ik zou het mijn kind daar niet graag op de brommer tussen zien). En ook niet goed voor de doorstroming, tenzij je verwacht dat die brommers 50 km/uur rijden. Verder zul je dan

(met name in de ochtendspits) veel afslaan brommende scholieren hebben, wat de verkeersstroom vertraagt (tenzij auto's zich erlangs wurmen, wat weer gevaarlijk is)

Milieuvriendelijke alternatieven

6. De opmerking dat een tweede brug over de Waal alleen het verkeer herverdeelt, geen extra verkeer creëert, geloof ik niet.
Welke prikkel is er voor burgers om de trein of fiets (Snelbinder!) te pakken als ze met de stadsbrug ook de auto kunnen pakken?
Welke prikkel is er voor de industrie om andere, milieuvriendelijker manieren van vervoer te nemen.
Welke prikkel is er voor doorgaand verkeer om niet via de stadsbrug te gaan?
-> Welke milieuvriendelijke alternatieven gaan jullie creëren om de groei van autovervoer over de Waal tegen te gaan?
7. Jullie spreken over fietspaden over de stadbrug en langs de Energieweg. Heel goed, maar daar fiets je dan wel de hele tijd in de herrie en stank van de auto's. (de Energieweg is nu in de spits al geen pretje om langs te fietssen) Scholieren onder de 18 zullen wel moeten, maar voor scholieren boven de 18 en voor forenzen een weinig aantrekkelijk alternatief voor de auto. Welke maatregelen gaan jullie nemen om die fietsroute aantrekkelijk te maken als alternatief voor de auto?
8. Zijn er geen slimme ideeën te bedenken om de bestaande rails langs de energieweg en in het industriegebied in te zetten als milieuvriendelijk alternatief voor vervoer van/naar het industriegebied? Ik heb begrepen dat de rails aansluit op het NS-netwerk (Centraal station) maar nu slechts 1x per week en door 1 bedrijf gebruikt wordt. Als je denkt over een tram op banden voor personenvervoer, is er dan ook niet iets creatiefs te doen met die rails die er toch al ligt?

Milieueffecten

Ik maak mij ernstig zorgen over de milieu-effecten (van het geplande tracé) voor de wijken Hees en Neerbosch:

9. De Energieweg en de Neerboscheweg behoren nu al tot de meest vervuilde straten van Nederland (zie <http://www.milieudefensie.nl/verkeer/doemee/ademnood/viezestadswegen.htm#nijmegen>). Voor zover ik begrepen heb, voldoet de Energieweg nu al niet aan de normen. En dan willen jullie een tracé waarmee de verkeersbelasting verdubbelt!
10. Wat ik er zo over lees, richten jullie je vooral op maatregelen om binnen de norm voor het jaárgemiddelde te passen. Bij een jaargemiddelde wordt de gemiddelde waarde lager door zomerperiode en nachtelijk uren, terwijl juist de momenten van piekbelasting, de tijdstippen zijn waarop omwonenden en fietsers buiten zijn.
11. Ik lees vooral over maatregelen aan de Energieweg, niet over de Neerboscheweg, terwijl die toch een flink deel van het verkeer van de Energieweg te verwerken zal krijgen. Als bewoners van het Jan Brinkhofplantsoen zitten wij precies in de hoek van beide wegen en krijgen we dus van twee kanten de vieze lucht, het lawaai en misschien ook het vuile grondwater.
12. Bovendien zitten we vlak bij de nieuw-te-maken-rotondes bij de Neerboscheweg en de De Blécourtstraat. Dat betekent veel afremmend en optrekkend verkeer (+ mogelijke files) en daarmee lokaal extra milieubelasting.
13. Op iets grotere schaal bekeken, gaat de milieubelasting van de wijken Hees en Neerbosch ook al toenemen, omdat de bruggen over het kanaal verhoogd worden,

- waardoor het scheepvaartverkeer zwaarder en dus vervuilender zal worden (en als er iets veel luchtvervuiling oplevert, dan is het wel de scheepvaart).
14. Verder is er nog de vervuiling van de industrie hier vlak bij. Vervuiling die er wel is, maar waarvan de gezondheidseffecten nooit vast te stellen zijn, vanwege de schaalgrootte.
 15. Mijn man en 3 kinderen hebben astma (COPD) respectievelijk aanleg daarvoor. Op de jongste na, zijn ze momenteel allemaal medicijnvrij – dankzij de maatregelen die wij binnenshuis getroffen hebben. Gaat dit straks teniet gedaan worden door het buitenklimaat? Gaat de gemeente de kosten van die (zeer dure) longmedicijnen betalen? Of van verhuizing naar een plek waar nog wel enigzins schone lucht is?
 16. Hoe zit het met vervuiling van grondwater? Kan ik nog onbespoten groenten uit eigen tuin
 17. En dan de andere belanghebbenden langs het tracé: Ik heb begrepen dat de normen voor scholen lager zijn omdat scholieren niet 24 uur per dag op school zijn. Dat klopt, maar ze zijn er juist wel op het moment dat er veel verkeer is (overdag) en ze zijn vooral buiten (aankomend op school en nog even buiten rondhangend) in de ochtenspits als er sprake is van piekbelasting. Moeten die scholieren straks alle pauzes binnen blijven? Moeten ouders straks hun kinderen naar andere scholen sturen, waar het gezonder toeven is?
 18. Ook voor sportvelden gelden lichtere normen. De overheid stimuleert burgers om meer te bewegen, maar hoe gezond is het om je in te spannen in vuile lucht?

Bomen

19. Hoeveel bomen gaan er sneuvelen voor dit tracé? Er staan heel wat (langzaamgroeiende) bomen (zoals eiken) langs het tracé. Ook als deze vervangen zouden worden, dan betreft het meestal jongere exemplaren en duurt het tien tot tientallen jaren, voor je weer bomen van dezelfde omvang hebt!
En hoe zit het met bomen op privéterreinen, zoals in tuinen van woningen die moeten verdwijnen (b.v. Energieweg 151 t.b.v. de rotonde De Blécourtstraat), langs de parkeerplaats van het kantoorgebouw De Baron waar mogelijk een nieuwe ingang van die parkeerplaatsen die van de school zou moeten komen en langs de rand van het schoolterrein in de buurt van de kruising met de Energieweg, waar ruimte moet komen voor de rotonde).

Samenvattend vraag ik:

- a. Antwoord op bovenstaande informatieve vragen
- b. meerduidelijkheid over maatregelen om de negatieve milieu-effecten voor de wijken Hees en Neerbosch tegen te gaan.
- c. milieumaatregelen niet alleen voor de Energieweg maar ook voor de Neerboscheweg en andere 'afvoerwegen'
- d. milieumaatregelen afgestemd op piekbelasting qua tijd (overdag & in spits) en qua plaats (m.n. bij rotondes) en niet op jaargemiddelden voor het hele tracé.
- e. Milieumaatregelen die zich zoveel mogelijk richten op het voorkómen van milieubelasting (b.v. voorkomen van filevorming, weren zwaar verkeer)
- f. milieumaatregelen op andere vervuilingsbronnen zoals zware scheepvaart en industrie
- g. maatregelen om groei van auto/vrachtverkeer te beperken en milieuvriendelijke alternatieven (fiets, rails) te stimuleren
- h. terughoudendheid in rooivergunningen en zoeken naar 'groene' alternatieven

Rubriek	E-mail
---------	--------

Datum:	16 oktober
Naam:	Mw. Ir. M. Burggraaff, Jan Brinkhoffplantsoen, Nijmegen

<i>Antwoord</i>

- a. Antwoord op bovenstaande informatieve vragen
Het milieugedeelte vindt u hieronder.
- b. meer duidelijkheid over maatregelen om de negatieve milieu-effecten voor de wijken Hees en Neerbosch tegen te gaan.
*Uit het MER Stadsbrug blijkt dat de milieueffecten in de woonwijken binnen acceptabele grenzen kunnen blijven.
De inrichting van de weg en de daarmee samenhangende lucht- en geluidsbelasting zullen in het bestemmingsplan uitgedetailleerd worden, pas dan is de exacte milieubelasting te bepalen.*
- c. milieumaatregelen niet alleen voor de Energieweg maar ook voor de Neerbosscheweg en andere 'afvoerwegen'
Deze zullen in het bestemmingsplan Stadsbrug en behorende aanvullende MER beschreven worden.
- d. milieumaatregelen afgestemd op piekbelasting qua tijd (overdag & in spits) en qua plaats (m.n. bij rotondes) en niet op jaargemiddelden voor het hele tracé.
Dit type milieumaatregelen, waarbij bepaalde vormen van vervoer gedurende bepaalde tijden niet van de weg gebruik mogen maken is een middel dat ingezet kan worden als blijkt dat bron- en afschermingsmaatregelen alleen niet afdoende zijn.
- e. Milieumaatregelen die zich zoveel mogelijk richten op het voorkómen van milieubelasting (b.v. voorkomen van filevorming, weren zwaar verkeer)
Dit type milieumaatregelen, waarbij bepaalde vormen van vervoer gedurende bepaalde tijden niet van de weg gebruik mogen maken is een middel dat ingezet kan worden als blijkt dat bron- en afschermingsmaatregelen alleen niet afdoende zijn.
- f. milieumaatregelen op andere vervuilingsbronnen zoals zware scheepvaart en industrie
Deze maatregelen worden door de gemeente en andere overheden genomen, maar vallen buiten het plan voor de stadsbrug.
- g. maatregelen om groei van auto/vrachtverkeer te beperken en milieuvriendelijke alternatieven (fiets, rails) te stimuleren
Deze maatregelen worden door de gemeente en andere overheden genomen, maar vallen buiten het plan voor de stadsbrug.
- h. terughoudendheid in rooivergunningen en zoeken naar 'groene' alternatieven
Het behoud van bestaande bomen (waar mogelijk) is één van de uitgangspunten in het ontwerp.

Verkeersstromen

In het algemeen verwijzen wij u naar de (CD-Rom) MER Stadsbrug en in het bijzonder naar de bijlage 'Verkeer en Vervoer' die u op 2 november 2005 toegezonden zijn. Verder kunt u op de website van de gemeente Nijmegen onder Koers West veel informatie terugvinden.

http://www.nijmegen.nl/bestuurorganisatie/plannenprojecten/Koers_West/index.asp

- 1. De herkomst/bestemming van het verkeer van de Waalbrug en de Stadsbrug is:
50 % verkeer binnen Nijmegen
42 % verkeer van of naar Nijmegen
8 á 9 % doorgaand verkeer (verkeer van buiten de regio).*
- 2. De wegen zijn op zichzelf wel toegerust om het verkeer af te wikkelen. Problemen kunnen ontstaan op het kruispunt en daar zijn in een aantal gevallen - ook in de toekomst - aanpassingen noodzakelijk.*
- 3. De Neerbosscheweg en de kruispunten vormen inderdaad 'bottlenecks'. Door een rotonde met een VRI (Verkeers Regel Installatie) te maken ter hoogte van de aansluiting Energieweg wordt de capaciteit hier voldoende.*
- 4. Verkeer dat geen herkomst èn bestemming Nijmegen heeft.*
- 5. Brommers rijden op het fietspad. Dat is op wegen met 2x2 rijstroken als de Energieweg beleidsuitgangspunt.*

Milieuvriendelijke alternatieven

- 6. Verkeersmodellen tonen aan dat het verkeer zich verdeelt over twee bruggen. De gemeente Nijmegen kiest nadrukkelijk voor het stimuleren van het fietsgebruik en (hoogwaardig) openbaar vervoer. Belangrijke nieuwe fietsroutes/busbanen door de stad getuigen hiervan.
Bussen gaan op aardgas rijden.
Door goede alternatieven aan te bieden wordt gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd.*
- 7. Door een vrijliggend fietspad te maken, van voldoende breedte - afgescheiden van de weg door middel van bredere, begroeide zijbermen, ontstaat er een betere situatie voor fietsers.*
- 8. het goederenspoor (de Stamlijn) wordt incidenteel gebruikt en de gemeente gaat vooralsnog uit van handhaving. Het spoor is ongeschikt voor personenvervoer en uit onderzoek is gebleken dat er onvoldoende "vervoerspotentie" is om hier aan een tram- of lightrailverbinding te denken.*

Milieueffecten

Ik maak mij ernstig zorgen over de milieu-effecten (van het geplande tracé) voor de wijken Hees en Neerbosch:

- 9. De Energieweg en de Neerbosscheweg behoren nu al tot de meest vervuilde straten van Nederland (zie <http://www.milieudefensie.nl/verkeer/doemee/ademnood/viezestadswegen.htm#nijmegen>). Voor zover ik begrepen heb, voldoet de Energieweg nu al niet aan de normen. En dan willen jullie een tracé waarmee de verkeersbelasting verdubbelt!
De introductie van Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit vereist een aanmerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Maatregelen om*

dit mogelijk te maken zullen in eerste instantie landelijk genomen moeten worden. Daarnaast heeft de gemeente een uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit opgesteld, waarin beschreven staat welke maatregelen er lokaal genomen worden.

http://www.nijmegen.nl/Leven_in_Nijmegen/milieuenafval/lucht/Uitvoeringsprogrammaverbeteringluchtkwaliteit/index.asp

De concentratie rond wegen is niet bepalend voor de luchtkwaliteit in omliggende woonwijken. Uit metingen door de gemeente blijkt dat de verontreiniging, zeker voor de meest gezondheidsbedreigende stoffen in de gehele stad nagenoeg gelijk is.

Om deze verontreiniging terug te dringen zal de uitstoot van het verkeer, en met name van diesels fors terug gebracht moeten worden.

De gemeente heeft hier ook beleid op ontwikkeld.

10. *Wat ik er zo over lees, richten jullie je vooral op maatregelen om binnen de norm voor het jaárgemiddelde te passen. Bij een jaargemiddelde wordt de gemiddelde waarde lager door zomerperiode en nachtelijk uren, terwijl juist de momenten van piekbelasting, de tijdstippen zijn waarop omwonenden en fietsers buiten zijn.*

Luchtkwaliteit wordt op een aantal aspecten getoetst. Eén ervan is het jaargemiddelde. Dit neemt niet weg dat het gezondheidsaspect de hoofddrijfveer voor de normeringen in de luchtkwaliteit is.

11. *Ik lees vooral over maatregelen aan de Energieweg, niet over de Neerbosscheweg, terwijl die toch een flink deel van het verkeer van de Energieweg te verwerken zal krijgen. Als bewoners van het Jan Brinkhofplantsoen zitten wij precies in de hoek van beide wegen en krijgen we dus van twee kanten de vieze lucht, het lawaai en misschien ook het vuile grondwater.*

In het bestemmingsplan en het aanvullende MER zullen de milieueffecten niet alleen op de Energieweg, maar ook op de omliggende wegen beschreven worden.

12. *Bovendien zitten we vlak bij de nieuw-te-maken-rotondes bij de Neersbosscheweg en de De Blécourtstraat. Dat betekent veel afremmend en optrekkend verkeer (+ mogelijke files) en daarmee lokaal extra milieubelasting.*

Deze rotondes vervangen stoplichten en voorkomen daarmee juist optrekkend en stoppend verkeer.

13. *Op iets grotere schaal bekeken, gaat de milieubelasting van de wijken Hees en Neerbosch ook al toenemen, omdat de bruggen over het kanaal verhoogd worden, waardoor het scheepvaartverkeer zwaarder en dus vervuilender zal worden (en als er iets veel luchtvervuiling oplevert, dan is het wel de scheepvaart).*

Dit valt buiten de rijkweidte van de Stadsbrug. De uitstoot door schepen is landelijk een punt van zorg. De gemeente is hierover in overleg met Rijkswaterstaat.

14. *Verder is er nog de vervuiling van de industrie hier vlak bij. Vervuiling die er wel is, maar waarvan de gezondheidseffecten nooit vast te stellen zijn, vanwege de schaalgrootte.*

De gemeente Nijmegen is met de gemeente Beuningen en de Provincie een samenwerkingsverband aangegaan om de milieudruk door het industrieterrein te bepalen en waar nodig maatregelen te nemen. Hierbij wordt ze geadviseerd

door een vertegenwoordiging van belangengroepen uit Nijmegen West.

Website: <http://www.kronenburgerforum.nl/001/sys/frames.html>

15. Mijn man en 3 kinderen hebben astma (COPD) respectievelijk aanleg daarvoor. Op de jongste na, zijn ze momenteel allemaal medicijnvrij – dankzij de maatregelen die wij binnenshuis getroffen hebben. Gaat dit straks teniet gedaan worden door het buitenklimaat? Gaat de gemeente de kosten van die (zeer dure) longmedicijnen betalen? Of van verhuizing naar een plek waar nog wel enigzins schone lucht is?

Zie eerste punt.

16. Hoe zit het met vervuiling van grondwater? Kan ik nog onbespoten groenten uit eigen tuin

Het verkeer heeft geen invloed op het grondwater buiten de directe omgeving van de weg.

17. En dan de andere belanghebbenden langs het tracé: Ik heb begrepen dat de normen voor scholen lager zijn omdat scholieren niet 24 uur per dag op school zijn. Dat klopt, maar ze zijn er juist wel op het moment dat er veel verkeer is (overdag) en ze zijn vooral buiten (aankomend op school en nog even buiten rondhangend) in de ochtenspits als er sprake is van piekbelasting. Moeten die scholieren straks alle pauzes binnen blijven? Moeten ouders straks hun kinderen naar andere scholen sturen, waar het gezonder toeven is?

18. Ook voor sportvelden gelden lichtere normen. De overheid stimuleert burgers om meer te bewegen, maar hoe gezond is het om je in te spannen in vuile lucht?

Beide punten hebben de aandacht van zowel de gemeente als de GGD. In de inrichtingsplannen voor de Energieweg wordt ook op deze omwonenden gelet.

Rubriek	E-mail
	Dhr. J.W. van den Bogaard & Mevr. J.E.M. van Mierlo
	17 oktober 2005

Geacht College,

Bij deze maken wij als bewoners van de wijk Hees bezwaar tegen het voorgenomen tracé van de 2e stadsbrug. Naar onze mening zal het verkeer door en langs onze wijk hierdoor onaanvaardbaar toenemen en daardoor ook de vervuiling met fijn stof en gevaarlijke bestanddelen van uitlaatgassen.

Naar ons idee kan het tracé -als er toch een brug moet komen- beter verder westelijk (voorbij het Maas-Waal kanaal) worden gelegd.

Hoogachtend,

Dhr. J.W. van den Bogaard &
Mevr. J.E.M. van Mierlo

Antwoord:

Een eerste toetsing van het plan op milieuwetgeving heeft plaatsgevonden in het Milieueffectrapport (MER) Stadsbrug. Uit dit onderzoek blijkt dat het niet te verwachten is dat in Hees milieunormen overschreden worden.

In het bestemmingsplan Stadsbrug zal de preciese milieubelasting, de aanvullende maatregelen en de effectiviteit van die maatregelen in beeld gebracht worden.