

**Bedenkingen met betrekking tot
 'Bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein'**

Inhoudsopgave

1.	Stolp Nijmegen-West: geen verslechtering milieukwaliteit	2
2.	Geen aandacht voor gezondheidsaspecten in Nijmegen-West	4
3.	Het verkeersmodel is niet inzichtelijk en onvoldoende onderbouwd	7
4.	De berekeningen van de luchtkwaliteit zijn niet inzichtelijk - (ingetrokken)	8
5.	Veel relevante ontwikkelingen worden in het besluit niet meegenomen	8
6.	Stadsbrug als enige oeververbinding niet onderzocht als worst case scenario	9
7.	Het verkeersmodel hanteert verkeerde aannamen	10
8.	Uitgangspunt dat de Stadsbrug geen regionale functie heeft is onjuist	12
9.	Scenario zonder verbreding A50 mag niet ontbreken in de gebruikte verkeersmodellen	14
10.	Impact rotondes op het rijgedrag onvoldoende verwerkt in de berekeningen	15
11.	Effecten van congestie niet meegenomen	16
12.	Geen ruimte voor worst-case scenario	17
13.	Salderen van luchtverontreiniging	18
14.	Overschrijding grenswaarden luchtkwaliteit	20
15.	Gemeente onderbouwt haar besluit met verouderde gegevens (ingetrokken)	21
16.	Het maatregelenpakket	21
17.	Beoordelen van het jaar 2020 in plaats van 2011 (ingetrokken)	22
18.	Het plangebied van het bestemmingsplan	22
19.	Studiegebied en scope MER is te beperkt	23
20.	De invloed op het gebied ten noorden van de Waal	25
21.	Het ontwerp bestemmingsplan is strijdig met de Structuurvisie Nijmegen	25
22.	De bestemming "Verkeersdoeleinden" is te grof	27
23.	Voorzieningen uit de MER worden niet in de bestemmingsplanvoorschriften verankerd	27
24.	Perceelontsluitingen Energieweg onduidelijk	29
25.	Wegcategorisering - (ingetrokken)	30
26.	Zeezoutaftrek	30
27.	Het CAR-model is niet adequaat	31
28.	Het evaluatieprogramma van de milieueffecten uit de MER ontbreekt	31
29.	Geluidsgevoelige bestemmingen zijn onvoldoende onderzocht (ingetrokken)	32
30.	Behoud kastanjabomen (ingetrokken)	32
31.	Onderzoek flora en fauna te beperkt	32
32.	Inzicht verkeersintensiteit in nachtelijke situatie ontbreekt	33
33.	Inspraakprocedure onjuist, stukken ontbreken	34
	Nieuwe bedenkingen	37
34.	Status validatie-onderzoek 2009 is onduidelijk	37
35.	Studiegebied MER is te klein genomen	37
36.	Salderen is geen vervanging voor adequate maatregelen	37
37.	Salderen beschermt inwoners stad onvoldoende	38
38.	Saldering ondeugdelijk uitgevoerd	38
39.	Geen duidelijkheid over gevoelige bestemmingen	38
40.	Prognose validatieonderzoek veel te optimistisch	39
41.	Input gegevens van verkeersmodel en validatieonderzoek kloppen niet	39
42.	Correctie berekeningen luchtkwaliteit	39
43.	Studiegebied MER Waalsprong ontbreekt	43
44.	Ten onrechte auteursrecht uitgeoefend	43
45.	Bij hoofdverkeerswegen is nieuwe MER nodig	43

1. Stolp Nijmegen-West: geen verslechtering milieukwaliteit

In het collegeakkoord Nijmegen 2002-2006 stelt de gemeente (pag. 29): "Voor Nijmegen West gaan we uit van de zogenaamde "stolp"-benadering: geen groei van uitstoot van industrie en verkeer meer ten opzichte van nu, waarbij het streven is dat de milieubelasting binnen de stolp steeds kleiner wordt."

Op 6 april 2004 hebben de gemeenten Nijmegen en Beuningen en de provincie Gelderland 'Het gebied op de kaart' vastgesteld, een gezamenlijke intentieverklaring Nijmegen-West en Weurt. Ook in deze intentieverklaring, en verder in tal van andere stukken van de gemeente, staat helder dat de gemeente Nijmegen zich gecommitteerd heeft aan de uitspraak dat "de totale milieudruk in Nijmegen-West niet zal toenemen". In haar Richtlijnenadvies heeft de Commissie MER dan ook gesteld dat "Aangegeven moet worden hoe aan de vigerende milieunormen kan worden voldaan, alsmede aan de belofte dat de totale milieudruk in Nijmegen-West niet zal toenemen". Dit richtlijnenadvies is door de raad van de gemeente Nijmegen vastgesteld.

Aan de beloften en raadsbesluiten van de gemeente wordt nu echter niet meer voldaan. Sterker nog, in de MER 2006 staat klip en klaar dat de milieusituatie in Nijmegen-West verslechtert door de aanleg van de Stadsbrug (geluid pag. 37, lucht pag. 43 MER 2006). Dit betekent voor de inwoners meer overlast en meer risico's op gezondheidsschade.

Wij vinden dit niet aanvaardbaar. De intentieverklaring is niet voor niets opgesteld. De gemeente maakt nergens duidelijk hoe zij legitimeert dat nu radicaal van de eerder genomen besluiten wordt afgeweken. In onze ogen maakt dit de gemeente ongeloofwaardig en handelt ze in strijd met het opgewekte vertrouwen.

Reactie gemeente Nijmegen

Wij achten de verwijzing naar de Stolpmethodiek merkwaardig. We verwijzen daarbij naar eerdere correspondentie met de Vereniging Stedelijk Leefmilieu (15-01-2007, reactie op brief van 29-11-2006). Omdat diverse individuele insprekers zich bij de inspraakreactie voegen, herhalen we hier de relevante passages:

"Ook wilt u weten of de formulering milieuverbetering in het huidige collegeakkoord overeenkomt met de stolpbenadering uit het vorige collegeakkoord. De vraag verbaast ons enigszins. In de opstartfase van het Kronenburger Forum, waar uw vereniging ook lid van is, is bij herhaling over de stolpbenadering gesproken. Bij meerdere partijen was geen draagvlak voor deze benadering, waardoor het adviesorgaan moeilijk tot stand kwam. Dat was ook aanleiding om de naam stolpcomité te vervangen door Kronenburger Forum. Ik verwijs u naar de notulen van maart, april en mei 2004.

We herhalen hier de belangrijkste argumenten van ons college om te spreken van milieuverbetering, en niet meer van de stolp. We doen dit om de volgende redenen:

Geen geschikt concept voor verbetering luchtkwaliteit.

Het gaat er om dat de luchtkwaliteit in de woon- en leefomgeving verbeterd wordt. We kijken daarbij niet alleen naar de uitstoot van de industrie in Nijmegen-West, maar vooral ook naar de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in de omgeving van drukke wegen. De uitstoot van het (zware) verkeer levert daar een grote bijdrage aan. Met de stolp als concept kunnen we hier moeilijk op sturen. De stolp is geen juridisch instrument en is moeilijk handhaafbaar. Er is derhalve om deze redenen ook te weinig draagvlak.

Alternatieve methoden

We hebben geconstateerd dat er betere en concretere alternatieven zijn. Sinds 1 januari 2005 geldt het Besluit Luchtkwaliteit. Hierin worden duidelijke kaders vanuit het Rijk aangereikt. Daarnaast moeten alle bedrijven bij hun milieuvergunningen voldoen aan het principe "best beschikbare technieken".

Ten derde hebben we een meetprogramma geïnstalleerd en een Milieu-informatiesysteem ingericht, dat ons jaarlijks informatie geeft over de concentraties fijn stof en stikstofdioxide (NO₂) in de leefomgeving. We sturen bij als blijkt dat de doelstellingen niet gehaald worden.



Het Milieuprogramma Nijmegen-West Weurt.

Ons college heeft op 5 december 2006 het Milieuprogramma Nijmegen-West Weurt vastgesteld. Dit Milieuprogramma is een coproductie van de gemeenten Beuningen en Nijmegen en de provincie Gelderland en laat zien hoe wij het milieubeleid in Nijmegen-West de komende jaren concretiseren.

De doelstellingen van het Milieuprogramma zijn ambitieus en de uitvoering vraagt om de nodige aandacht en stuurmanskunst. Met louter handhaving van wettelijke taken kunnen we de milieuproblemen niet aanpakken. We zetten daarom in op vernieuwing en samenwerking, onder meer met vervoersmanagement, rijden op aardgas en groenaanplant.”

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken ze als ingelast en herhaald te beschouwen. De reactie van de gemeente gaat niet in op onze bezwaren. Kern van ons bezwaar is dat met dit besluit de gemeente ingaat tegen haar eigen beleid, namelijk dat de milieukwaliteit in Nijmegen-West niet achteruit mag gaan.

Ook de commissie MER heeft de gemeente expliciet gevraagd om in de MER aan te geven hoe de gemeente dit wil bereiken. Toch wordt uit de MER-rapportage duidelijk dat de milieukwaliteit feitelijk achteruit zal gaan in Nijmegen-West. De gemeente negeert daarmee het advies van de commissie MER, waarmee het eerder wel heeft ingestemd.

In haar antwoord suggereert de gemeente dat door het vervangen van de naam Stolpcomité door Kronenburgerforum de stolpbenadering uit het collegeakkoord werd geschrapt. Dit klopt natuurlijk niet. Een forum dat adviezen uitbrengt aan de gemeente Nijmegen schrijft het beleid niet voor. Uit de reactie van de gemeente wordt ook niet duidelijk dat het met name de bedrijven waren die zich tegen de stolpgedachte verzetten. Verder was men op het moment dat het collegeakkoord in 2002 tot stand kwam op de hoogte van het juridisch kader van de stolp.

Om aan te tonen dat deze beleidslijn van de gemeente Nijmegen nog steeds van kracht is ontlenuen we de volgende citaten aan het vigerende *Milieuprogramma 2007-2010 Nijmegen-West/Weurt*:

“Dit milieuprogramma moet ervoor zorgen dat de milieukwaliteit in Nijmegen-West verbetert en gewaarborgd blijft” (openingszin van de samenvatting op pagina i).

“We willen dat bedrijven en bewoners zichtbare en merkbare verbeteringen ervaren” en

“Het gaat ons om de gezondheid en hinder van mensen. (...) Het halen van een luchtnorm is nog geen garantie voor een gezonde omgeving” (uit: H 1.3 Ambities, pagina 3 en 4).

“In 2010 voldoen alle plekken in Nijmegen-West voor fijn stof en NO₂ aan de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit” (zowel uit H 2.1 Doelen van dit milieuprogramma, pagina 7, als uit de Samenvatting op pagina i).

Kortom ook in het *Milieuprogramma 2007-2010 Nijmegen-West/Weurt* voor dit gebied verbindt de gemeente Nijmegen zich aan het halen van de grenswaarden en het **verbeteren** van de milieukwaliteit.

Luchtkwaliteit is een van de onderdelen van de milieukwaliteit in een gebied. Nu gaat door de aanleg van de Stadsbrug de luchtkwaliteit in Nijmegen West achteruit en de geluidsoverlast neemt toe. De gemeente verwijst naar het besluit Luchtkwaliteit van 1 januari 2005 als alternatief voor een stolpbenadering. Dit is het echter niet. Toepassing van besluit luchtkwaliteit verhindert immers geen verslechtering van de huidige luchtkwaliteit (en opvullen tot de norm) en daarmee een vergroting van de gezondheidsschade.

Datzelfde geldt voor de opmerking dat alle bedrijven moeten voldoen aan de Best Beschikbare Technieken. Dit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer en geen alternatief voor het geformuleerde beleid.

De gemeente Nijmegen moet zich aan haar eigen beleid en beloftes houden, anders schaadt ze het in haar gestelde vertrouwen.

Het besluit Luchtkwaliteit stelt normen op waaraan op dit moment voldaan moet worden. Op de Energieweg worden die normen op dit moment niet gehaald. We hebben wel actieplannen gezien van de gemeente Nijmegen, maar deze staan vol met voornemens en goede bedoelingen:

- actieve communicatiecampagnes
- invoering milieuzone
- stimuleren van bedrijven om op aardgas te rijden
- afspraken maken voor schonere stadsbussen
- stimuleren van onderzoek naar de effecten van groen op de luchtkwaliteit

zoals opgenomen in "*Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2004-2007*" en "*Voorontwerp Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2005-2010*" en die worden genoemd op blz. 54 van het bestemmingsplan als maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Maar van de bijsturing omdat deze plannen nog niet het gewenste resultaat opleveren is ons nog niets gebleken.

Verder is het de vraag hoe het feit dat in Nijmegen West de grenswaarde voor luchtkwaliteit wordt overschreden zich verhoudt tot het beleid van de provincie Gelderland. Gedeputeerde Staten wil dat in 2010 overal in Gelderland de 'basiskwaliteit' is gerealiseerd. Basiskwaliteit is de minimale milieukwaliteit voor een goede leefomgeving. Deze staat omschreven in Europese en nationale wet- en regelgeving. Door te kiezen voor basiskwaliteit als inzet van het milieubeleid verandert de manier waarop het beleid wordt uitgevoerd. Naast de reguliere activiteiten zoals vergunningverlening en handhaving, wordt er 'gebiedsgericht' gewerkt aan de verbetering van de milieukwaliteit. Hierbij zal het milieubeleid doorwerken in andere beleidsvelden en provinciale omgevingsplannen. Deze beleidsdoelstelling wordt in ieder geval in Nijmegen-West niet gehaald. Wij verzoeken de provincie Gelderland daarom ook expliciet deze basiskwaliteit als uitgangspunt te nemen voor haar beoordeling van dit bestemmingsplan.

2. Geen aandacht voor gezondheidsaspecten in Nijmegen-West

- De verslechtering van de milieukwaliteit in Nijmegen-West als gevolg van de aanleg van de brug, heeft gevolgen voor de gezondheid van de bewoners van het gebied. Op geen enkele plaats maakt de gemeente inzichtelijk wat deze gezondheidseffecten zijn. Ook is er geen gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd. In onze ogen is dit een ernstige fout. De bewoners van Nijmegen-West hebben recht om te weten welk effect de aanleg van de brug op hun gezondheid zal hebben. Zeker in het licht van de jarenlange beleidslijn van de gemeente (zie de Stolp-paragraaf hierboven) waarmee nu feitelijk radicaal gebroken wordt.
- 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 basissamenstelling 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. Een gezondheidsonderzoek naar dit effect is in onze ogen dan ook meer dan gerechtvaardigd. In dit onderzoek zou tevens ingegaan moeten worden op de cumulatieve effecten van de verschillende stoffen.

Reactie gemeente Nijmegen

De milieueffecten van de Stadsbrug zijn in diverse deelonderzoeken inzichtelijk gemaakt. Hier is in de milieu- effectrapportages verslag van gedaan. De landelijke normstelling voor milieuaspecten zoals lucht en geluid is (onder meer) op grond van gezondheidsstudies bepaald.

Wij volgen deze normstelling.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De reactie van de gemeente maakt duidelijk dat inderdaad alleen de milieu-effecten zijn onderzocht en dat alleen indirect (via normstelling) hierin de gezondheidskundige effecten zijn meegenomen. Er wordt inhoudelijk verder niet ingegaan op onze bezwaren.

Ook de GGD Regio Nijmegen heeft inmiddels in twee brieven (dd. 10 juli 2007 en 4 februari 2008) aan de gemeente gevraagd om inzicht te geven in de gezondheidsaspecten van het stadsbrugtracé. (bijlagen 2 en 3).

De gemeente geeft in alle reacties op onze zienswijzen aan het niet nodig te vinden om gezondheidseffecten te bepalen. Wij zijn het daar niet mee eens en de GGD, de Gezondheidsraad en de minister ook niet. We gaan hier stuk voor stuk nader op in.

GGD Regio Nijmegen

Citaat uit de brief van de GGD Regio Nijmegen 4 februari 2008 (bijlage 3):

"In een milieu effect rapportage wordt ingegaan op de milieueffecten van een bestuurlijke beslissing. De complexe relatie tussen milieu en gezondheid blijft hierbij nagenoeg buiten beschouwing. Impliciet wordt aangenomen dat de gezondheid van de omwonenden voldoende is gewaarborgd als wordt voldaan aan de wettelijke milieunormen. De normen waaraan wordt getoetst in een milieueffect-rapportage geven echter aan wat wordt geaccepteerd als het *minimale* kwaliteitsniveau waaraan moet worden voldaan. Om ook voor de kwetsbare groepen in onze samenleving, zoals kinderen, ouderen en zieken (bijvoorbeeld astmapatiënten), een positieve leefomgeving te realiseren, is een hoger kwaliteitsniveau wenselijk. **De norm voor fijn stof is zelfs in het geheel niet gezondheidskundig onderbouwd, zoals is aangetoond in verschillende Nederlandse epidemiologische onderzoeken. Er is feitelijk geen drempelwaarde, waaronder geen gezondheidseffecten optreden.**" (door ons vetgedrukt).

De GGD ondersteunt dus ons gezichtspunt en weerspreekt net als wij dat normstellingen voldoende zijn om de gezondheidseffecten te bepalen. Verder is er sprake van verschillende gevoelige bestemmingen langs het tracé en daar wordt nu met de huidige normstelling onvoldoende rekening mee gehouden. Ook in het nieuwe validatieonderzoek (*Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit 2008*) worden de effecten voor deze gevoelige bestemmingen niet meegenomen.

Gezondheidsraad

Het in haar recente briefadvies aan de minister van VROM van 24 april 2008 is de Gezondheidsraad (publicatienummer 2008/9) over bovenstaande punten ook heel duidelijk (bijlage 4)

"De verkeersgerelateerde luchtverontreiniging verergert aandoeningen van de ademhalingswegen, zoals astma en chronische bronchitis, en meer mensen ontwikkelen dergelijke aandoeningen. Dat heeft onderzoek onder volwassenen en onder kinderen laten zien. Ook is er een verband waargenomen tussen het wonen langs drukke wegen en coronaire hartziekten. Hierbij moet worden aangetekend dat de coronaire aandoeningen mogelijk ten dele voor rekening van geluid komen. Een hoger risico op aantasting van de luchtwegen is ook aangetoond bij kinderen die op school gaan nabij een drukke weg. Deze conclusies berusten op een reeks van epidemiologische onderzoeken, die voor een niet onbelangrijk deel van Nederlandse origine zijn (...). Dat maakt de zeggingskracht van hun uitkomsten voor de Nederlandse situatie extra groot."

Ook de Gezondheidsraad vindt, blijkens haar brief van 24 april 2008 aan de minister van VROM (bijlage 4) PM₁₀ geen goede norm.

Citaat blz. 4 en 5: "Er is echter een belangrijk gezondheidskundig argument om de norm van PM₁₀ niet als uitgangspunt te nemen voor het beleid inzake de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wanneer het gaat om verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Het argument is dat met name PM₁₀ geen goede maat is voor gezondheidseffecten van lokale, verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Uit diverse onderzoeken, waaronder enkele gedaan in Amsterdam, is gebleken dat de concentratie PM₁₀

slecht correleert met de omvang van de waargenomen gezondheidseffecten bij mensen die dicht bij drukken verkeerswegen wonen."

De Gezondheidsraad adviseert (blz. 5): "Langs drukke wegen zijn de concentraties ten opzichte van het achtergrondniveau slechts in lichte mate verhoogd in het geval van PM_{10} , iets sterker in het geval van NO_2 , en veel sterker bij andere indicatoren zoals zwarte rook, NO en ultrafijn stof ($PM_{0,1}$). De niveaus van deze laatste drie indicatoren zijn dus geschikter als maat voor blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Ze zijn nog verhoogd tot op afstanden van enkele honderden meters tot ongeveer 1000 m van drukke wegen.

De gezondheidkundige onderzoeken in binnen- en buitenland geven in het algemeen aan dat nadelige effecten op de gezondheid zijn waargenomen bij mensen die binnen de zojuist genoemde afstand van enkele honderden meters tot ongeveer 1000 m van een verkeersader af verblijven. Dit geldt bijvoorbeeld voor het grote Nederlandse onderzoek van Janssen en collega's, waarin kinderen zijn onderzocht die scholen bezochten die op minder dan 400 m afstand van snelwegen lagen. Dit onderzoek heeft duidelijke relaties aangetoond tussen de gezondheid en zowel de intensiteit van het vrachtverkeer op de weg als de concentraties zwarte rook en $PM_{2,5}$.

Er is dus sprake van een kwalitatief en ruimtelijk verband tussen de gezondheidseffecten en de blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Uit de gegevens kan echter geen precieze afstand worden afgeleid waarbuiten geen betekenisvolle effecten op de gezondheid meer optreden die worden veroorzaakt door de uitstoot van het wegverkeer. Dit komt doordat een veelheid van factoren daarbij een rol speelt, zoals verkeersintensiteit en -samenstelling, het optreden van files en veelvuldig remmen en optrekken, topografie, vigerende weersomstandigheden en dergelijke."

De conclusies van de Gezondheidsraad zijn duidelijk en wij willen die hier met kracht naar voren brengen:

- Naast scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen en verzorgings- en verpleegtehuizen verdienen ziekenhuizen en woningen het predicaat gevoelige bestemming.
- Bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen of naar school gaan zijn belangrijke nadelige effecten op de gezondheid aangetoond. Het is echter niet mogelijk om uit de gegevens een precieze afstand af te leiden waarbuiten geen betekenisvolle effecten op de gezondheid meer optreden die worden veroorzaakt door de uitstoot van het wegverkeer.
- PM_{10} is geen goede maat voor gezondheidseffecten van lokale, verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.
- Goede ruimtelijke ordening is gebaat bij het tezamen beoordelen van de invloed van diverse omgevingsfactoren op de gezondheid.
- Voor verkeersaders in stedelijk gebied is locatiespecifieke reductie van de blootstelling raadzaam.
- Met het oog op de stagnerende daling van de luchtverontreiniging lijken extra inspanningen nodig om de verkeersemisies verder terug te dringen. Daarbij verdienen niet alleen verontreinigingen afkomstig uit de uitlaat van voertuigen, maar ook die afkomstig van andere verkeersgerelateerde bronnen aandacht.

Voor alle duidelijkheid in dit onderhavige gebied van het stadsbrugtracé is sprake van 2 grote scholen en een aantal woningen die langs het tracé zijn gelegen er is dus alle reden om rekening te houden met deze inzichten die ten tijde van de besluitvorming bij de gemeente Nijmegen immers al bekend waren.

Minister VROM

De minister van Milieu dr. Jacqueline Cramer heeft in haar brief aan de voorzitter van de eerste en tweede kamer inzake "Luchtkwaliteit: standpunt advies Gezondheidsraad, inventarisatie bestaande gevoelige bestemmingen en stand van zaken planning NSL". kenmerk BREM 2008.055763 (bijlage 5). het volgende opgemerkt dat relevant is voor deze zaak:

"Het is aan gemeenten om in het kader van de goede ruimtelijke ordening in het concrete geval een afweging te maken of woningbouw op een concrete plek kan plaats vinden. Het gezondheidsaspect zal daarbij een belangrijke rol spelen en de gemaakte afweging zal in een eventuele rechtelijke

procedure ook door de rechter kunnen worden getoetst."

Kortom: is er alle reden voor de gemeente Nijmegen om aandacht te besteden aan de gezondheidskundige aspecten zoals wij betoogd hebben. Door dit niet te doen en zoals aangegeven in de reacties op onze zienswijzen ook niet te willen, is het besluit onzorgvuldig genomen. Wij vinden dat bewoners, werknemers, sporters, scholieren en studenten in Nijmegen-West recht hebben op beleid dat zich rekenschap aflegt van de gezondheidseffecten van de aanleg van de brug. De gezondheidsaspecten worden nu door de gemeente niet meegenomen in de overwegingen voor een goede ruimtelijke ordening hoewel ze die taak wel heeft en in de MER dit wel als uitgangspunt was opgenomen.

In de wet collectieve preventie gezondheid staat bovendien dat het een van de gemeentelijke taken is om de gezondheidsaspecten in de bestuurlijke beslissingen te bewaken. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan zijn deze aspecten onvoldoende meegenomen. U dient daarom als provincie Gelderland geen goedkeuring aan dit plan te geven.

3. Het verkeersmodel is niet inzichtelijk en onvoldoende onderbouwd

- In de MER wordt gerekend met een autonome groei van rijkilometers en voertuigbewegingen per jaar. Het is niet duidelijk hoe de gemeente tot de getalwaarden voor mvt/etmaal in de gepresenteerde autonome situatie 2020 gekomen is (pag 31 MER 2006). De gemeente geeft geen inzicht in de onderliggende cijfers, verkeerstellingen, aannames en redeneringen die zouden leiden tot de gepresenteerde getallen.
- Ook uit de gepresenteerde informatie in het rapport "Verkeersmodellen aanvullend milieuonderzoek" (22 mei 2006) is niet te herleiden hoe de gepresenteerde getallen in de autonome situatie 2020 tot stand zijn gekomen. Er worden kaartbeelden met etmaalintensiteiten gepresenteerd, maar niet duidelijk is hoe de gepresenteerde gegevens tot stand zijn gekomen. Na 11 pagina's met moeilijk te begrijpen teksten, diagrammen en technisch vakjargon, concludeert het rapport dat "goed inzicht verkregen kan worden ten aanzien van de ontwikkeling van de intensiteiten op en rond het stadsbrugtracé in Nijmegen West." De gepresenteerde informatie is voor een belanghebbende, ook na diepgaande bestudering, absoluut niet te volgen. Hierdoor kunnen wij de beargumentering niet op haar juistheid beoordelen en is uw besluitvorming niet controleerbaar. Een niet technisch samenvatting ontbreekt.

Reactie gemeente Nijmegen

Voor het krijgen van inzicht in de verkeerssituatie, die in de verschillende toetsjaren mag worden verwacht, is gebruik gemaakt van een verkeersmodel (Omnitrans). Over de werking van dit model en de betekenis van de resultaten wordt verwezen naar de notitie "Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug d.d. 18 december 2007", welke als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. In deze zienswijzennota is een gedeelte van deze notitie opgenomen als bijlage.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente gaat niet in op ons bezwaar, ze geeft geen inzicht in de onderliggende gegevens (de input) van het verkeersmodel die leiden tot de aannames voor 2020. De gemeente verwijst naar een nieuw rapport 'Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug d.d. 18 december 2007'. Hierin staat welke ontwikkelingen zijn verwerkt in het model, maar nog steeds niet welke verkeersbewegingen (mtv/etmaal) volgen uit welke ontwikkeling. Het nieuwe rapport geeft onvoldoende inzicht in de redeneringen en aannames die leiden tot de gepresenteerde resultaten. Deze inputgegevens ontbraken ook bij de stukken die ter inzage zijn gelegd voor deze procedure, hoewel er wel expliciet naar verwezen werd in het Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit 2008 (maart 2008) op blz. 19 (pa.2.2.6) en pag. 20 (par.4.3.3). Zoals meermalen aangegeven hadden wij al

bij de start van de inzage recht op deze gegevens, ook op andere punten is deze inspraak zo slecht verlopen dat wij u verzoeken om uw goedkeuring aan dit plan te onthouden.

4. De berekeningen van de luchtkwaliteit zijn niet inzichtelijk - (ingetrokken)

5. Veel relevante ontwikkelingen worden in het besluit niet meegenomen

- Een recente ontwikkeling is het besluit tot het doortrekken van de A15. Dit zal grote effecten hebben op de verkeersstromen via de A325, over de Waalbrug en de aan te leggen Stadsbrug. De verkeerseffecten van het doortrekken van de A15 worden ten onrechte niet meegenomen in het verkeersmodel.
- De gevolgen van het niet doortrekken van de A73 worden ten onrechte niet meegenomen in de MER en daarmee in de onderbouwing van de bestemmingsplanwijziging.
- De door Rijkswaterstaat geprognoseerde groei van het verkeer op de A73 is ten onrechte niet meegenomen in het verkeersmodel.
- Een ander recent besluit is het plaatsen van een puinbreker op het industrieterrein Nijmegen-West. De puinbreker krijgt een capaciteit van meer dan 210.000 ton puin per jaar. Dit besluit zal resulteren in een slechtere luchtkwaliteit ter plaatse. Niet alleen vanwege het stof dat bij het puinbreken vrijkomt, maar vooral ook door het vrachtverkeer voor de aan- en afvoer van het puin. De vervoersbewegingen ten gevolge van het gebruik van de puinbreker zijn ten onrechte niet meegenomen in het verkeersmodel.

Het niet meenemen van deze recente ontwikkelingen maakt het genomen besluit een onzorgvuldig genomen besluit.

Reactie gemeente Nijmegen

De ontwikkelingen die ten tijde van de opstelling van het MER tot vaststaand beleid werden gerekend, zijn in de modelberekeningen meegenomen. Het niet doortrekken van de A73 hoort daarbij, en is inmiddels dus op die manier meegenomen. Ook van de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid in Nijmegen West is een inschatting gemaakt. De doortrekking van de A15 is wel meegenomen omdat hier besluitvorming over is. De effecten van die maatregel zullen in kaart moeten worden gebracht bij de verdere uitwerking van de besluitvorming over de doortrekking van de A15, waarbij de realisering van de Stadsbrug dan als autonome ontwikkeling moet worden gezien. In de reactienota is onder het thema Verkeer een niet-technische samenvatting van de werkwijze verwoord.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente reageert op belangrijke onderdelen niet of onjuist op onze bezwaren.

- A15. In ons bezwaar gaven we aan dat bijvoorbeeld de doortrekking van de A15 ten onrechte niet was meegenomen in de MER. In haar reactie zegt de gemeente: "De doortrekking van de A15 is wel meegenomen omdat hier besluitvorming over is." In het nieuwe rapport 'Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug' staat het doortrekken van de A15 echter opgesomd bij de nieuwe ontwikkelingen die niet waren opgenomen in de MER 2006 (pag. 9). Wij handhaven dan ook ons bezwaar dat het doortrekken van de A15 ten onrechte niet is meegenomen in de MER.
- A73. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar dat de geprognoseerde groei op de A73 niet wordt meegenomen.
- Puinbreker. De vergunning voor het plaatsen van de puinbreker is naar onze informatie door de provincie geweigerd. Als de puinbreker niet op de eerder voorgestelde locatie komt, vervalt hiermee ons bezwaar.

5a Nieuw bezwaar:

In het nieuwe rapport 'Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug d.d. 18 december 2007' geeft de gemeente aan dat verkeersbewegingen als gevolg van de Waalfrontplannen worden meegenomen. Onduidelijk is echter of dit daadwerkelijk is gebeurd. Buiten deze onzekerheid is het onduidelijk met welke verkeersontwikkelingen als gevolg van Waalfront de gemeente heeft gerekend. In de MER Waalfront lezen we: Reeds eerder is aangegeven dat het aantal verkeersbewegingen dat daadwerkelijk ontstaat als gevolg van de ontwikkeling van Waalfront onzeker is en daardoor ook de omvang en samenstelling van de luchtmissies niet met zekerheid te bepalen is." In het eindadvies van de commissie MER over de Waalfrontplannen lezen we: "Maak in de aanvulling op het MER duidelijk welke maatregelen genomen worden om aan de normen voor luchtkwaliteit te voldoen. Indien saldering hierbij een rol speelt, houd er dan rekening mee dat vanwege de Stadsbrug reeds een salderingsplan is gemaakt." Ons bezwaar is dat het nog onduidelijk is welke effecten de Waalfrontplannen kunnen hebben op verkeersstromen, en daarnaast dat niet duidelijk is welke effecten de gemeente meeneemt in de scenario's voor aanleg van de Stadsbrug.

5b Nieuw bezwaar:

Een nieuwe ontwikkeling is de uitbreiding van het bedrijf Container Terminal Nijmegen (CTN) (zie bijlage 6). De gemeente heeft ingestemd met een aanzienlijke uitbreiding van dit bedrijf; de verwachting is een verdubbeling van het aantal transportbewegingen. Het bedrijf verlaadt containers van en naar vrachtwagens. Al dit vrachtverkeer gaat gebruik maken van de Energieweg. Deze ontwikkeling heeft de gemeente niet meegenomen in haar rekenmodellen, hoewel de besluitvorming intussen al wel is afgerond.

6. Stadsbrug als enige oeververbinding niet onderzocht als worst case scenario

- Eén van de redenen die de gemeente opgeeft voor het aanleggen van de Stadsbrug, is het feit dat de bestaande Waalbrug als gevolg van onderhoud en dijkeruglegging geheel of gedeeltelijk buiten bedrijf wordt genomen. In de MER is echter geen doorrekening gemaakt van dit verkeersscenario. Het buiten gebruik nemen van de bestaande brug zal een enorme vergroting van de verkeersstroom over de Stadsbrug ten gevolge hebben. De gevolgen daarvan voor milieu en leefbaarheid in het plangebied en wijde omgeving zullen zo ingrijpend zijn, dat wij het noodzakelijk achten dat de gemeente inzicht geeft in de verkeerskundige, milieu- en leefbaarheidseffecten van dit scenario. Tevens zal de gemeente aan moeten geven welke milieu- en leefbaarheidseffecten zij in dit scenario toelaatbaar acht, en hoe ze deze denkt te bereiken.

Reactie gemeente Nijmegen

De Stadsbrug heeft een functie in combinatie met de Waalbrug, en niet als vervanging daarvan. Als de Waalbrug buiten gebruik is (bij calamiteiten of groot onderhoud) biedt de Stadsbrug slechts tijdelijk een alternatief. Het voert te ver om in het kader van het MER en het bestemmingsplan onderzoek te doen naar tijdelijke milieueffecten. In regionaal verband bestaan reeds noodscenario's voor tijdelijke verkeersproblemen, omdat deze in de huidige situatie ook optreden. Een besluit tot geheel of gedeeltelijk buiten bedrijf nemen van de Waalbrug staat los van het besluit voor een (ontwerpbestemmingsplan) Stadsbrug. De gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen bij een besluit tot groot onderhoud van de Waalbrug beschouwd moeten worden.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente stelt dat zij de Stadsbrug aanlegt als aanvulling op de bestaande Waalbrug en niet als vervanging ervan. De gemeente gaat echter niet in op het feit dat de Waalbrug kort na aanleg van de Stadsbrug jarenlang geheel of gedeeltelijk buiten gebruik wordt gesteld. Zoals gezegd is dit voor de

gemeente een belangrijke reden geweest voor het aanleggen van de Stadsbrug. Het is dan ook ongeloofwaardig om vervolgens te stellen: 'Het voert te ver om in het kader van de MER en het bestemmingsplan onderzoek te doen naar tijdelijke milieueffecten'. De gemeente onderbouwt niet waarom dit te ver voert. Wij zijn van mening dat het om een zeer langdurig en zeer ingrijpend tijdelijk effect gaat. Ter illustratie hiervan: de gemeenteraad heeft op 23 april 2008 de motie 'Houdt bedrijven Energieweg bereikbaar' aangenomen. Hierin wordt gesteld dat "er bij ingebruikname van de Stadsbrug direct extra veel verkeer te verwerken is op het tracé omdat de Waalbrug voor groot onderhoud gedurende 2 jaar beperkt inzetbaar is'. Dit is reden genoeg om de effecten mee te nemen in een scenario in de MER. In tegenstelling tot de opvatting van de gemeente gaat het niet om een tijdelijk effect. Verder heeft deze situatie gevolgen voor de luchtkwaliteit en daarmee voor de gezondheid van de omwonenden en heeft de gemeente een taak om daarvoor te zorgen (zoals eerder betoogd).

7. Het verkeersmodel hanteert verkeerde aannamen

- In de geprognosticeerde rijkilometers per jaar voor 2020 (pag 21 MER bijlagerapport luchtkwaliteit), geeft de gemeente aan dat minder rijkilometers worden gemaakt met Stadsbrug dan zonder. De MER 2006 stelt bijvoorbeeld (pag. 35): "Als gevolg van de aanleg van de Stadsbrug neemt de verkeersdruk op de gebiedsontsluitingswegen A en B af." Zo zou volgens het model de aanleg van de Stadsbrug zorgen voor een vermindering van de verkeersstroom over de Energieweg met 7% (pag 33 MER 2006).

Verkeersintensiteit Energieweg (mvt/etmaal), zoals gebruikt in MER Stadsbrug 2006		
2005	2020 zonder Stadsbrug	2020 met aanleg Stadsbrug
21.000	29.300	27.200

Dit terwijl deze zelfde Energieweg met grote rotondes en het 'kettingkastprincipe' moet worden aangepast om de verkeersstromen te kunnen verwerken. De voorspelling dat er minder verkeer over de Energieweg gaat rijden door de aanleg van de Stadsbrug is daarmee ongeloofwaardig, en toont aan dat het verkeersmodel van onjuiste veronderstellingen uitgaat.

De onrealistische afname van de verkeersstroom over de Energieweg wordt op een andere plaats in de MER weer tegengesproken (pag. 7 MER Verkeersmodellen aanvullend milieuonderzoek): "De groei van het verkeer (**10.000** mvt/etmaal) door de komst van de Stadsbrug wordt dan ook vooral opgevuld door personenauto's". Hier komt het blijkbaar van pas om te prognosticeren dat er *meer* verkeer gaat rijden. In dit geval vooral meer personenwagens. Hierdoor daalt namelijk het percentage vrachtverkeer. Dit lagere percentage vrachtverkeer wordt vervolgens weer gebruikt in de *gedaalde* verkeersintensiteit in het verkeersmodel, om de effecten op de luchtkwaliteit te berekenen.

Wij zijn van mening dat de aannamen en resultaten van het rekenmodel ongeloofwaardig zijn. Het rekenmodel moet dan ook worden aangepast. Bovendien dient het rekenmodel in alle berekeningen consequent te worden toegepast. Bovenstaand voorbeeld toont aan dat dit nu niet het geval is.

- In de tabel 3.1 (pag 31 MER 2006) geeft de gemeente aan dat de huidige ("2005") intensiteit over de Energieweg resp. de Wolfkuilseweg 21.000 resp. 8.800 mvt/etmaal bedraagt. Aanwonenden van de Wolfkuilseweg kwam het voor dat deze cijfers niet reëel waren. De Vereniging Dorpsbelang Hees heeft hierop zelf verkeerstellingen uitgevoerd tijdens de nachtperiode. Voor zover bekend heeft de gemeente 's nachts geen verkeerstellingen uitgevoerd. De resultaten uit de nachttellingen (zienswijze, bijlage 1-1 en 1-2) tonen aan dat de door de gemeente weergegeven cijfers niet kloppen. Vooral de voertuigverdeling (het aandeel vrachtverkeer), is door de gemeente verkeerd ingeschat. Wij zijn van mening dat het gebruikte verkeersmodel gebruik dient te maken van goed onderbouwde verkeerstellingen, in plaats van de nu gehanteerde berekeningen en aannames. Deze verkeerstellingen moeten beschikbaar zijn voor iedereen die op deze bestemmingsplanwijziging wil inspreken.

- In de autonome situatie 2020, dus zonder de nieuwe Stadsbrug, wordt een te hoog aantal

mvt/etmaal ingeschat. Volgens de rapportage 'Een beschrijving van het milieu-informatiesysteem voor Nijmegen-West en Weurt' (MISNWW, gemeente Nijmegen, gemeente Beuningen, Provincie Gelderland, juni 2006) gaat de gemeente in de MER uit van een autonome groei van 40%. Dit is echter niet onderbouwd en is, alleen al fysiek, ongeloofwaardig. Ter illustratie: het verkeer over de volgens de gemeente nu al overbelaste Waalbrug zou van 50.000 naar 78.000 mvt/etmaal groeien. Dit is fysiek onmogelijk.

- De situatie mét Stadsbrug in 2020 schat de gemeente juist weer te gunstig in. Omdat de onderliggende gegevens van het verkeersmodel niet beschikbaar zijn, is niet aan te geven welke aannamen hiervoor verantwoordelijk zijn. Een illustratie van de onrealistische aannames is de verkeersintensiteit op de A73. Volgens bijgevoegd kaartbeeld die de berekende resultaten van het rekenmodel weergeeft (zienswijze, bijlage 2) groeit het verkeer op het meest zuidelijke op de kaart zichtbare wegdeel op de A73 met 30%. Dit is het scenario met Stadsbrug. Volgens Rijkswaterstaat (zienswijze, bijlage 3: "Echte drukte op A73 moet nog komen", De Gelderlander 09-02-2007) groeit het verkeer op de A73 echter met 37%. Let wel: in deze prognose is een aanleg van de Stadsbrug nog niet eens meegenomen. De 37% groei wordt volgens Rijkswaterstaat mede veroorzaakt door enkele voorgenomen ontwikkelingen als de verbreding van de A50 en het doortrekken van de A73 tussen Venlo en Maasbracht.

Kortom de bestemmingsplanwijziging gaat uit van onrealistische aannames die geen rekening houden met de relevante ontwikkelingen. De inputgegevens zijn, ondanks herhaaldelijke verzoeken, niet beschikbaar gesteld. Het besluit is onzorgvuldig genomen en geeft belanghebbenden onvoldoende gelegenheid voor hun rechten op te komen doordat gegevens niet worden verstrekt.

Reactie gemeente Nijmegen

Doordat de nieuwe Stadsbrug de mogelijkheid biedt om een routekeuze te maken, zal de verkeersdeelnemer kiezen voor de kortste route. Dit verklaart de kilometerreductie. De intensiteit op de Energieweg neemt in de autonome ontwikkeling (dus zonder Stadsbrug) toe. Door de aanleg van de Stadsbrug daalt de intensiteit van het verkeer op de Energieweg. De Energieweg moet wel worden aangepast om dit verkeer veilig en vlot te kunnen afwikkelen. De intensiteiten die uit het verkeersmodel komen zijn door de gemeente gecontroleerd aan de hand van doorsnedetellingen en kruispunttellingen, die in de maanden maart-mei en september-november worden verricht. Voor de GOW-B wegen is een afwijking van 10% acceptabel. De afwijking met de nachtelijke tellingen van de Vereniging Dorpsbelang Hees kan worden verklaard door een afwijkende telmethodiek (periode, datum, locatie), en door het feit dat de brug over het Maas-Waalkanaal (Sluis Weurt) ten tijde van de telling van de vereniging buiten gebruik was. Verwezen wordt naar de notitie "Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug d.d. 18 december 2007"*.

* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

- Energieweg. De gemeente ontkent ten onrechte ons bezwaar en gaat niet in op een deel van ons bezwaar. In ons bezwaar toonden wij aan dat het verkeersmodel uitgaat van verkeerde aannames. We gebruikten hierbij als voorbeeld de gehanteerde verkeersintensiteiten op de Energieweg. Die zouden dalen door de aanleg van de Stadsbrug, wat zeer ongeloofwaardig is en ook nergens wordt uitgelegd. In haar reactie houdt de gemeente vol dat de intensiteit op de Energieweg door aanleg van de brug daalt: "Door de aanleg van de Stadsbrug daalt de intensiteit van het verkeer op de Energieweg". In het nieuwe rapport 'Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug' echter, staat nu een heel ander verhaal. De verkeersintensiteit op de Energieweg stijgt wel degelijk, en niet zo'n beetje ook. Op geen enkele plaats gaat de gemeente in op deze wijziging. De nieuwe gegevens wijken compleet af van de MER 2006 en ook van de reactie van de gemeente op ons bezwaar. Nogmaals, wij hebben slechts één weg als voorbeeld eruit gehaald om aan te tonen dat het verkeersmodel niet kan kloppen. Onze bezwaren onder punt 7 handhaven we dan ook.

7a Nieuw bezwaar Als extra bezwaren komen hier nu bij

- Ons bezwaar op het voorbeeld Energieweg klopt dus wel degelijk. In haar reactie ontkent de gemeente dit nog steeds, zonder enige onderbouwing.
- De gemeente geeft door de nieuwe gegevens feitelijk toe dat het model niet klopt. De Energieweg hebben wij slechts als voorbeeld gebruikt; het lijkt onwaarschijnlijk dat berekeningen voor andere wegen wel zouden kloppen. Wij vinden dat het model niet op deze manier mag worden gebruikt.
- Energieweg. Na de nieuwe doorrekening trekt de gemeente de conclusie dat deze "... niet leiden tot significante verschillen in de verkeerscijfers op de wegen in Nijmegen Zuid." (Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug pag. 8). Hier zijn wij het niet mee eens. Een toename op de Waalbrug van +11%, op de Stadsbrug van +6% en op de Energieweg van +22% rechtvaardigt deze uitspraak niet. Het gaat hier zonder uitzondering om locaties waar al erg grote verkeersintensiteiten zijn. De luchtkwaliteitsnormen worden hier steeds benaderd of overschreden. Elke % hoger is er dus één teveel.

7b Nieuw bezwaar

- De gemeente motiveert onvoldoende dat de verschillen uit de nieuwe berekeningen niet significant zouden zijn. De verschillen zijn wel degelijk significant. De gemeente dient hier wel degelijk consequenties aan te verbinden.
- De 2^e kolom op pag. 8 van het rapport Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug suggereert uit de MER 2006 te zijn overgenomen. Deze getallen wijken op een aantal plaatsen echter af van de MER 2006, waardoor ook de berekende percentages niet meer kloppen. Dit wordt nergens toegelicht en ook niet in de toelichting naar de gemeenteraad.
- Energieweg. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar tegen de foutieve berekende procentuele daling van vrachtverkeer, die de gemeente ten onrechte gebruikt om de effecten op luchtkwaliteit te berekenen.
- Autonome groei. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar dat het cijfer van de autonome groei niet is onderbouwd, en op plaatsen zelfs fysiek onmogelijk is.
- A73. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar dat de situatie met Stadsbrug te gunstig wordt ingeschat, en dat derden dit niet kunnen verifiëren doordat de gemeente niet de onderliggende gegevens van het verkeersmodel beschikbaar stelt. De gemeente gaat niet in op het door ons aangedragen voorbeeld van foutieve, veel te gunstige aannamen voor de A73.
- De gemeente stelt dat de nieuwe Stadsbrug de mogelijkheid biedt om een routekeuze te maken, daardoor zal de verkeersdeelnemer kiezen voor de kortste route. Men stelt tegelijkertijd aan de hand van de TLN berekeningen dat het vrachtverkeer de route over de A50 zal kiezen. Daarbij is het besluit op twee tegenstrijdige uitgangspunten gebaseerd en dus een onzorgvuldig genomen besluit.

7c Nieuw bezwaar:

Op pagina 9 van het nieuwe rapport 'Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug' geeft de gemeente aan dat nu in het verkeersmodel is verwerkt dat de knooppunten Valburg en Ewijk fly-overs krijgen. Volgens onze informatie heeft Rijkswaterstaat in ieder geval de fly-over bij Valburg geschrapt, zie bijlage 5 van onze oorspronkelijke inspraakreactie. Dit mag dus niet worden meegenomen in het verkeersmodel.

8. Uitgangspunt dat de Stadsbrug geen regionale functie heeft is onjuist

- De gemeente neemt aan dat doorgaand verkeer vrijwel geen gebruik maakt van de Stadsbrug, maar over de A50 rijdt (zie bv. pag.19 Reactienota, 22-02-2007: "De verkeersmodellen tonen aan dat de Stadsbrug vooral een stedelijke functie heeft."). Wij zijn het niet eens met de aanname dat

doorgaand verkeer de A50 zal kiezen. De onderbouwing van deze aanname ontbreekt vrijwel volledig in de MER en mag dan ook niet als feit in het verkeersmodel worden verwerkt.

De gemeente spreekt zich op dit punt ook tegen: op vele andere plaatsen stelt zij namelijk dat de Stadsbrug een regionale functie heeft. Ook de Stadsregio Arnhem-Nijmegen stelt in haar Regionale Nota Mobiliteit (vastgesteld 11-5-2007) dat de Energieweg en de Stadsbrug *Regionale* Gebiedsontsluitingswegen zijn. De Stadsbrug wordt in deze nota regelmatig aangeduid als "Regionale hoofdweg". Zie hiervoor verder ook de paragraaf over het studiegebied van de MER.

Hier vinden we dus een cruciale fout in het bestemmingsplan en de MER. De gemeente geeft aan dat de regionale functie van de nieuwe brug een belangrijke aanleiding is voor de aanleg. Bij het bepalen van de milieu- en leefbaarheidseffecten gaat de gemeente echter uit van een minimale verschuiving in de regionale verkeersstromen.

Kortom de gemeente "rekent zich rijk". Het besluit houdt onvoldoende rekening met deze regionale functie en is daarom een onzorgvuldig genomen besluit.

- Als onderbouwing voor de redenering dat doorgaand vrachtverkeer de A50 gebruikt, hanteert de gemeente een berekening van Transport en Logistiek Nederland ("Kostenvergelijking transitoverkeer over (verbrede) A50 en Stadsbrug", zie Bijlage 4 van onze zienswijze). Deze is overigens niet in de MER opgenomen. TLN heeft berekend dat doorgaand vrachtverkeer de route A50 kiest, omdat dit 2% goedkoper zou zijn (TLN-kostprijscalculatie). TLN geeft daarbij aan: "de verschillen zijn klein, maar als je weet wat de marges in het wegtransport zijn, telt elke eurocent". TLN gaat echter uit van een 'free flow situatie', hetgeen niet overeenkomt met de praktijk. De enorme congestie bij knooppunt Valburg (A50), waarvan nu nog niet duidelijk is of die zal zijn opgelost bij verbreding van de A50, zal menig chauffeur er voor doen kiezen de route over de Stadsbrug te nemen. In haar rekenmodel gaat de gemeente er echter van uit dat geen enkele chauffeur dit doet. Dit is geen reële aanname.

Dat wordt bevestigd door de Studie Rivierovergangen (gemeente Nijmegen, 4 juni 2002), die stelt (pag. 11) dat de Stadsbrug in combinatie met de verbrede A50 meer vrachtverkeer verwerkt dan de andere varianten, hetgeen samenhangt met de regionale functie die de Stadsbrug ook voor het vrachtverkeer zal vervullen. Zoals bekend geldt dat het vrachtverkeer, per voertuig, een veel grotere bron van luchtvervuiling is dan personenverkeer.

In de onderbouwing van het besluit wordt onvoldoende rekening gehouden met de regionale betekenis die de Stadsbrug en haar tracé zullen krijgen. Daardoor geven de berekeningen van de luchtkwaliteit en het geluid een te rooskleurig beeld en bieden onvoldoende bescherming voor de mensen die in het gebied wonen en werken.

Reactie gemeente Nijmegen

Er is géén voorbedachte aanname dat regionaal verkeer geen gebruik maakt van de Stadsbrug, maar dit is het resultaat van de berekeningen met het verkeersmodel. Net zoals in het verkeersmodel rekening is gehouden met de verbreding van de A50 bij Ewijk, is ook de berekening van TLN hierop gebaseerd. Het gebruik van routeplanners en navigatiesystemen is de afgelopen jaren belangrijker geworden bij de routekeuze, en dit belang zal de komende jaren nog meer toenemen. De vergelijking van de route via de A50 Ewijk en de Stadsbrug valt voor doorgaand verkeer (buiten de regio) in het voordeel van de A50 uit omdat deze een hogere rijnsnelheid en een betere doorstroming heeft.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente reageert voor een deel onvolledig op onze bezwaren en voor een deel geheel niet.

- Regionale functie. De reactie van de gemeente op ons bezwaar is, dat het feit dat de brug geen regionale functie heeft, blijkt uit het gehanteerde rekenmodel. De gemeente hanteert dit rekenmodel omdat het goed uitkomt, namelijk bij het berekenen van de schadelijke effecten van het verkeer. De gemeente gaat niet in op het door ons geconstateerde feit dat de gemeente op veel andere plaatsen

stelt dat de brug juist wél een regionale functie heeft. Feitelijk betekent dit een bewuste onderschatting van de verkeersdruk die de brug zal veroorzaken op het gebied.

- TLN. De gemeente hanteert de uitkomst van het rekenmodel als argument om aan te tonen dat de brug geen regionale functie heeft. De gemeente gaat niet in op ons onderbouwde bezwaar dat een berekening zoals die van TLN en het verkeersmodel niet als uitgangspunt mag worden genomen. Deze rekenmodellen houden namelijk geen rekening met stremmingen. Dit is een situatie die zoals eenieder weet zeer reëel is.

8a Nieuw bezwaar HOV.

Op pag. 5 van het nieuwe rapport 'Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug' geeft de gemeente aan dat het nog te realiseren HOV (Hoogwaardig openbaar vervoer) een afname van het Waaloverschrijdend verkeer zal opleveren van maar liefst 6%, 5.500 mvt/etmaal, vooral veroorzaakt door het Waalsprong gebonden autoverkeer. Dit is een nieuw gegeven dat niet is meegenomen in de MER. Als we dit getal afzetten tegen het aantal woningen in de Waalsprong lijkt het ons erg onwaarschijnlijk dat er zoveel Waalspronggebonden autoverkeer over de Waal zou willen rijden. Als dit getal al zou kloppen, kunnen we veilig veronderstellen dat zo'n beetje al het Waalspronggebonden verkeer met het HOV zal plaatsvinden. De gemeente noemt het aansluiten van de Waalsprong op de stad een belangrijke reden voor het aanleggen van de Stadsbrug. Dit standpunt is onhoudbaar als we het leggen naast de veronderstelde afname van het autoverkeer door HOV. Wij handhaven dan ook ons bezwaar dat de brug een belangrijke regionale functie heeft en dat de gemeente hier ten onrechte geen rekening mee houdt. Bovendien maken wij nu bezwaar tegen de prognose van de afname van 5.500 mvt/etmaal als gevolg van de aanleg van HOV. Deze prognose wordt niet onderbouwd en is, afgezet tegen het aantal woningen in de Waalsprong, niet reëel.

- In de startnotitie was sprake van 30% regionaal verkeer dat over de nieuwe Stadsbrug zou komen. Er is nergens, in de vervolprocedure, gemotiveerd waar dat verkeer van die oorspronkelijke prognose gebleven is. Sindsdien is het verkeer in Gelderland alleen maar toegenomen dus in feite is het een te lage schatting.
- Het is niet te achterhalen waar de prognose dat door de doortrekking van de A15 4500 vervoersbewegingen per dag erbij zouden komen vandaan komt. Zijn deze getallen realistisch? Het bevestigt wel het beeld dat er meer regionaal verkeer in de toekomst zal komen en eventueel minder lokaal verkeer.
- De bijgevoegde berekening van TLN geeft aan dat er bij toen geldende brandstofprijzen een voorkeur zou zijn om de route over de (verbrede) A50 te nemen. Gezien de ontwikkeling van de brandstofprijzen en het feit dat de verbreding van de A50 veel later zal plaatsvinden dan de aanleg van de Stadsbrug is het zeer aannemelijk dat zowel vanuit bedrijfseconomische redenen als vanuit een keuze voor het snelste traject het vrachtverkeer de route over de Stadsbrug zal kiezen.

De berekeningen van de luchtkwaliteit geven dus een onderschatting van de werkelijke situatie.

9. Scenario zonder verbreding A50 mag niet ontbreken in de gebruikte verkeersmodellen

De berekeningen gaan uit van het feit dat de A50 verbreed is of zeker verbreed wordt: "... het verbreden van de A50. Deze verbreding is nu verwerkt in het verkeersmodel." (pag 32 MER 2006). De verbreding van de A50 is echter nu nog niet gerealiseerd. Het is onzeker of de verbreding van de A50 eerder gereed is dan de Stadsbrug. In dagblad De Gelderlander van 25 april 2007 zegt woordvoerder J. Huurman van Rijkswaterstaat over de verbreding van de A50: "Dat gaat zeker nog tot ver na 2010 duren." (Bijlage 5 van onze zienswijze). Dit betekent dat de gemeente ten onrechte de effecten van de verbreding A50 meerekent; immers "ver na 2010" lijkt verder weg dan de geplande ingebruikname van de Stadsbrug in 2011. De gemeente wil de ingebruikname Stadsbrug expliciet niet koppelen aan het gereedkomen van de verbreding van de A50 (zienswijze, bijlage 6: afwijzing motie op 7 februari 2007). Door de verbreding A50 echter toch op te nemen in het verkeersmodel, maakt de MER dus niet alle milieueffecten inzichtelijk. Een scenario zonder verbreding van de A50 had dan ook niet mogen ontbreken in de MER. Dit betekent dat het besluit onvolledig onderbouwd is.

Reactie gemeente Nijmegen

Het MER Stadsbrug 2004 en 2006 gaat in op de combinatie met de A50. Op basis van de besluitvorming in nationaal en regionaal verband mogen we er van uit gaan dat de verbreding wordt uitgevoerd. De A50 is opgenomen in de investeringen van het MIRT. Er is onvoldoende aanleiding om een scenario zonder de verbreding van de A50 mee te nemen bij de besluitvorming.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente gaat niet in op ons bezwaar. De gemeente geeft in haar reactie aan dat er onvoldoende aanleiding is om een scenario zonder verbreding van de A50 mee te nemen bij besluitvorming. Zij gebruikt hierbij als argument dat er over de verbreding al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit is echter niet wat wij in onze reactie bestrijden. Uit de berichtgeving van Rijkswaterstaat blijkt inmiddels dat vóór 2012 de verbreding in ieder geval niet te verwachten is. Zie bijvoorbeeld het artikel 'Verbreding A50 opnieuw vertraagd' in de Gelderlander 07-05-2008. De Stadsbrug zal dus eerder zijn aangelegd dan de A50 verbreed. Dit zal een periode van jaren betreffen (de meest optimistische planning van Rijkswaterstaat gaat uit van 2014 als oplevering van de brug, zie <http://www.rijkswaterstaat.nl> onder A50).

Al die tijd zal een aanzienlijk deel van het doorgaand verkeer de A50 mijden en gebruik gaan maken van de 'Stadsbrug' en daarmee het tracé maximaal benutten.

Dit verkeer neemt de gemeente ten onrechte niet mee in haar berekeningen. Ook in het Richtlijnadvies van de commissie MER wordt aangedrongen op een worst-case scenario zonder verbreding van de A50. Zonder het worst-case scenario van het doortrekken van de A50 is de MER onvolledig en geen goede basis voor het besluit tot het bestemmingsplan.

Als basis voor een goede MER dient ook het scenario zonder de verbreding van de A50 doorgerekend te worden. Het is ook de realistische situatie, tenminste in de eerste jaren na de aanleg van de Stadsbrug. De gemeente Nijmegen heeft op een onvolledige wijze de mogelijke scenario's beschreven. Het is een onzorgvuldig besluit. Wij vragen u dan ook uw goedkeuring aan dit besluit te onthouden.

10. Impact rotondes op het rijgedrag onvoldoende verwerkt in de berekeningen

Het gehanteerde kettingkastprincipe op de Energieweg zorgt ervoor dat motorvoertuigen meer kilometers maken dan op een normale weg: auto's rijden heen en terug om een afslag te kunnen nemen. In het verkeersmodel, en dus ook in de berekeningen van de luchtkwaliteit, is alleen met de doorgaande rijkilometers gerekend.

Reactie gemeente Nijmegen

In het verkeersmodel is de afsluiting van de middenberm Energieweg gesimuleerd. De extra kilometers zijn dus in de resultaten verwerkt. Het kettingkastprincipe wordt ingevoerd om de doorstroming op de Energieweg te verbeteren en congestie te voorkómen. Daardoor zal de gemiddelde emissie van voertuigen dalen. De oplossing is tevens in overeenstemming met de uitgangspunten voor verkeersveiligheid.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Citaat uit Handleiding Car II versie 6.1 op blz. 41. "Uit het windtunnelonderzoek blijkt dat in een straat tot circa 150 meter van een kruising de invloed op de luchtkwaliteit merkbaar is. Bij het definiëren van een straat in CAR II wordt gesteld dat minimaal over een lengte van 100 meter aan de straattypedefinitie moet worden voldaan. Als aan dit criterium wordt vastgehouden en de invloed van

kruisingen op de luchtkwaliteit wordt genegeerd zijn de berekende concentraties een conservatieve schatting van de te verwachten concentraties in de straat. Aanbevolen wordt om de invloed van de kruisingen in rekening te brengen als de berekende concentraties in de buurt zijn van de voor die stof geldende normen. Voor de overige situaties is het belang van de kruispuntbenadering beperkt."

Ook volgens de handleiding van het CAR-model zelf had een kruispuntcorrectie moeten worden uitgevoerd als er sprake is van veel kruispunten (en ons inziens rotondes ook) omdat de invloed van de kruising op 10 meter merkbaar is, is bij een weg met veel kruisingen de invloed daarvan niet te negeren

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. De gemeente reageert op ons bezwaar met de mededeling dat de afsluiting van de middenberm in het rekenmodel is gesimuleerd. Ons bezwaar is en blijft echter dat het effect van rotondes op vier manieren niet of onvoldoende in het rekenmodel en/of in de berekende luchtkwaliteitseffecten is verwerkt:

1. Het verkeer maakt meer kilometers omdat voertuigen zowel heen als terug dienen te rijden om een afslag op de Energieweg te kunnen bereiken. Dit effect is niet meegenomen in het verkeersmodel.
2. Het verkeer maakt veel meer meters omdat de omtrek van een rotonde langer is dan een weg in rechte lijn, deze meters zijn niet meegenomen in het verkeersmodel.
3. Op en voor rotondes moet wegverkeer remmen en optrekken. Grote vrachtwagens kunnen slechts zeer langzaam over de rotondes rijden, wat congestie-effecten geeft. De gemeente rekent met een gemiddelde snelheid van 26 km/h op de rotondes, hetgeen niet haalbaar is. Al deze effecten zijn niet meegenomen in de berekeningen voor de luchtkwaliteit.
4. Enkele rotondes op de Energieweg krijgen een verkeersregelininstallatie. De effecten van deze vri's zijn niet meegenomen in het verkeersmodel en bij de berekening van de luchtkwaliteitseffecten.

Door deze vier manco's zijn de gebruikte modellen niet geschikt voor het berekenen van de effecten van het verkeer op de Energieweg. Het is ook wel te begrijpen dat de gevraagde doorberekening niet gemaakt is: in het plan zijn namelijk de rotonden en verkeerslichten niet vastgelegd. Dat er sprake is van rotondes wordt duidelijk aan de hand van de tekst in het bestemmingsplan, waarin in de laatste versie bij het onderdeel doeleindenomschrijving de rotondes zijn toegevoegd. Maar omdat niet duidelijk is waar deze worden gesitueerd en hoeveel kunnen op basis hiervan geen berekeningen voor de luchtkwaliteit worden uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor de verkeerslichten. Er zijn alleen kaartjes aanwezig waarin de rotondes indicatief worden aangeduid zoals op blz. 23 van de plantoelichting.

11. Effecten van congestie niet meegenomen

- Het verkeersmodel houdt geen rekening met verkeerscongestie op drukke tijdstippen en vanwege de rotondes in het tracé. Ook hierdoor wordt de luchtkwaliteit te positief ingeschat.
- In de MER van 2004 (blz 60) werd gesteld dat congestievorming – extra uitstoot door optrekken en afremmen- niet is meegenomen in de fijn stof berekeningen. Door filevorming en door de geplande rotondes op het traject is echter aanzienlijke congestie te verwachten. Dit maakt dat de MER een onvolledig beeld geeft van de luchtkwaliteitseffecten. In de MER moeten de luchtkwaliteitseffecten van congestie alsnog worden meegenomen.
- In de MER staat dat voetgangers en fietsers moeten kunnen oversteken. In de berekening van de emissie door motorvoertuigen houdt de gemeente echter geen rekening met congestie als gevolg van stoplichten en overstekend verkeer. Daarnaast kent de Energieweg een aantal bushaltes die op drukke tijdstippen ook congestie zullen opleveren. Ook dit is niet meegenomen in het verkeersmodel.

Reactie gemeente Nijmegen

Aanvullend op het statische verkeersmodel is een dynamische verkeerssimulatie gemaakt voor het stadsbrugtracé. Daarin wordt ook de congestie zichtbaar, die op piekmomenten optreedt. De oversteken voor het langzaam verkeer blijken hier geen rol van betekenis te spelen. In het Bijlagenrapport luchtkwaliteit van het MER Stadsbrug 2006 d.d. 27 februari 2007 en het Validatierapport luchtkwaliteit Stadsbrug 2008* wordt aangegeven dat de CAR-parameter voor de snelheid wordt afgestemd op de I/C-verhoudingen op de wegen. Daarmee wordt aangegeven dat met congestie rekening gehouden wordt. De aanwezigheid van verkeerslichten, overstekend verkeer en bushaltes wordt ook meegenomen in de bepaling van de CAR-parameter snelheidstype.

* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

- Rotondes. De gemeente reageert door te melden dat de 'CARparameter voor de snelheid wordt afgestemd op de I/C verhoudingen op de wegen'. Wij verwijzen naar onze uiteenzetting onder punt 10 voor de congestie ten gevolge van rotondes. De effecten op de luchtkwaliteit van de rotondes zijn onvoldoende meegenomen in het verkeersmodel.
- Congestievorming. De gemeente toont niet aan dat in tegenstelling tot wat zij eerder beweerde de congestievorming nu wel is meegenomen in de berekening van de luchtkwaliteit. Er moet dan een optrekcorrectie worden toegepast.
- Oversteekplaatsen en bushaltes. De gemeente geeft aan dat in een 'dynamische verkeerssimulatie' is gebleken dat de oversteken van langzaam verkeer geen rol van betekenis spelen. Wij achten dit ongeloofwaardig. Als langzaam verkeer oversteekt, staat het verkeer op de hoofdas, de Energieweg, stil. Dit geeft congestie-effecten. Deze zijn nu niet meegenomen. Hetzelfde geldt voor bushaltes.

12. Geen ruimte voor worst-case scenario

- Hierboven staat een aantal door ons bestreden onderdelen van het verkeersmodel opgesomd. Wanneer één of meerdere aannamen van de gemeente negatief uitpakken, kan dit grote gevolgen hebben. Wanneer een deel van het doorgaand verkeer tóch, om welke reden dan ook, de Stadsbrugroute neemt, zien de aantallen motorvoertuigen per etmaal er veel ongunstiger uit. En waar de gemeente uitgaat van een verlaging van het aandeel vrachtverkeer, zou dit even goed kunnen stijgen. Het verkeersmodel houdt geen rekening met foute aannamen. Er zijn geen marges ingebouwd en er is ook niet voorzien in een 'plan B'; een scenario dat minder rooskleurig uitpakt. De mogelijke consequenties in geval een plan B werkelijkheid wordt, rechtvaardigen echter wel degelijk het opnemen van dit scenario. Ook in de richtlijnen van het MER wordt hierom gevraagd.

Reactie gemeente Nijmegen

Voor het maken van een prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van de meest geschikte kennis en hulpmiddelen die voor handen zijn. Het blijft echter een, weliswaar belangrijke, modelbenadering van de toekomst. De interpretatie van de resultaten moet daarom ook indicatief worden beschouwd. Voor de besluitvorming inzake het bestemmingsplan is dit toereikend.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar, hoewel wij uitdrukkelijk verwijzen naar de MER-richtlijnen.

13. Salderen van luchtverontreiniging

- De gemeente geeft niet aan waar de **huidige** knelpunten voor luchtkwaliteit liggen in het salderingsgebied. Daardoor is de Ausgangssituatie onvoldoende vastgelegd, en kan de toegepaste saldering niet beoordeeld worden.
- De gemeente concludeert (MER 2006 pag. 48) dat per saldo een licht positief effect is te zien voor het gehele salderingsgebied. Niet aangegeven is echter:
 - hoe de getallen in tabel 4.3 - resultaten salderingsonderzoek, tot stand zijn gekomen;
 - waar (welke wegvakken) de situatie verbetert;
 - waar (welke wegvakken) de situatie verslechtert;
 - hoeveel en voor welke stof de situaties verbeteren danwel verslechteren;
 - voor welke oppervlakten, woningen en bewoners de situatie verbetert danwel verslechtert, en met welke waarden.

Doordat deze gegevens niet bekend zijn, is er geen enkele onderbouwing van de toegepaste saldering. De gemeente dient dan ook inzicht te geven in de ontbrekende gegevens.

- De gemeente concludeert (MER 2006 pag. 48) dat per saldo een licht positief effect is te zien voor het gehele salderingsgebied. Dit licht positieve effect is echter berekend ten opzichte van een fictief scenario 'Autonoom'. In het voorbeeld hieronder is dit voor één van de luchtkwaliteitsaspecten toegelicht. Ten opzichte van de huidige situatie is het effect zwaar negatief. Het effect is dus ten onrechte positief genoemd. Saldering mag dan ook niet worden toegepast.

Aantal bestemmingen overschrijding NO ₂ jaargemiddelde, zoals gebruikt in MER Stadsbrug 2006		
2005	2020 zonder Stadsbrug fictief scenario	2020 met aanleg Stadsbrug
41	925	831

Dit verbijsterende toekomstbeeld met betrekking tot het aantal overschrijdingen (met of zonder Stadsbrug) moet voor de gemeente Nijmegen aanleiding zijn om tot vergaande maatregelen te komen. Wat doet de gemeente Nijmegen om dit scenario te verhinderen?

- De gemeente concludeert (MER 2006 pag. 48) dat per saldo een licht positief effect is te zien voor het gehele salderingsgebied. Dit licht positieve effect is echter berekend voor het jaar 2020. Niet duidelijk is wat het effect is in 2011, na aanleg van de Stadsbrug. De gemeente dient inzicht te geven in het effect van de Stadsbrug direct na aanleg (ook in de situatie dat de A50 nog niet is verbreed).
- De gemeente geeft aan dat er na aanleg van de Stadsbrug knelpunten blijven bestaan. Het is dan niet toegestaan de salderingsmethode toe te passen. De gemeente dient de overschrijdingen aan te pakken in plaats van te salderen.
- De gemeente geeft aan dat er **na aanleg** van de Stadsbrug knelpunten blijven bestaan. Het is echter niet duidelijk waar deze knelpunten liggen. Voor een goede beoordeling van de milieusituatie dient de gemeente aan te geven waar de knelpunten komen te liggen, en hoe groot ze zijn.
- Het salderingsgebied is groter dan het studiegebied van de MER. Dit is onterecht. Immers, wanneer het gehele beschreven salderingsgebied invloed ondervindt van de aanleg van de Stadsbrug, zou de MER ook de milieu-effecten in dit gebied moeten beschrijven.
- Het is principieel niet juist dat de gemeente het verslechteren van de milieusituatie in een gebied **met** overschrijdingen (Nijmegen-West), compenseert met een verbetering van de situatie in een gebied **zonder** overschrijdingen (een groot deel van de rest van Nijmegen in het salderingsgebied).

- Wij zijn het kortom niet eens met de manier waarop de salderingsregeling is uitgevoerd. De eisen waaraan voldaan moet worden, worden niet in acht genomen. Zo wordt, behalve op de bovenstaande punten, ook geen duidelijke beschrijving van de maatregelen gegeven waardoor de concentratie in het gebied vermindert: een van de eisen waaraan volgens de regeling voldaan moet worden.
- Verder zijn wij het principieel oneens met de salderingsregeling: de gezondheid van mensen in een gebied wordt (verder) geschaad om daarmee in een andere gebied het milieu te verbeteren. Toepassing van de salderingsregeling staat dus haaks op de verplichting van iedere overheid om waarborgen te scheppen voor de gezondheid van al haar burgers en deze zeker niet willens en wetens te verslechteren.

Reactie gemeente Nijmegen

- a. De huidige knelpunten worden ten onrechte niet weergegeven:
In de salderingstabel in het MER en de onderliggende onderzoeken waren en zijn de luchtkwaliteitgegevens over de huidige situatie wel degelijk weergegeven. Deze informatie is ook op kaart gepresenteerd, en is wederom opgenomen in het validatierapport*.
* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.
- b. ontbrekende gegevens:
Hetzelfde geldt voor de resultaten voor de toekomstige situatie met en zonder Stadsbrug. De resultaten zijn in absolute waarden en als verschillenplots voor de onderzochte stoffen in het luchtonderzoek gepresenteerd.*
* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.
- c. saldering is ten opzichte van fictieve autonome ontwikkeling terwijl ten opzichte van huidige situatie het effect negatief is:
De methode is conform de landelijk gehanteerde salderingsmethode, waarbij we de plansituatie in een bepaald jaar vergelijken met de autonome situatie in hetzelfde jaar.
- d. saldering is bepaald voor 2020 en ten onrechte niet voor 2011:.
In het bijlagenrapport luchtkwaliteit van het MER zijn de salderingscijfers voor beide jaren bepaald. De verkeersintensiteiten voor de toekomstige, autonome situatie en de toekomstige situatie met Stadsbrug zijn bepaald voor 2020. Deze autonome situatie en de situatie met de Stadsbrug voor 2020 zijn echter doorgerekend met emissiecijfers en achtergrondconcentraties voor het jaar 2010. Op deze manier wordt een volledig uitontwikkelde verkeerssituatie in beeld gebracht, die kan gelden vanaf het jaar 2011. We gaan er op deze wijze immers van uit dat de verwachte intensiteiten voor 2020 al in 2011 (althans na openstelling van de Stadsbrug) aanwezig zijn. Hiermee wordt een worstcasesituatie doorgerekend die kan ontstaan na de aanleg van de brug in 2011. In de praktijk nemen de intensiteiten langzamer toe, mede gelet op de langjarige bouw in de Waalsprong. In het mede naar aanleiding van de zienswijzen uitgevoerde Validatieonderzoek luchtkwaliteit Stadsbrug 2008* is voor alle toetsjaren uitgegaan van verkeerscijfers die zijn voorspeld voor dat specifieke jaar. Hierin zijn de geprognosticeerde invullingen van de ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. Waalfront en Waalsprong) dus nader gedetailleerd.
* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.
- e. saldering niet toegestaan omdat ná aanleg nog knelpunten resteren.
Een saldering mag ook toegepast worden in situaties waar overschrijdingen resteren, maar de toename beperkt is.
- f. resterende knelpunten ná aanleg niet duidelijk weergegeven.
De in de luchtkwaliteitsonderzoeken gepresenteerde kaarten en tabellen geven inzicht in zowel de omvang als de locatie van de resterende knelpunten.
- g. salderingsgebied is groter dan studiegebied van de MER:
In de luchtkwaliteitsonderzoeken worden zowel het plangebied, studiegebied als het salderingsgebied aangegeven en verantwoord.
- h. salderen mag niet door bij slechte kwaliteit te verslechteren en bij betere kwaliteit te verbeteren:
In de salderingsredenering en salderingstabellen in de luchtkwaliteitsonderzoeken wordt aangetoond dat het aantal blootgestelden boven de grenswaarden vermindert door het aanleggen van de Stadsbrug. Het aantal mensen in een omgeving met slechte luchtkwaliteit

wordt dus juist verminderd, onafhankelijk van de plaats van de blootgestelden maar wel binnen het gekozen salderingsgebied. Hierbij worden de plekken waar geen grenswaarden worden overschreden en een verbetering plaatsvindt niet betrokken bij de saldering.

- i. er worden geen duidelijk maatregelen gegeven om luchtkwaliteit te verbeteren:
Uit de positieve saldering blijkt dat de aanleg van de Stadsbrug zelf al een maatregel is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het effect van aanvullende maatregelen is niet opgenomen in de salderingsberekeningen. Deze worden in het bestemmingsplan wel gepresenteerd. Door toepassing van de aanvullende maatregelen worden dus ook aanvullende, positieve effecten behaald. Hiermee beperken wij de milieueffecten zoveel mogelijk.
- j. principieel oneens met salderen omdat verbetering elders ten koste gaat van gezondheid in een gebied.
Zie onder h.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

- Huidige knelpunten: de gemeente geeft aan dat de huidige knelpunten in 'de salderingstabel in het MER en onderliggende onderzoeken' zijn weergegeven. Dit is niet zo. De tabel geeft geen locaties. Welke onderliggende onderzoeken bedoeld zijn is niet duidelijk. Het nieuwe validatierapport geeft voor de huidige situatie alleen een kaartbeeld voor NO₂, niet voor fijn stof.
- Ontbrekende gegevens. Het voor de derde maal aangepaste hoofdstuk luchtkwaliteit van de MER (nu genoemd Validatierapport) bevat meer informatie dan de vorige versies. De bij dit punt genoemde gegevens waar wij in ons bezwaar om vroegen zijn niet ter inzage gelegd.
- Fictief autonoom scenario. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar, maar geeft aan dat dit een 'landelijk gehanteerde salderingsmethode' is. Ons bezwaar is en blijft dat de situatie erg verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente hoort de huidige knelpunten op te lossen, en niet de toekomstige situatie af te zetten tegen een fictief scenario met nog slechtere getallen.
- Situatie in 2011. In het nieuwe validatierapport gaat de gemeente hier nu wel op in. Het niet verbreden van de A50 is echter nog steeds niet als scenario opgenomen. Hiervoor verwijzen wij naar onze bezwaren onder punt 9.
- Saldering bij knelpunten. De gemeente geeft aan dat wel gesaldeerd mag worden bij knelpunten, mits de 'toename beperkt is'. Wij bestrijden dat de toename van knelpunten beperkt is. Salderen is dus niet toegestaan en wij bestrijden dat er bij knelpunten gesaldeerd mag worden.
- Nieuwe knelpunten. De gemeente geeft in het nieuwe validatierapport nu wel aan waar de nieuwe knelpunten liggen.
- Salderingsgebied is veel groter dan het studiegebied van de MER. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar.
- Slecht gebied verslechteren. De gemeente ontkent dit niet en gaat niet in op ons bezwaar. Het verslechteren van een slecht gebied is niet toegestaan volgens jurisprudentie.
- Maatregelen niet duidelijk. De gemeente geeft nog steeds niet aan welke maatregelen welk effect hebben. Kortom: hebben de mensen die op de overschrijdingslocaties wonen wel iets aan de maatregelen die worden voorgesteld? Dat zou duidelijk moeten worden uit het salderingsrapport en dat is nu niet gebeurd.
- Overheid waarborgt de gezondheid niet. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar.

14. Overschrijding grenswaarden luchtkwaliteit

De overheid heeft de verantwoordelijkheid voor een goede luchtkwaliteit, en moet dus zorgen dat de grenswaarden voor fijn stof (2005) en NO₂ (2010) niet overschreden worden. Het beleid van de gemeente Nijmegen pakt voor Nijmegen West echter negatief uit. De aanleg van de Stadsbrug zorgt er namelijk voor dat op plaatsen waar al een overschrijding van de grenswaarden is (bijvoorbeeld de Energieweg), de situatie verslechtert. Dit betekent dat de situatie van de luchtkwaliteit zich niet verdraagt met de aanleg van de Stadsbrug. Het voorstel voor de bestemmingsplanwijziging moet

alleen al om deze reden ingetrokken worden.

Reactie gemeente Nijmegen

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 staat toe dat door een salderingsredenering op enkele plaatsen de luchtkwaliteit verslechtert (ook al is deze reeds boven de grenswaarde) maar per saldo de luchtkwaliteit verbetert, indien sprake is van een beperkte toename. In de salderingsredenering en salderingstabellen in de luchtkwaliteitsonderzoeken wordt aangetoond dat het aantal blootgestelden boven de grenswaarden vermindert door het aanleggen van de Stadsbrug. Het aantal mensen in een omgeving met slechte luchtkwaliteit wordt dus juist verminderd, onafhankelijk van de plaats van de blootgestelden maar wel binnen het gekozen salderingsgebied.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente gaat niet in op ons bezwaar maar beroept zich op de salderingsregeling.

In het besluit Luchtkwaliteit wordt niet toegestaan dat situaties waarin de grenswaarden voor luchtkwaliteit reeds worden overschreden worden gesaldeerd met situaties waarin aan de grenswaarden wordt voldaan. Het is niet in overeenstemming met het doel en strekking van het besluit Luchtkwaliteit 2005. De situatie van de luchtkwaliteit verdraagt zich dus niet met de aanleg van de Stadsbrug. Nijmegen zou aan de gestelde grenswaarden moeten voldoen. Wij verzoeken u dan ook om uw goedkeuring aan het besluit te onthouden.

15. Gemeente onderbouwt haar besluit met verouderde gegevens (ingetrokken)

16. Het maatregelenpakket

- In de MER 2006 (pag. 49) is aangegeven dat het effect van de aanvullende maatregelen niet bekend is, maar achteraf zal worden bekeken. Dit is dus geen garantie dat de luchtkwaliteit niet de grenswaarden overschrijdt. De gemeente moet hier maatregelen met een grotere zekerheid op resultaat nemen, zoals bijvoorbeeld de toepassing van hoge schermen of verkeersdoseringsmaatregelen.
- Wanneer, om wat voor reden ook, de luchtkwaliteit in de praktijk slechter blijkt te zijn dan is berekend, is er geen aanvullend maatregelenpakket beschikbaar. Het is niet duidelijk of en hoe extra maatregelen kunnen worden ingezet. Dit betekent dat in de plannen geen ruimte is voor de *worst case* en dat bij tegenvallende prognoses er een wissel getrokken wordt op de gezondheid van omwonenden, scholieren en werkenden in de omgeving van het tracé.
- In de rapportage luchtkwaliteit 2005 geeft de gemeente Nijmegen aan dat, gezien de grote verschillen tussen de laatste berekeningen (2003-2004-2005) geen voorspelling gedaan kan worden voor 2010. De MER doet dit echter wel en rekt bovendien zó scherp, dat net wel of net niet aan de grenswaarden wordt voldaan. Gezien de eerste uitspraak is dit dan ook niet gerechtvaardigd. De grote verschillen en de uitspraak van de gemeente rechtvaardigen een voorzichtige benadering. Een benadering die recht doet aan het voorzorgbeginsel zoals dat verankerd is in de Nederlandse en Europese wetgeving. Recht doen aan dit voorzorgprincipe zou ook betekenen dat de gemeente zou streven naar het meest milieuvriendelijke alternatief zoals dat uit de koepelnotitie (juni 2004) naar voren komt: de doortrekking van de A73 en de Stadsbrug of alleen het doortrekken van de A73.
- Het Nederlandse beleid om roetfilters voor vrachtwagens te verplichten is door de Europese commissie verworpen. Op welke manier beïnvloedt deze beslissing de prognoses voor de luchtkwaliteit in 2012, 2020 enz.? Moeten er nu meer andere maatregelen genomen worden?

Reactie gemeente Nijmegen

Uit de saldering blijkt dat de Stadsbrug op zichzelf al leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit. Het maatregelenpakket dat wordt gepresenteerd is daarop aanvullend. Door de toepassing ervan beperken wij de milieueffecten zoveel mogelijk. Via de jaarlijkse rapportages houden wij de ontwikkelingen voldoende in beeld. Er is geen aanleiding om in de besluitvorming nog een nadere relatie te leggen met het eventuele doortrekken van de A73.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

- De verbetering van de luchtkwaliteit treedt alleen buitenstedelijk op. Het is zo dat de verslechtering van de luchtkwaliteit ruimschoots binnen het gekozen salderingsgebied valt. De modelmatige verbetering van de luchtkwaliteit treedt op in buitenstedelijk gebied. De emissies van het verkeer – zelfs met de aannames van de gemeente - die binnenstedelijk toenemen (tabel 5.3 validatieonderzoek, blz 25) worden gecompenseerd door een afname in het buitengebied. Het salderingsgebied is juist zo ruim gekozen om deze compensatie te realiseren. We vinden het verbazend dat men het gekozen salderingsgebied een maatregel noemt om de luchtkwaliteit te verbeteren en daardoor echte maatregelen achterwege laat. Deze hadden sowieso genomen moeten worden omdat door de overschrijdingssituatie men in een saneringssituatie verkeert.
- Met deze wijze van salderen zijn wij het oneens en is volgens ons ook niet overeenkomstig de bedoeling van de Europese richtlijn luchtkwaliteit.
- Effect maatregelen onbekend. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar. De gemeente meldt slechts dat in het totale salderingsgebied de luchtkwaliteit verbetert. Dit zegt niets over de bestaande en nieuwe knelpunten waar de maatregelen nodig zullen zijn.
- Geen aanvullende maatregelen beschikbaar. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar. Het validatieonderzoek bevat geen verslag van de te nemen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.
- Gemeente meldt elders dat geen voorspellingen mogelijk zijn. De gemeente gaat niet in op ons bezwaar.
- Nationaal beleid verandert. De gemeente beantwoordt onze vragen niet. Wij moeten er dan ook vanuit gaan dat de gemeente niets heeft veranderd aan haar berekeningen en prognoses.

17. Beoordelen van het jaar 2020 in plaats van 2011 (ingetrokken)

18. Het plangebied van het bestemmingsplan

• Uit het gemeenteraadsbesluit "Go Koers West" dd.7-2-2007 maken we op dat de Structuur van het plangebied ruimer is dan het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan. De illustratie in Bijlage 7 (van onze zienswijze) is vastgesteld in: "Voortgangsrapportage Koers West", pag. 2. Deze voortgangsrapportage is onderdeel van het gemeenteraadsbesluit "Go Koers West" dd.7-2-2007. De groene zone "Park West" maakt in dat raadsbesluit deel uit van "Structuur Koers West". Deze groene zone "Park West" heeft een belangrijke functie als groene buffer voor de Stadsbrug en het stadsbrugtracé. Dit blijkt ook uit de MER-rapportages. En in de geldende gemeentelijke Structuurvisie wordt de "groene bufferzone Hees" van stedelijk belang genoemd. Om die reden is het van belang dat deze groenzone als deel van het plangebied van Koers West in het bestemmingsplan Stadsbrug etc. opgenomen wordt. Dit om te voorkomen dat deze groenzone langzaam maar zeker middels art.19-procedure's verdampt resp. verdampt is voordat de Stadsbrug überhaupt gerealiseerd is.

Park West dient conform de illustratie in bijlage 7 (van onze zienswijze) opgenomen te worden in het bestemmingsplan "Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industriplein". Via dubbelbestemmingen is de bestemmingsregeling "Groenvoorziening (park)" planologisch te realiseren.

- Bij raadsbesluit d.d. 31 mei 2006 betreffende Herinrichting van sportpark De Schoonhorst is het

volgende voorstel aangenomen: "In het kader van het tracé ten behoeve van de nieuwe Stadsbrug dient aanpassing plaats te vinden van de Energieweg. Deze aanpassing heeft consequenties voor het sportpark De Schoonhorst. Als gevolg hiervan dient herinrichting van het sportpark plaats te vinden. Dit voorstel beschrijft de in dit kader uit te voeren werkzaamheden i.c. aanpassing ontsluiting en parkeren en verschuiving en realisatie van voetbalvelden. Voorgesteld wordt de werkzaamheden m.b.t. de VV Blauw Wit in 2007 uit te voeren. De werkzaamheden m.b.t. de tennisvereniging Tachys en de VV Krayenhof te koppelen aan de geplande uitvoering van het tracé Stadsbrug." Derhalve dient sportpark De Schoonhorst deel uit te maken van het plangebied van het tracé Stadsbrug, temeer daar de herinrichting voor ruim 70% gefinancierd wordt uit de planexploitatie Stadsbrugtracé.

- Wanneer langs de Energieweg "waar mogelijk" parkeerterreinen worden geschakeld (pag. 29 ontwerp-bestemmingsplan), gaan ze samen als een soort (vent)weg functioneren. De huidige MER is niet uitgevoerd voor een parallelverbinding langs de Energieweg "waar mogelijk". De parkeerterreinen dienen daarom deel uit te maken van het plangebied van het tracé Stadsbrug.

Reactie gemeente Nijmegen

De ontwikkelingen in Koers West beslaan drie projecten, te weten de aanleg van het Waalfront en de aanleg van de Stadsbrug en de revitalisering van de bedrijventerreinen Noord- en Oost Kanaalhaven. Park West is binnen de plannen wel binnen deze ontwikkelingen opgenomen. Echter de vier projecten worden autonoom uitgewerkt en worden op basis van voortgang, noodzaak en uitgangspunten op elkaar afgestemd. Aangezien de ontwikkeling binnen Park West nog niet zo ver is, is het ook niet mogelijk om de invulling te vertalen in het bestemmingsplan Stadsbrug en is de plangrens bepaald zoals deze in het bestemmingsplan is meegenomen. In de uitwerking van het project Park West zal verder beschouwd worden of een aanpassing van het bestemmingsplan van dit plangebied noodzakelijk is. Hetzelfde geldt voor het sportpark Schoonhorst. De bescherming van de groene buffer van Hees is opgenomen in het bestemmingsplan Hees-Heseveld. Voor vrijstellingsprocedures geldt dat deze gevoerd kunnen worden ongeacht de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan, zodat het geen verschil maakt in welk bestemmingsplan de bescherming is opgenomen. Voorts is bij een vrijstellingsprocedure een onderbouwing noodzakelijk die in gaat op de goede ruimtelijk ordening, zodat geen sprake kan zijn van een ongemotiveerde "verdamping". De vrijstellingsprocedures kennen een eigen rechtsgang, inclusief bezwaar en beroep.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

- Koers West wordt in hoofdstuk 2 expliciet genoemd als beleidskader voor het bestemmingsplan Stadsbrug. Dus dient daarvan de groene zone "Park West", expliciet genoemd als groene buffer voor de Stadsbrug en het stadsbrugtracé, deel uit te maken van het bestemmingsplan Stadsbrug. In de Zienswijzennota stelt de gemeente ongemotiveerd en feitelijk onjuist dat de bescherming van de groene buffer van Hees reeds opgenomen is in het bestemmingsplan Hees-Heseveld.
- De gemeente geeft aan dat de aan de Stadsbrug gekoppelde gebieden ook in andere bestemmingsplannen kunnen vallen. Dit ontkennen wij niet. Ons bezwaar is, dat de genoemde gebieden onlosmakelijk gekoppeld zijn aan het al dan niet doorgaan van de aanleg van de Stadsbrug. Daarom is het onlogisch om ze in andere plannen en op andere momenten te behandelen. Een voorbeeld. Recentelijk heeft de gemeente positief gereageerd op plannen om een ventweg te creëren langs de Energieweg. De aanleg van deze ventweg zal invloed hebben op de verkeersstromen op, en de luchtkwaliteit ter hoogte van de Energieweg. Deze invloed is nu niet meegenomen in het bestemmingsplan. Ook niet als mogelijke ruimtelijke ontwikkeling in scenario's. Hiermee is de afbakening van het bestemmingsplangebied onzorgvuldig.

19. Studiegebied en scope MER is te beperkt

- In de MER (MER 2006 pag. 11) bepaalt de gemeente dat het studiegebied van de MER is: 'het

gebied direct grenzend aan de Energieweg, het tracé van de Stadsbrug en de Oosterhoutse Waarden'. Dit studiegebied is te beperkt, waardoor de milieueffecten onvolledig in beeld worden gebracht. De brug heeft namelijk, naast een lokale, ook een belangrijke regionale functie. De milieuen gezondheidseffecten moeten dus in beeld worden gebracht voor de hele regio, en niet slechts voor het genoemde beperkte gebied.

Uitspraken van de gemeente onderbouwen deze stelling. Zo lezen we in het Collegevoorstel "Ontwerpbestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein" onder Probleemstelling: "De Stadsbrug is een zeer belangrijk project voor de stad en voor de regio. De brug biedt een oplossing voor de kwetsbaarheid van de verkeersstructuur, zowel in stedelijk als in regionaal verband." Met andere woorden: de gemeente is van mening dat de Stadsbrug ook een regionale functie heeft. Dit betekent dat het uitgangspunt van de MER-Stadsbrug niet klopt. De MER gaat immers uit van een stedelijke oeververbinding. Een regionale functie voor de Stadsbrug betekent ook een groter studiegebied voor de MER dan nu is uitgevoerd.

- De startnotitie voor de MER gaat uitgebreid in op de problematiek van de afwikkeling van het regionale verkeer via Nijmegen en de kwetsbaarheid van de huidige Waalbrug in dit verband. Volgens de startnotitie is er sprake van grote problemen m.b.t. de verkeersafhandeling, lawaai, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid. Aangegeven wordt dat zowel het Regionaal als het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan uitgaan van een groei van 35% van het verkeer in 2010 t.o.v. het ijkjaar 1986. Met betrekking tot de problematiek van de afhandeling van het regionale verkeer geeft de startnotitie aan dat dit echter geen Nijmeegs probleem is, maar dat de oplossing elders ligt. De startnotitie beschrijft dat er op dat moment een MER opgesteld wordt voor de verbreding van de A50 en de doortrekking van de A73. Door de doortrekking van de A73 zou het regionaal verkeer zoveel mogelijk uit de stad geweerd moeten worden. De doortrekking van de A73 zou ook gerealiseerd moeten zijn voordat de 2e fase van de Waalsprong zou kunnen starten, ten behoeve van de (dan nog) te bouwen 5500 woningen. De probleemstelling van de startnotitie spitst zich vervolgens volledig toe op het binnenstedelijke probleem van Nijmegen van de verbinding tussen de stadsdelen aan beide zijden van de Waal. Deze visie op de probleemstelling (stadbrug dient alleen voor oplossing binnenstedelijk probleem) is ook aangeboden aan de commissie voor de MER, die op basis hiervan het Richtlijnadvies voor de MER heeft geformuleerd. Ook het Richtlijnadvies richt zich daarmee met name op de binnenstedelijke problematiek. De verbreding van A50 en doortrekking van A73 worden als scenario's meegenomen, maar alleen voor zover zij mee helpen om beide stadsdelen te verbinden. Inmiddels weten we dat de A73 niet wordt verlengd en dat de A15 wel wordt doorgetrokken. De Stadsbrug zal hoe dan ook een schakel vormen voor het afwikkeling van het regionale verkeer. Ten onrechte is niet onderzocht is wat het effect hiervan is op de regionale verkeersstructuur en op de verkeers- en milieubelasting van de Stadsbrug en het stadsbrugtracé. De scope van de MER is hiermee te smal gedefinieerd. Daarmee is ook de toetsing van de MER door de MER-commissie te smal geweest.

Reactie gemeente Nijmegen

De toegepaste verkeerscijfers en -modellen worden ontwikkeld in regionaal verband en regelmatig geactualiseerd. De luchtkwaliteitsrapporten bevatten een motivering over hetgeen geldt als studiegebied, waarbij met name het validatierapport een nadere afbakening bevat. Er is geen noodzaak om eventuele invloeden en effecten buiten het onderzoeksgebied op andere wijze bij het onderzoek te betrekken.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

Het studiegebied van het validatieonderzoek is iets anders dan het studiegebied van de MER. In haar antwoord stelt de gemeente dat het studiegebied van het validatieonderzoek groot genoeg is. Daar zijn we het ook mee eens. Echter dat gebied is niet als MER-gebied bestudeerd en ons inziens had dat wel moeten. Daarbij is niet alleen het effect van de luchtkwaliteit van belang, ook de licht en geluideffecten

van de Stadsbrug reiken veel verder dan het huidige zeer smalle MER-studiegebied. Ons inziens had op basis van deze reactie van de gemeente het besluit genomen moeten worden om de MER over te doen. De juiste reactie was dan ook om de MER opnieuw te laten maken.

20. De invloed op het gebied ten noorden van de Waal

- De gemeente maakt niet inzichtelijk welke invloed de aanleg van de Stadsbrug heeft op het tracé ten noorden van de Waal. De ontwikkeling van de luchtkwaliteit ter plekke van bijvoorbeeld de Ovatonde op de A325 bij Lent is niet in beeld gebracht. Het verkeer zal hier volgens de MER toenemen tot 93.700 mvt/etmaal. Hier is dus een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit te verwachten, die alsnog in beeld gebracht moet worden.
- In de MER doet de gemeente geen uitspraken over het gebied Waalsprong. De MER Waalsprong is in een apart traject vastgesteld en als apart document toegevoegd aan de MER Stadsbrug. De twee studiegebieden zouden echter niet afzonderlijk, maar als één studiegebied moeten worden beoordeeld. De MER-commissie zou dan ook een integrale beoordeling kunnen uitvoeren voor beide gebieden. Dit is nu niet gebeurd en daarom zijn de milieu-effecten niet volledig in beeld gebracht en niet integraal te beoordelen.
- In de MER Waalsprong en de MER Stadsbrug zijn verschillende verkeersmodellen gebruikt. Dit is niet terecht. Voor een goede beoordeling van de integrale milieu-effecten moeten gelijke verkeersmodellen worden gebruikt.

Reactie gemeente Nijmegen

De salderingsredenering is opgezet voor de totale verkeersstructuur in de gemeente Nijmegen. Daarom is de consequentie ten noorden van de Waal ook beschouwd. De verbinding tussen de Waalsprong en de bestaande stad is een hoofddoelstelling van het bestemmingsplan. Zie voorts de reactie bij nr. 19.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. Als de verbinding tussen de Waalsprong en de bestaande stad een hoofddoelstelling is van het bestemmingsplan dan juist hadden de twee bestemmingsplannen als een geheel behandeld moeten worden. Het gaat erom dat dan de verkeersstructuur als een geheel bekeken had kunnen worden met de daarmee samenhangende milieu en gezondheidseffecten. Nu is weer een ander verkeersmodel gebruikt in het bepalen van de routekeuze en verkeersintensiteiten. Het is dan onmogelijk om een integrale afweging maken. Het minste wat het College had kunnen doen was om de twee bestemmingsplannen tegelijkertijd te behandelen maar dat heeft ze ook achterwege gelaten.

21. Het ontwerp bestemmingsplan is strijdig met de Structuurvisie Nijmegen

- Op pag. 24 van het ontwerp-bestemmingsplan lezen we dat ter plaatse van de aansluiting van de Dr. de Blécourtstraat op de Energieweg de woonfunctie op twee percelen komt te vervallen in verband met de aanleg van de rotonde en de overschrijding van de grenswaarde als genoemd in de Wet geluidhinder. "De nieuwe bestemming van deze percelen voorziet in bebouwing die een afschermende functie heeft voor het achterliggende Hees. De bestemming voorziet voorts in functies die passen bij de overgangszone van woon- en werkgebied, derhalve geen zware bedrijvigheid." Idem dito lezen we op pag 51: Aanvulling op toelichting bestemming Gemengde Doeleinden: "De (bouw)voorschriften voorzien in vastlegging van het stedenbouwkundige beeld van dit gebied. De bestemming GD5 is gelegd op het perceel op de hoek Dr. de Blécourtstraat- Energieweg. Hier voorzien de (bouw)voorschriften in afscherming van het achterliggende Hees en in functies die passen in dit overgangsgebied tussen werken en wonen, dus geen zware bedrijvigheid." Deze passages zijn bezwaarlijk omdat zij strijdig zijn met de vigerende Structuurvisie Nijmegen:

- a. Op de kaart op pag. 10/11 van "hoofdstuk 1, De Stad, ruimtelijke aspecten, Bebouwingsstructuur" staat de Energieweg ingetekend als "Ruimtelijke scheiding wonen-werken (barrière)". Daar dient aan vastgehouden te worden.
- b. Op pag. 66 van "hoofdstuk 6, Stadsdelen, stadsdeel West" van de Structuurvisie Nijmegen staat als "Opgaven van stedelijk belang": "Bufferzone Hees: Het groene karakter van de bufferzone Hees moet worden beschermd en waar nodig versterkt."
- c. De Structuurvisie Nijmegen bevat een grote "Overzichts- en Functiekaart", waarop van de 21 punten, punt 4 luidt: "Bufferzone Hees: versterking groenstructuur".
- d. Op de kaart op pag. 12/13 van "hoofdstuk 1, De Stad, ruimtelijke aspecten, Groenstructuur" van de Structuurvisie Nijmegen staat de Bufferzone Hees langs de Energieweg ingetekend als "Parkgebied, incl. sportvelden".
- e. Ook op de kaart op pag. 40/41 van "hoofdstuk 3, De Stad, Functionele aspecten, Recreatie en Toerisme" van de Structuurvisie Nijmegen staat de bufferzone Hees langs de Energieweg ingetekend als Parkgebied met Sportvelden.
- f. Bovenaan pag. 13 van de Structuurvisie Nijmegen staat hierover: "In parkgebieden mag niet worden gebouwd, tenzij voor recreatieve doeleinden."
- g. Op pag. 12 van de Structuurvisie Nijmegen wordt opgemerkt: "Op stadsdeelniveau kent Nijmegen-West een tekortsituatie....Het is aangewezen op de bufferzone die versnipperd is en onder grote druk staat."
- h. Op de kaart op pag. 64/65 van "hoofdstuk 6, Stadsdelen, stadsdeel West" van de Structuurvisie Nijmegen staat de bufferzone Hees ingetekend als "Behoud groene kwaliteit".
- i. Op pag. 69 van "hoofdstuk 6, Stadsdelen, stadsdeel West" van de Structuurvisie Nijmegen staat als Aandachtspunten op wijk- en buurtniveau onder "Hees": "Geen aantasting van het karakter in en om deze 'landelijke enclave".

Wij willen dat de gemeente onverkort vasthoudt aan de Structuurvisie en "Gemengde Doeleinden" op die locatie niet toelaat. Het ontwerp-bestemmingsplan breekt nu radicaal met de Structuurvisie en de gehele onderliggende onderbouwning hiervan. Op dit moment wordt het afwijken van de Structuurvisie onvoldoende onderbouwd.

Reactie gemeente Nijmegen

De bedoelde structuurvisie noemt de "bufferzone Hees", waarvan het groene karakter beschermd en waar nodig versterkt moet worden. De structuurvisie, inmiddels ca 15 jaar oud, is op onderdelen achterhaald door besluitvorming over bijvoorbeeld het kansenboek en Koers West. Ten behoeve van de inpassing van de Stadsbrug kunnen twee woonpercelen ter plaatse van de Dr. de Blécourtstraat niet worden gehandhaafd. Deze woonbebouwing lag al dicht tegen het industriegebied aan. Ter afscherming van de toenemende intensiteit op de Energieweg wordt het perceel Dr. de Blécourtstraat 42 plus aangrenzende percelen benut voor afschermende bebouwing. Er is geen sprake van bedrijfsfuncties met dezelfde zwaarte als op het bedrijventerrein, maar uitsluitend van lichte bedrijvigheid. Evenals voor de rest van de Energieweg geldt, wordt in het plan derhalve voorzien in afscherming van het dorp Hees, zonder het groene karakter in belangrijke mate aan te tasten.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

- De bestemming "Gemengde Doeleinden" op deze locatie is bovendien niet doelmatig voor het doel van dit bestemmingsplan (paragraaf 1.1) en strijdig met de door de gemeenteraad op 7-2-2007 vastgestelde Structuurvisie van Koers West (zie ons punt 18). Koers West wordt in hoofdstuk 2 expliciet genoemd als beleidskader voor het bestemmingsplan Stadsbrug.
- De gemeente gaat niet in op onze bezwaren, maar voert als enig argument aan dat de structuurvisie "op onderdelen achterhaald" is. Met deze gang van zaken zijn wij het oneens. Wanneer de structuurvisie zodanig achterhaald is dat aan een dergelijk groot aantal onderdelen geen invulling meer kan worden gegeven, dient er een nieuwe structuurvisie gemaakt te worden.

Daarna kan er een in de visie passend bestemmingsplan worden opgesteld. Dat is de volgorde zoals die in het ruimtelijk ordeningstelsel in Nederland gehanteerd wordt, en niet andersom.

- Het college kan niet zelf gaan bepalen wanneer ze zich aan een structuurvisie houdt en wanneer niet. Het maakt een overheid onbetrouwbaar als ze geen nieuwe structuurvisie opstelt en zich toch in de tussentijd niet laat leiden door haar eigen opgestelde visie. Het is geen gemotiveerd antwoord waarom men afwijkt van de structuurvisie.

22. De bestemming “Verkeersdoeleinden” is te grof

- In de bestemmingsregeling artikel 4 word onder de bestemming “Verkeersdoeleinden (V)” heel veel elementen verzameld:
 - a. verkeerswegen (stedelijke hoofdverkeersweg), inclusief busbanen, fietspaden, een industriespoor, trottoirs, parkeervoorzieningen;
 - b. groenvoorzieningen, bermen, taluds, wadi’s;
 - c. water en waterstaatswerken met de daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
 - d. nutsvoorzieningen;
 - e. milieuvoorzieningen (geluidwering, luchtkwaliteit).

Dit alles wordt op de plankaart aangeduid met een grijze kleur met daarin hoofdletter V. Op de plankaart is echter geen differentiatie naar, en concretisering van, de elementen a,b,c,d,e te vinden. Ook de beoogde rotondes, bushaltes, voetgangersoversteekplaatsen zijn niet opgenomen in de voorschriften, plankaart en legenda van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt daarmee onvoldoende inzicht en rechtszekerheid voor de belanghebbenden.

Reactie gemeente Nijmegen

In de toelichting bij het bestemmingsplan is te lezen waar sprake is van inpassing van een rotonde. Er is geen ruimtelijk relevante reden waarom deze een bijzondere verkeersbestemming zouden moeten hebben. Ook bushaltes en oversteekplaatsen vereisen geen bijzondere verkeersbestemmingen.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente heeft bij het voor de tweede keer ter inzage leggen van de bestemmingsplanstukken (op 30-09-2009), slechts één onderdeel van het bestemmingsplan gerepareerd: ze heeft namelijk bij de voorschriften over de "Doeleindenomschrijving" (4.1) toegevoegd: hoofdverkeerswegen 2x2 rijstroken, rotondes, parkeervoorzieningen. Maar op de plankaarten wordt nergens duidelijk OF en HOE deze gerealiseerd worden. In de planvoorschriften is niet aangegeven hoe de gronden met de verschillende (dubbel)bestemmingen ingericht zullen worden. Evenmin bevat het plan dwarsprofielen van de wegen in het plangebied. De exacte ligging van de rijstroken, alsmede het aantal daarvan, de fietspaden en bermen of het industriespoor kunnen niet van de plankaart of uit planvoorschriften worden afgeleid. Het plan maakt dus de aanlegmogelijk van een weg die wenselijk afwijkt van de weg die in het wegontwerp is aangegeven. Dit heeft ook directe effecten op de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteit kan weliswaar worden beperkt door het aanbrengen van obstakels zoals rotondes, verkeerslichten en drempels, doch deze obstakels zijn niet in het plan vastgelegd.

23. Voorzieningen uit de MER worden niet in de bestemmingsplanvoorschriften verankerd

- Volgens de MER zouden geluidswallen, geluidsschermen, afscherming, verhoogde bermen en stil wegdek in het bestemmingsplan “veiliggesteld” en “verzekerd” worden. Zie Conclusies Luchtkwaliteitsonderzoek, op pag. 29 van Bijlagerapport Luchtkwaliteit dd. 27-2-2007. In de Toelichting van het Bestemmingsplan op pag. 41 onder “Akoestische maatregelen” wordt

bepleit: "borging van de uitvoering van de akoestische maatregelen" en "Het maatregelenpakket zoals beschreven is opgenomen in het huidige ontwerp."

Er is echter geen borging in het bestemmingsplan te vinden. De maatregelen zijn ook niet opgenomen in de voorschriften, plankaart en legenda. Hoogte noch locatie van geluidswallen, geluidsschermen, "afscherming", verhoogde berm en etc. is terug te vinden op de plankaart. Plaatsing wordt alleen juridisch mogelijk gemaakt; er is echter geen enkele garantie dat de voorzieningen er ook daadwerkelijk komen.

- Op pag. 50 van het ontwerp-bestemmingsplan lezen we: "Borging van de uitvoering van de maatregelen is door verwerking in het ontwerp en de door de Raad op 7 februari 2007 vastgestelde Planexploitatie geschied. Op deze wijze wordt voldaan aan de vanwege het Besluit Luchtkwaliteit gestelde eisen conform art 7, lid 3 sub a van het de Regeling Saldering 2005 en kan het plan zonder meer tot uitvoering komen." De Planexploitatie maakt echter geen deel uit van de procedure en kan daarom niet tot borging van de maatregelen dienen. De borging van de maatregelen ontbreekt nu in de plannen en daarmee dus de benodigde rechtszekerheid voor de betrokkenen.
- De snelheidslimiet van 50 km/uur voor wegverkeer in het plangebied, is als uitgangspunt gebruikt in het verkeersmodel. Met het verkeersmodel zijn onder andere de effecten voor luchtkwaliteit en geluidhinder berekend. De snelheidslimiet en de benodigde trajectcontrole hierop is echter niet verankerd in het maatregelenpakket en in de bestemmingsplanvoorschriften. Verankering is mogelijk en gewenst door conform het "Standaard Bestemmingsplan gemeente Nijmegen" het voorschrift "Strijdig gebruik" op te nemen, waarin verkeerssnelheden >50 km worden verboden. Door dit na te laten geeft het plan onvoldoende zekerheid voor het niet overschrijden van de berekende effecten, zoals de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting.

Reactie gemeente Nijmegen

Ten aanzien van de relatie tussen de voorzieningen en de saldering verwijzen wij naar de reactie op nr. 13 punt i. Realisering van de Stadsbrug, de hoofddoelstelling van het plan, heeft op zichzelf al een positief milieueffect op luchtkwaliteit. De genoemde aanvullende milieuvoorzieningen worden in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt, zowel fysiek als financieel. Voor het milieuaspect geluid geldt dat in de voorschriften van het bestemmingsplan een relatie is gelegd met het Hogere Waardebesluit en de voorwaarden die daarin zijn gesteld*. Deze zijn gekoppeld aan een evaluatie van het aspect geluid uit het MER. De brug mag niet in gebruik worden genomen als niet aan de voorwaarden wordt voldaan, dit is in de voorschriften (artikel 5.4) opgenomen. De planexploitatie, waarvan de plantoelichting een beeld scheidt, is in het artikel 10 BRO overleg getoetst door de Provincie Gelderland. Vanwege aanwezige gevoelige informatie is deze niet integraal in het bestemmingsplan opgenomen. Het MER Stadsbrug bevat de relevante milieueffecten, inclusief een presentatie van de voorzieningen. Duidelijk is dat zonder de voorzieningen andere milieueffecten zullen ontstaan, welke strijdig kunnen zijn met de milieuwetgeving. Indien dergelijke strijdigheid ontstaat, is het voor belanghebbenden mogelijk de Gemeente te verzoeken om handhaving. Voor luchtkwaliteit dient de Gemeente jaarlijks verslag te doen van de gehele gemeentelijk situatie. De verzekering van de milieuvoorzieningen is verder voorzien in het uitvoeringsproces. Voor alle benodigde werkzaamheden aan de Stadsbrug en het tracé van de Energieweg zal de Gemeente zelf opdrachtgever zijn. De milieuvoorzieningen zullen onderdeel uitmaken van het programma van eisen, welke bindend wordt voorgeschreven aan de aannemers. Het snelheidsregime op het tracé is geen onderwerp dat in aanmerking komt voor een regeling in het bestemmingsplan. De verkeerswetgeving regelt dit onderwerp uitputtend.

* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

Nogmaals: de MER stelt dat "... de werkzaamheden mbt de aanleg van de Stadsbrug en de herinrichting van de Energieweg kunnen worden uitgevoerd, mits de in deze rapportage beschreven maatregelen worden genomen en deze op bestemmingsplanniveau worden veiliggesteld."

Immers de wijzigingen in het vastgestelde bestemmingsplan, zoals het specifieke gebruiksvoorschrift 5.1, bieden onvoldoende garantie voor de in het MER beloofde "veiligstelling", "waarborging" en "verzekering" in het bestemmingsplan. De handhaafbaarheid van specifiek gebruiksvoorschrift 5.1 is niet te garanderen. In het raadsbesluit staat onomwonden in de eerste alinea Milieugeluid: "De geluidreducerende maatregelen zijn niet dwingend voorgeschreven".

Het is bezwaarlijk dat onvoldoende gemotiveerd essentiële wijzigingen zijn doorgevoerd in het "Overzicht van akoestische maatregelen" in paragraaf 5.1 Geluid in de Toelichting van het bestemmingsplan. In de tabel wordt gratis verwezen naar bijlagen van een niet nader genoemd rapport.

Ons bezwaar over de snelheidslimiet van 50 km/u kan vervallen omdat dat intussen het bestemmingsplan overeenkomstig is gewijzigd.

24. Perceelsontsluitingen Energieweg onduidelijk

- Op pag. 29 van het ontwerp-bestemmingsplan lezen we: "Omdat slechts beperkt extra ruimte aan het profiel kan worden toegevoegd, voorziet het plan niet in de realisatie van parallelwegen. Een groot deel van de huidige perceelsontsluitingen zal daarom gehandhaafd blijven. Om toch het aantal perceelsontsluitingen te beperken zullen waar mogelijk parkeerterreinen geschakeld worden om zo als parallelverbinding dienst te kunnen doen. Verder wordt een aantal in- en uitritten verplaatst naar zijwegen."

Het is onduidelijk waar en hoe de perceelsontsluitingen uitgevoerd worden. Dit is bezwaarlijk omdat dit een schending is van het beginsel van rechtszekerheid.

- Wanneer parkeerterreinen worden geschakeld, gaan ze samen als een soort (vent)weg functioneren. In de MER is geen rekening gehouden met een parallelverbinding langs de Energieweg. Het verkeersmodel en de berekeningen voor het effect op de luchtkwaliteit dienen dan ook in de MER te worden aangepast. Tevens dient het plangebied van het bestemmingsplan hiervoor te worden uitgebreid omdat de parkeerterreinen nog geen deel uit maken van het plangebied.

Reactie gemeente Nijmegen

Het realiseren van een parallelweg maakt geen deel uit van de strekking van dit bestemmingsplan. De eventuele milieueffecten hiervan behoeven dan ook niet beschreven te worden. Het eventuele schakelen van parkeerterreinen is een aangelegenheid in de privaatrechtelijke context tussen eigenaren. Waar een mogelijkheid bestaat om het aantal uitritten te verkleinen zal de Gemeente dit in beginsel positief bezien en stimuleren. Op zichzelf zijn in- en uitritten voor percelen geen aangelegenheid die in het bestemmingsplan geregeld wordt. De vigerende bedrijfsbestemmingen langs de Energieweg laten ook ruimte voor erftoegangswegen en parkeren. Combineren van deze voorzieningen veroorzaakt geen strijdigheid met deze voorschriften, zolang geen sprake is van een nieuwe doorgaande weg. In het bestemmingsplan wordt er van uit gegaan, dat de ontsluiting van de aanliggende percelen rechtstreeks vanaf de Energieweg gebeurt, zonder parallelweg.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven onze ingediende bezwaren en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente zegt in haar reactie dat de parallelweg geen deel uitmaakt van het bestemmingsplan en dat daarom de MER dit ook niet hoeft te behandelen. Daarmee gaat de gemeente niet in op ons bezwaar, dat juist aangeeft dat een aan te leggen parallelweg of geschakelde parkeerterreinen wél

deel uit dienen te maken van bestemmingsplan en MER. De functie en milieu-effecten van een parallelweg zijn gekoppeld aan die van de Energieweg en diens ontsluitingen, en dienen dus in samenhang met het plangebied beschouwd te worden. Zie verder onze reactie onder punt 18. De gemeente gaat verder niet in op haar instemming met de initiatieven om een ventweg langs de Energieweg te realiseren (zie ook onder 18). Dit is volledig in strijd met de hier uit het bestemmingsplan geciteerde uitspraak op pag 29, dat er géén realisatie van parallelwegen in het plan is opgenomen. Komt er nu wel of niet een parallelweg? Wie het bestemmingsplan leest, denkt van niet. Tegelijkertijd werkt de gemeente mee aan het realiseren ervan. Dit is onbehoorlijk bestuur.

25. Wegcategorising - (ingetrokken)

26. Zeezoutaf trek

- In de MER wordt ook gebruik gemaakt van de zeezoutaf trek. Voor de gemeente Nijmegen, stelt de MER, geldt een zeezoutaf trek van 4 microgram/m³ op de jaargemiddelde fijn stof concentratie. Deze zeezoutaf trek wordt wel steeds toegepast maar ons inziens onterecht. De overheid kiest met de zeezoutaf trek voor minder strenge luchtkwaliteitsnormen dan de Europese normen. De Europese richtlijnen zijn ons inziens volstrekt helder over de zeezoutaf trek: niet toegestaan. De Europese richtlijn kent een aftrekmogelijkheid voor natuurverschijnselen, maar geen aftrekmogelijkheid voor normale achtergrondniveaus van natuurlijke oorsprong. Natuurverschijnselen worden in de Europese richtlijn limitatief genoemd. Het dient te gaan om: "vulkaanuitbarstingen, seismische activiteiten, geothermale activiteiten, spontane branden, stormverschijnselen of atmosferische resuspensie of verplaatsing van natuurlijke deeltjes uit droge gebieden". Zeezout is daarentegen van het achtergrondniveau een normaal bestanddeel van natuurlijke oorsprong, en ontbreekt daarom in de limitatieve opsomming. Het bestaan van zeezout in concentraties fijn stof was alom bekend tijdens de totstandkoming van de richtlijn. In april 1997 schreef een onderzoekscmissie (Technical Working Group on Particles, Particles Position Paper Final Version, 8 april 1997) in opdracht van de Europese Commissie een advies over de aanstaande richtlijn met ruime aandacht voor zeezout. Vervolgens is bij de vaststelling van de richtlijn de concentratie zeezout in de lucht nadrukkelijk opgenomen als component van de totale concentratie fijn stof in de lucht. De zeezoutaf trek in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is daarom in strijd met de Europese Richtlijn.

Reactie gemeente Nijmegen

In het luchtonderzoek in de bijlage luchtkwaliteit van het MER is de zeezoutaf trek niet toegepast. Dit stond niet expliciet in het (ontwerp)bestemmingsplan of het luchtonderzoek vermeld. In het validatierapport is de zeezoutaf trek wel toegepast, conform de uitgangspunten in de jurisprudentie.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. In de bijlage Woon- en leefmilieu (blz 12) bij de MER 2006 wordt juist wel verwezen naar het besluit luchtkwaliteit en dat zeezoutaf trek toepasbaar is. Wij nemen dan aan dat de zeezoutaf trek wel is toegepast omdat je niet naar regelgeving gaat verwijzen die je niet toepast. Het college van B&W geeft niet aan conform welke jurisprudentie zij het zeezout heeft afgetrokken. Het antwoord is niet gemotiveerd. Bovendien gaat zij niet in op onze opmerking dat volgens de Europese richtlijn zeezout ontbreekt in de opsomming van aftrekmogelijkheden. In bijlage 8 treft u een nadere motivering waarom, als er uitgegaan wordt van zeezoutaf trek, deze in ieder geval lager moet zijn dan de gebruikte 4 microgram/m³, omdat in analogie met de situatie in Venlo (die in het rapport gedetailleerd wordt uitgewerkt), de zeezoutaf trek nu stelselmatig te hoog wordt ingeschat.

27. Het CAR-model is niet adequaat

Het gebruikte CAR 5 model baseert zich op de meteorologische gegevens van de laatste twee jaar. Dat is te beperkt, de in de MER gebruikte twee jaren waren meteorologisch gunstige jaren voor de luchtkwaliteit. Op basis hiervan een prognose te baseren en een Stadsbrug realiseren is onverantwoord, je kunt de Stadsbrug immers niet weghalen als de meteorologische situatie weer verslechtert. Het is bekend dat in het stedelijk gebied de luchtkwaliteit de laatste jaren nauwelijks verbeterd is. Verder schiet het CAR-model tekort. Citaat uit een nieuwsbericht van het Milieu en Natuur Planbureau van 6 juli 2006: "Per saldo is deze complexe doorrekening van straattypen en verkeersintensiteit naar luchtconcentraties betekenisloos". Het MNP stelt dan ook voor om een eenvoudig voorschrift te maken: "Voor dit type straat mogen niet meer dan zoveel auto's per jaar rijden". Met het oog op de geprognosticeerde, hoge waarden voor onder andere fijn stof en NO₂ in en om het plangebied, vinden wij de eis gerechtvaardigd dat de gemeente vast dient te stellen hoeveel auto's er over de wegen rond de Stadsbrug mogen rijden.

Reactie gemeente Nijmegen

Het gehanteerde CAR-model is landelijk vastgesteld en wordt ter beschikking gesteld voor doorrekening van binnenstedelijke wegen. In het Validatieonderzoek luchtkwaliteit Stadsbrug 2008 is een recentere versie gehanteerd dan in het MER*. Een regulering van het aantal auto's is praktisch en theoretisch onmogelijk.

* zienswijze leidt tot wijziging plantoelichting en voorschriften.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. Het Car-model is een screeningsmodel om in te schatten of er een overschrijdingssituatie is. Een RIVM rapport (680600001) <http://www.mnp.nl/bibliotheek/rapporten/680600001.html> over de vergelijking van modellen voor de atmosferische verspreiding van verkeersemissies stelt dat bij de berekening van het aantal overschrijdingdagen voor fijn stof langs snelwegen de modelresultaten in een bandbreedte van 30% rond het gemiddelde liggen. Voor een typische stadswegsituatie is die bandbreedte 50%. Als naar de bijdrage van de weg alleen gekeken wordt dan is de marge voor NO₂ en PM₁₀ dichtbij de wegrand waar overschrijdingen kunnen voorkomen 30%. Het antwoord van de gemeente is onvolledig omdat het niet ingaat op de betrouwbaarheidsgrenzen van de gehanteerde modellen. Met name omdat een goede validatie van het Car-model ontbreekt. Het college geeft niet aan waarom het model adequaat zou zijn. Ze geeft ook geen antwoord op de opmerking dat de luchtkwaliteit in de stad de laatste jaren nauwelijks verbeterd is. In het validatieonderzoek gaat men er van uit dat het overschrijdingoppervlakte, woningen en aantal blootgestelden enorm zal afnemen tussen 2007 en 2010. Deze daling lijkt ons onmogelijk en in tegenspraak met bijvoorbeeld het rapport van de GGD Amsterdam waaruit blijkt dat de luchtkwaliteit de laatste jaren nauwelijks verbeterd is (bijlage 10). De geprognosticeerde verbetering van de emissies van voertuigen zoals opgenomen in de bijlage A van het CAR model is ongeloofwaardig. Veel Nederlands beleid wordt daarin verdisconteerd terwijl daarover voor het grootste deel nog geen besluitvorming is afgerond (bijvoorbeeld rekeningrijden).

28. Het evaluatieprogramma van de milieueffecten uit de MER ontbreekt

- Op pag. 14 van het ontwerp-bestemmingsplan lezen we: "Een evaluatie van de milieueffecten uit het MER kan aansluiten op de beslismomenten die worden voorzien in het ontwerpproces. Ook voor alle inpassingsaspecten, bijvoorbeeld de beeldkwaliteit van de Stadsbrug en toeleidende wegen geldt dat evaluatie van de effecten belangrijk is op het moment dat over het ontwerp wordt beslist. Het raadsbesluit over de vaststelling van dit ontwerpbestemmingsplan zal daarom een evaluatieprogramma bevatten. De uiteindelijke publiekrechtelijke besluiten over de realisatie van de brug c.a. zijn de bouw- en overige vergunningen en de ontheffing Flora- en Faunawet. Een eerder in de tijd gelegen (bij)stuuringsmoment voor de toetsing aan de uitgangspunten is daarom essentieel." Het evaluatieprogramma is niet bij de ter inzage liggende stukken opgenomen. Dit is ten onrechte, en daarmee zijn de stukken niet compleet. De geprognosticeerde hoge waarden van luchtverontreiniging,

in combinatie met de in deze zienswijze uitgesproken twijfels over de totstandkoming hiervan, rechtvaardigen de noodzaak van het ter inzage leggen van een uitgewerkt evaluatieprogramma.

Reactie gemeente Nijmegen

Het evaluatieprogramma is geen onderdeel van het bestemmingsplan zelf, maar onderdeel van het Raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. De evaluatie zoals voorgesteld en aangenomen in het raadsbesluit van 23 april 2008 is geen evaluatieprogramma. Er is bijvoorbeeld geen doel geformuleerd, noch een terugkoppeling om te kunnen ingrijpen als de ontwikkelingen modelmatig niet juist ingeschat zijn. Omwonenden die worden blootgesteld aan de verslechterde milieukwaliteit in Nijmegen West spelen geen rol in het evaluatieprogramma. Het enige wat de gemeente voorstelt is een toetsing of de praktijk niet anders is dan het model dat de gemeente hanteert. Een actieprogramma ontbreekt welke concrete maatregelen getroffen worden bij overschrijdingen. De geprognosticeerde hoge waarden van luchtverontreiniging, in combinatie met de in deze zienswijze uitgesproken twijfels over de totstandkoming hiervan, rechtvaardigen de noodzaak van het ook ter inzage leggen van een uitgewerkt evaluatieprogramma.

29. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn onvoldoende onderzocht (ingetrokken)

30. Behoud kastanjebomen (ingetrokken)

31. Onderzoek flora en fauna te beperkt

- In de MER, bijlagerapport Ecologie, is een aantal effecten op flora en fauna niet onderzocht. Denk aan:

- treinlawaai, industrielawaai en scheepvaartlawaai
- de effecten van de ontwikkeling van het Waalfront
- effecten van Ruimte voor de rivier
- effecten van vergunde ontgrondingen
- effecten door verandering van luchtkwaliteit

Voor een gedegen onderzoek naar de effecten van de aanleg van de Stadsbrug, moet natuurlijk ook gekeken worden naar de effecten die er nu al zijn of binnenkort komen. Voor een groot deel gaat het namelijk om een cumulatie van effecten. Als basis voor verdere besluitvorming is dus nog nadere onderbouwing nodig.

- Er zijn waarnemingen bekend van verblijfplaatsen van de steenmarters in het studiegebied van de MER, hoe gaat u daar mee om?

Reactie gemeente Nijmegen

De conclusie dat een aantal effecten op Flora- en fauna niet zou zijn onderzocht, te weten geluid en ruimte voor de rivier, is niet juist. Onderdeel van het MER Stadsbrug 2006 is het bijlagenrapport ecologie. Daarin zijn in hoofdstuk 2, bladzijde 13 tot en met 16, de effecten van de genoemde zaken bepaald en beschreven. Op dit punt is overigens sprake van gescheiden trajecten. Ten aanzien van de effecten van luchtkwaliteit in relatie tot de effecten op de in het plangebied aanwezige flora- en fauna kan worden gesteld dat er geen ecologisch onderzoek beschikbaar is die een directe relatie aantoont tussen luchtkwaliteit (als gevolg van infrastructuurwerken) en negatieve effecten op aanwezige natuurwaarden (dosis-effectrelatie). Derhalve is het

niet mogelijk om negatieve gevolgen van bijvoorbeeld fijn stof op natuurwaarden in de directe omgeving te bepalen.

Gezien de beperkte habitatsgeschiktheid van het plangebied is het onwaarschijnlijk dat leefgebied van steenmarters dermate wordt aangetast dat de gunstige staat van instandhouding in het geding komt. Door Bureau Waardenburg is in 2005 onderzoek gedaan naar de habitatsgeschiktheid van het gebied voor steenmarters. Geconcludeerd wordt dat het plangebied hooguit deel uitmaakt van het foerageergebied. Verblijfplaatsen zullen in de omgeving gezocht moeten worden. Niettemin dient bij de uitvoering van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te worden getoetst of er geen steenmarters worden gedood, verontrust of verjaagd, waarmee de verbodsbepalingen van de Flora en faunawet worden overtreden. De daarvoor dan benodigde ontheffing kan naar verwachting worden verleend.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. De gemeente gaat niet in op onze bezwaren, maar verwijst naar het hoofdstuk Ecologie uit de MER. Daarin staat echter juist dat deze effecten zoals scheepvaartlawaai en industrielawaai niet onderzocht zijn. Dit betekent dat het achtergrondlawaai wordt onderschat. Het gevolg hiervan is dat waarschijnlijk een groter gebied gecompenseerd moet worden dan nu voorzien.

Wat betreft de steenmarters voegen wij een gedocumenteerde waarneming bij van steenmarters die verblijven in een woning vlak naast het tracé, in een woning die ons inziens deel had moeten uitmaken van het studiegebied van de MER (zie bijlage 9).

32. Inzicht verkeersintensiteit in nachtelijke situatie ontbreekt

Over de avond- en de nachtsituatie zijn geen verkeerstellingen gedaan. Desondanks worden op grond van tellingen van de dagsituatie, berekeningen gedaan voor de avond- en nachtperiode. Het betreft hier dus aannames. Vervolgens worden op grond van deze aannames weer berekeningen (dus wederom aannames) gedaan voor de geluidsbelasting op geluidgevoelige bestemmingen in de avond- en nachtperiode.

Thans is de nachtsituatie relatief rustig. Thans is de Energieweg geen doorgaande verbindingroute. Na aanleg van de Stadsbrug, die expliciet een regionale functie heeft, wordt de Energieweg een schakel binnen het bestaande rijkswegennet. De consequentie hiervan wat betreft aantallen vrachtwagens, luchtkwaliteit en geluidsbelasting zijn onvoldoende onderzocht.

Reactie gemeente Nijmegen

De gebruikte methodiek voor de verkeerstellingen is gebaseerd op de landelijke richtlijnen van het ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Daar bij wordt de voorkeur gegeven om overdag te tellen en de nachtelijke uren daaruit te berekenen. Dit blijkt betrouwbare resultaten te geven en is te verkiezen boven nachtelijke tellingen. De kans op afwijkingen bij een momentopname in de nacht is statistisch te groot.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

Wij handhaven ons ingediende bezwaar en verzoeken deze als herhaald en ingelast te beschouwen. Voor de situatie is de gebruikte methodiek niet adequaat. De Energieweg zal, als deze 's nachts de mogelijkheid biedt van ongehinderde doorstroming, zeker als een kortere regionale verbindingroute gebruikt worden. De aanduiding in het bestemmingsplan spreekt niet voor niets over een hoofdverkeersweg. De gebruikte methodiek zal dan de nachtelijke situatie onderschatten en is daarmee niet adequaat om een goed beeld te geven van de nachtelijke geluidsbelasting. De gemeente verwijst naar landelijke richtlijnen. Echter, ons bezwaar is dat de Energieweg van karakter verandert. Dit rechtvaardigt maatwerk; tellingen in plaats van aannamen.

33. Inspraakprocedure onjuist, stukken ontbreken

Onduidelijk is welke stukken ter inzage liggen.

In het Open Huis van de gemeenten Nijmegen liggen 2 verschillende lijsten van stukken die bij het project Bestemmingsplan Stadsbrug horen, en waarop inspraak mogelijk is (zie onze zienswijze bijlage 8). De inhoud van deze lijsten wijkt af van de CD-ROM (gedateerd 29-05-2007) die de gemeente heeft toegezonden aan de mensen die reeds informatie hadden opgevraagd. Op de Website van de gemeente Nijmegen staat weer een andere lijst van stukken waarop inspraak mogelijk is (zie onze zienswijze bijlage 9). Al met al is het duister welke stukken nu ter inspraak liggen. In bijlage 11 (van onze zienswijze) is een overzicht opgenomen van welke stukken beschikbaar zijn en op welke manier.

Niet alle stukken liggen ter inzage

De toegestuurde CD-ROM (gedateerd 29-05-2007) voor de hernieuwde procedure bevat aanmerkelijk minder stukken dan de CD-ROM die de gemeente heeft teruggetrokken (gedateerd 29-03-2007). Zo ontbreekt bijvoorbeeld een aantal bijlagen van de MER2006 en Waalsprong Verkeersstructuur en Aanvulling MER. Zie bijlage 10 (van onze zienswijze) voor een overzicht van welke stukken op deze Cd-rom's staan

Dit impliceert dat niet alle stukken meer in de inspraak liggen. De volledige MER Stadsbrug dient als onderbouwing van het voorliggende Bestemmingsplan Stadsbrug. De Waalsprong Verkeersstructuur en Aanvulling MER is door de gemeente, op advies van de MER-commissie, expliciet gekoppeld aan de MER Stadsbrug en dient daarmee integraal afgewogen te worden, en beschikbaar te zijn voor insprekers.

De gemeente verwijst in de Reactienota naar een "algemene inleiding over het gebruik van het verkeersmodel in de bijlage". Deze "algemene inleiding" ontbreekt echter in de bijlage van de Reactienota.

Relevante stukken liggen niet ter inzage

De stukken waarop inspraak mogelijk is, verwijzen veelvuldig naar onderliggende stukken. Zonder deze stukken is een zorgvuldige beoordeling nagenoeg ondoenlijk. Deze stukken dienen dan ook ter inzage te liggen. Denk bijvoorbeeld aan de Startnotitie van de MER (2002) en het Richtlijnenadvies van MER-commissie (2003), die aan de basis staan van deze MER en daarvoor een het toetsingskader vormen. Zo ligt de Studie Rivierovergangen (2002) weer voor een belangrijk deel aan de basis van de startnotie. Al deze stukken dienen dan ook ter inzage te liggen.

Ook wordt bijvoorbeeld in de MER 2004 aangegeven dat de "Koepelnotitie" een vergelijkingskader biedt voor de milieueffectrapporten, die voor de A50, de A73 en de Stadsbrug zijn opgesteld. De MER verwijst daarbij voor verdere informatie weer naar de trajectnota/MER'en van de A50 en A73. Voor de insprekers dient dan ook de Koepelnotitie Waaloverschrijdende projecten 2004), de Trajectnota/MER A50 Ewijk-Grijsoord (2004) en de Trajectnota/MER Doortrekking A73 (2004) mede ter inzage te liggen, om zich zo een goed beeld te kunnen vormen van de materie.

Een aantal van dit soort voorbeelden is opgenomen in bijlage 12 (van onze zienswijze).

Conclusie:

De inzage van de stukken is slecht georganiseerd. Er zijn verschillende sets van stukken in omloop, al deze sets zijn onvolledig. De inspraakprocedure is daarmee onzorgvuldig gedaan, en moet onze inziens worden overgedaan.

Het is jammer dat u het verzoek uit onze inspraak op het voorontwerp niet hebt gehonoreerd: Citaat van punt 44 (onduidelijkheid welke stukken betrekking hebben op deze procedure) *Wij willen u verzoeken in de komende bestemmingsplanprocedure een duidelijke lijst met stukken toe te voegen zodat wij weten welke stukken van belang zijn.*

Jammer dat het niet gebeurd is.

Reactie gemeente Nijmegen

Gedurende de hernieuwde terinzagelegging (onze toevoeging: van het voorontwerp, in 2007) zijn de gebreken hersteld. Alle bij het bestemmingsplan behorende stukken hebben daarbij ter inzage gelegen.

Onze reactie en eventuele aanvullingen

De gemeente heeft bij de inspraakprocedure voor het voorontwerp in 2007 de stukken twee maal ter inzage gelegd. De eerste ronde heeft de gemeente door fouten moeten afbreken. Daarna zijn de stukken hernieuwd ter inzage gelegd. Onze bezwaren betreffen de hernieuwde terinzagelegging van het voorontwerp.

Anders dan de gemeente in haar reactie aangeeft, blijkt uit onze bezwaren dat de gebreken bij de tweede terinzagelegging geenszins hersteld waren. De procedure had ons inziens dan ook opnieuw gedaan moeten worden.

Op onze bezwaren gaat de gemeente Nijmegen verder niet in. Wij handhaven dan ook onze bedenkingen.

Het feit dat de gemeente nu ook de Raad van State verzocht heeft het goedkeuringsbesluit van de provincie voor het bestemmingsplan van de Stadsbrug te vernietigen, onder meer omdat de verkeerde versie in de inspraak was gelegd, ondersteunt onze stelling dat de inspraak niet goed is geregeld is en dat de procedure overnieuw gedaan zou moeten worden.

33a. Nieuw bezwaar: Overzicht van stukken ontbreekt

Ook in de nu lopende hernieuwde inspraakprocedure (najaar 2009), voor het indienen van bedenkingen bij de provincie, is onduidelijk welke stukken ter inzage liggen.

De gemeente heeft betrokkenen per brief over de hernieuwde terinzagelegging van het Raadsluit bestemmingsplan Stadsbrug (per 1 oktober 2009) geïnformeerd. Bij de brief waren het bestemmingsplan en de plankaarten bijgevoegd.

In de brief verwijst de gemeente voor de bijlagen naar een pagina van de gemeentelijke website. De bijlagen konden daar worden gedownload.

Het bestemmingsplan zelf bevat echter ook een overzicht van bijlagen, opgenomen op de inhoudspagina van de Voorschriften (zie pagina 65 van het Bestemmingsplan). Twee van deze bijlagen zijn opgenomen in het toegestuurde bestemmingsplan, de overige bijlagen waren niet bijgevoegd.

Beide overzichten overlappen elkaar gedeeltelijk, maar bevatten ieder ook bijlagen die niet op het andere overzicht voorkomen. Hiermee is voor betrokkenen die de brief ontvingen onduidelijk welke stukken terinzage lagen. Wel zijn de stukken uit beide overzichten bij het gemeentelijk informatiecentrum aanwezig om in te zien, maar ook hier wordt niet duidelijk welke stukken in de inspraak liggen en welke niet.

Ook nu ontbreken nog veel van de stukken waarvan wij eerder hebben aangegeven dat die ook in de inspraak zouden moeten liggen, of beschikbaar moeten zijn voor raadpleging (zie ook onze zienswijze).

Steeds weer hebben wij de gemeente verzocht (zie ook onze zienswijze) een lijst te maken van alle stukken die op de procedure betrekking hebben. Een dergelijke lijst ontbreekt nog steeds.

33b. Onduidelijkheid over status stuk

Een van de stukken die op de website zijn genoemd, is gedateerd na het raadsbesluit (29 mei 2008). Ons is onduidelijk wat de status van dit stuk is en waarom het (kennelijk) in de inspraak ligt. Het gaat om de notitie: Passende beoordeling vergunning Natuurbeschermingswet Stadsbrug Nijmegen 29 mei 2008.

Naar ons idee ligt deze notitie hier ten onrechte terinzage.



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
Dennenstraat 124
6543 JW NIJMEGEN
(024) 3780384
postbank: 1770432
e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
internet: www.leefmilieu.nl

33c. Nieuw bezwaar: Onredelijk vergoeding voor kopieën

Omdat het voor ons niet handig is de grote stapel nieuwe stukken in het open Huis te bestuderen, vroegen we bij de eerste ter inzagelegging van het besluit om een kopie van de stukken. Dit was mogelijk tegen betaling van de kosten. Voor de verschillende boekwerkjes werd ons 5 cent per pagina in rekening gebracht en € 7,15 per plankaart. Naar ons idee een redelijke vergoeding van de onkosten. Voor het boekwerkje met de Toelichting en Voorschriften (95 pagina's) moesten we echter € 40,- betalen (IP € 4,75). Dit boekwerkje verschilde in uitvoering op geen enkele manier van de ander boekwerkjes, ook bevatte het geen plankarten of zo. Wij vinden dat de gemeente Nijmegen hier een onredelijke vergoeding heeft gevraagd.

Ons inziens werpt de gemeente Nijmegen hiermee onevenredige drempels op voor inwoners om te participeren in de besluitvorming over een zo belangrijk besluit. In schril contrast hiermee staat de PR rond dit project, waarvoor kosten noch moeite worden gespaard.

Nieuwe bedenkingen

34. Status validatie-onderzoek 2009 is onduidelijk

- Ten behoeve van de juridische procedure bij de Raad van State (voor de eerdere versie van het bestemmingsplan) is er naast het bestaande Validatieonderzoek 2008, ook een Validatieonderzoek 2009 gemaakt. Dit onderzoek van juni 2009 is reeds in uw bezit vanuit die procedure. De status van dit nieuwe luchtkwaliteitsonderzoek en de relatie met onderhavige procedure is onduidelijk. Graag hadden wij hierover van u opheldering. Als het zo is dat het Validatie-onderzoek 2008 het luchtkwaliteitsonderzoek uit de MER vervangt, geldt dit dan niet ook voor het nieuwste onderzoek, het Validatieonderzoek 2009?

Met andere woorden: had de gemeente niet de resultaten van het Validatieonderzoek 2009 in een geactualiseerde versie van het bestemmingsplan moeten verwerken, in plaats van de (verouderde) versie van het Bestemmingsplan uit 2008 opnieuw ter inzage te leggen?

35. Studiegebied MER is te klein genomen

- Dit is geen nieuw bezwaar, maar een nieuwe onderbouwing van een eerder geuit bezwaar. Uit het validatieonderzoek blijkt opnieuw dat het doelgebied van de MER veel te klein bepaald is. Citaat uit het validatie-onderzoek van blz. 53. "Omdat deze effecten buiten het plangebied merkbaar zijn, is door middel van berekening vastgesteld wat het effect-gebied moet zijn (studiegebied)." Uit het validatie-onderzoek blijkt vervolgens dat dit effect-gebied ver buiten de grenzen van Nijmegen valt. Dit komt overeen met onze kritiek bij de zienswijzen dat het studiegebied van de MER te klein genomen is.

36. Salderen is geen vervanging voor adequate maatregelen

- Uit het validatieonderzoek blijkt dat de verslechtering van de luchtkwaliteit ruimschoots binnen het gekozen salderingsgebied valt. De modelmatige verbetering van de luchtkwaliteit treedt op in buitenstedelijk gebied. De emissies van het verkeer - zelfs met de aannames van de gemeente - die binnenstedelijk toenemen (tabel 5.3 validatieonderzoek, blz 25) worden gecompenseerd door een afname in het buitengebied. Het salderingsgebied is juist zo ruim gekozen om deze compensatie te realiseren. We vinden het verbazend dat men het gekozen salderingsgebied een maatregel noemt om de luchtkwaliteit te verbeteren en daardoor echte maatregelen achterwege laat. Deze hadden sowieso genomen moeten worden omdat door de overschrijdingssituatie men in een saneringssituatie verkeert.

- De gebiedsafbakening wordt bepaald door een relevante concentratiebijdrage te bepalen die gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. De ondergrens voor de relevante concentratiebijdrage is gesteld op 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Men vertaalt dit naar motorvoertuigen per etmaal. Geldt deze concentratiebijdrage voor NO_x of voor fijn stof of beide stoffen? Op bladzijde 27 van het validatieonderzoek staat dat deze ondergrens is overgenomen van een aanpak voorgesteld door het ministerie van V&W. Door deze aanpak te kiezen wordt een verslechtering van een overschrijdingsgebied in Nijmegen-West gecompenseerd door verbeteringen van de concentratie van 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ op wegvakken in het buitenstedelijk gebied. Het is ons inziens in strijd met de strekking en het doel van het besluit luchtkwaliteit. Uit deze aanpak voor de gebiedsafbakening gaat men voor een concentratieverschil voor fijn stof uit van 3000 mvt/etmaal. Is dit ook overgenomen in het validatieonderzoek in het bepalen van het overschrijdingsgebied voor fijn stof? En wat betekent 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ fijn stof voor het meenemen van wegen in het onderzoeksgebied in het binnenstedelijk gebied?

- Met deze wijze van salderen zijn wij het oneens en is volgens ons ook niet overeenkomstig de bedoeling van de Europese richtlijn luchtkwaliteit. Citaat van de richtlijn (7) "Overwegende dat in Richtlijn 96/62/EG is bepaald dat voor zones waar de concentraties van verontreinigende stoffen in de lucht hoger liggen dan de grenswaarden plus de eventuele tijdelijke overschrijdingsmarges, actieplannen dienen te worden uitgewerkt, teneinde ervoor te zorgen dat op de gespecificeerde datum (data) aan de grenswaarden wordt voldaan; dat in dergelijke actieplannen en andere op beperking gerichte strategieën, voor zover deze betrekking hebben op zwevende deeltjes, naast een beperking van de totale concentraties van zwevende deeltjes ook naar een beperking van de concentraties van

fijne deeltjes dient te worden gestreefd." Kortom er moeten gewoon actieplannen gemaakt worden met zekere maatregelen en niet, zoals nu gebeurt met vage afspraken als:

- actieve communicatiecampagnes
- invoering milieuzone
- stimuleren van bedrijven om op aardgas te rijden
- stimuleren van onderzoek naar de effecten van groen op de luchtkwaliteit

zoals opgenomen in "*Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2004-2007*" en "*Voorontwerp Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2005-2010*" en die worden genoemd op blz. 54 van het bestemmingsplan als maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

37. Salderen beschermt inwoners stad onvoldoende

- Uit het validatieonderzoek is niet op te maken waar de verschillen in de vergelijking tussen de autonome situatie en de situatie met de Stadsbrug optreden als je kijkt naar de emissies van het wegverkeer. Binnenstedelijk is er een hogere emissie van NOx in een situatie met de Stadsbrug dan in een autonome situatie. Deze hogere emissie is juist belangrijker dan de buitenstedelijke emissie want in de stad wonen mensen. De verslechtering van de milieukwaliteit in Nijmegen-West wordt gecompenseerd door verbetering van de luchtkwaliteit op de snelweg.

Met deze wijze van salderen zijn wij het oneens en is volgens ons ook niet overeenkomstig de bedoeling van de Europese richtlijn luchtkwaliteit.

- Om een goed beeld te schetsen voor de inwoners van Nijmegen had men de berekeningen ook moeten uitvoeren voor bijvoorbeeld alleen het binnenstedelijk gebied of alleen Nijmegen aan de zuidkant van de Waal. Nu geeft men een beeld hoe volgens de gemeente in de regio KAN de luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de aanleg van de Stadsbrug, dit biedt de onwonenden van het tracé geen bescherming.

Met deze wijze van salderen zijn wij het oneens en is volgens ons ook niet overeenkomstig de bedoeling van de Europese richtlijn luchtkwaliteit.

- Ook het aantal voertuigkilometers binnenstedelijk is hoger in een situatie met Stadsbrug. Maar dat is dan niet terug te vinden in de emissie van fijn stof in tabel 5.3. Hoe kan dat, meer vervoersbewegingen betekent toch meer uitstoot en dus meer fijn stof?

38. Saldering ondeugdelijk uitgevoerd

- De gemeente geeft niet aan waar de huidige knelpunten voor luchtkwaliteit liggen in het salderingsgebied. Daardoor is de uitgangssituatie onvoldoende vastgelegd, en kan de toegepaste saldering niet beoordeeld worden.

De gemeente concludeert (blz 26 validatieonderzoek) dat per saldo een licht positief effect is te zien voor het gehele salderingsgebied. Niet aangegeven is echter:

- hoe de getallen in tabel 5.2 - resultaten salderingsonderzoek, tot stand zijn gekomen;
- voor welke oppervlakten, woningen en bewoners de situatie verbetert dan wel verslechtert, en met welke waarden.

39. Geen duidelijkheid over gevoelige bestemmingen

- In de richtlijnen van de MER staat dat op een kaart moet worden aangegeven welke gevoelige bestemmingen in het gebied liggen waar sprake is van overschrijding van de norm van fijn stof. De gevoelige bestemmingen zijn ook in het validatieonderzoek niet meegenomen in het plan- en salderingsgebied en op dit punt beoordeeld. Men neemt wel woningen mee vanwege de langdurige blootstelling maar niet de gevoelige bestemmingen. De saldering is ondeugdelijk. Men heeft nergens gemotiveerd waarom gevoelige bestemmingen niet zijn meegenomen in het validatieonderzoek.

40. Prognose validatieonderzoek veel te optimistisch

- Men gaat uit van een veel te optimistische prognose. Tussen 2007 en 2010 zou het overschrijdingsoppervlak voor NO₂ gehalveerd zijn en het overschrijdingsoppervlak voor PM₁₀ bijna verminderd tot nul. Deze daling lijkt ons onmogelijk en in tegenspraak met bijvoorbeeld het rapport van de GGD Amsterdam, waaruit blijkt dat de luchtkwaliteit de laatste jaren nauwelijks verbeterd is

41. Input gegevens van verkeersmodel en validatieonderzoek kloppen niet

- In het verkeersmodel bestemmingplan van 18 december 2008 gaat men uit van gebiedsontsluitingswegen. Zo ook wordt de Energieweg als gebiedsontsluitingsweg getypeerd in 2020. Dit is niet terecht. De Energieweg is de onsluitingsweg naar het industrieterrein en de Container Terminal waardoor het aandeel vrachtverkeer veel hoger is dan gemodelleerd. Temeer omdat het vrachtverkeer dat nu over de Weurtseweg rijdt in de stadsbrugssituatie over de Energieweg zal gaan rijden. Het validatieonderzoek neemt dit uitgangspunt over waardoor het tot foutieve conclusies komt.
- Uit het validatieonderzoek en het verkeersmodel is niet op te maken of in beide studies dezelfde snelheid voor wegvakken is gekozen. Hanteert men in het verkeersmodel andere snelheden om de doorstroming en weerstand te bepalen als in het luchtkwaliteitsonderzoek?
- Een recente ontwikkeling is het besluit tot het doortrekken van de A15. Dit zal grote effecten hebben op de verkeersstromen via de A325, over de Waalbrug en de aan te leggen Stadsbrug. De verkeerseffecten van het doortrekken van de A15 zijn veel te laag ingeschat in het verkeersmodel.
- Eén van de redenen die de gemeente opgeeft voor het aanleggen van de Stadsbrug, is het feit dat de bestaande Waalbrug als gevolg van onderhoud en dijkeruglegging geheel of gedeeltelijk buiten bedrijf wordt genomen. In het validatieonderzoek is echter geen doorrekening gemaakt van dit verkeersscenario.
- Het gehanteerde kettingkastprincipe op de Energieweg zorgt ervoor dat motorvoertuigen meer kilometers maken dan op een normale weg: auto's rijden heen en terug om een afslag te kunnen nemen. In het verkeersmodel, en dus ook in de berekeningen van de luchtkwaliteit, is alleen met de doorgaande rijkilometers gerekend.
- De berekeningen gaan uit van het feit dat de A50 verbreed is of zeker verbreed wordt: "... het verbreden van de A50. Deze verbreding is nu verwerkt in het verkeersmodel." (pag 32 MER 2006). De verbreding van de A50 is echter nu nog niet gerealiseerd. De verbreding van de A50 is later gereed dan de Stadsbrug.

42. Correctie berekeningen luchtkwaliteit

Zoals eerder gemeld is bij de zienswijzen in de 1e bezwaarprocedure bij de provincie Gelderland was de feitelijke informatievoorziening bij alle rekenmodellen ver onder de maat.

In eerste instantie is door de gemeente uiteindelijk als "beste" informatie een cdrom verstrekt en een Excell-bestand.

Dit laatste bestand bevat de invoergegevens voor de berekeningen van de luchtkwaliteit.

Dit bestand was toentertijd zeer moeilijk toegankelijk, mede omdat de weg-(vak)aanduidingen voor het merendeel ontbreken en de koppelingen van de wegvakken onderling niet te volgen is.

Het in de 1e procedure aangevoerde bezwaar blijft volledig overeind.

Medio 2009 is in het kader van de beroepsprocedure bij de Raad van State het Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit juni 2009 van Witteveen en Bos toegezonden.

Bij navraag is middels een "Arcreader" ruime toegang verstrekt tot de invoergegevens van het CAR II rekenmodel. Deze gegevens, in de vorm van het hiervoor genoemde Excell-bestand, zijn dezelfde als ingevoerd t.b.v. het MER 2006, de Verkeersmodellen bestemmingsplan Stadsbrug 2007 en het Validatieonderzoek Luchtkwaliteit 2008 en vormen feitelijk de koppeling tussen de verkeersmodellen en de onderzoeken inzake de luchtkwaliteit.

In alle rekenmodellen blijkt de gemeente consequent dezelfde verkeersgegevens als invoer voor de rekenmodellen luchtkwaliteit te hanteren.

Op grond van de invoergegevens zijn berekeningen gemaakt van de luchtmissies op de Energieweg. Let op: emissies. Deze vormen binnen het CAR model de basis voor de berekening van de

concentraties welke getoetst worden aan de grenswaarden. Er wordt van uitgegaan dat deze berekeningen conform CAR II correct zijn uitgevoerd.

Berekening luchtmissies Energieweg

Deze beschouwing is om praktische redenen beperkt de situatie nu (2008) en de situatie 2020 met Stadsbrug.

Tellingen op 23 juni 2008 ter hoogte van de Gamma (= tussen Ambachtsweg en Industriplein) laten een percentage vrachtverkeer zien middelzwaar en zwaar (mz + z) van 5,3 + 10,3 en ter hoogte van de Hanos (=tussen Neerbosscheweg en de Dr. de Blecourtstraat) mz + z = 4,7 + 8,5.

De invoer in het CAR model 2008 laten percentages zien van respectievelijk 4,65 + 5,37 en 4,75 + 5,48.

Dit betekent voor de Ausgangssituatie (2008) bijna dubbele cijfers voor het zware vrachtverkeer in werkelijkheid in vergelijking met invoer van de gemeente voor het CAR model.

De druk die vrachtverkeer legt op de luchtmissies zou reden voor de gemeente moeten zijn om over een wat langere periode de Ausgangssituatie feitelijk (dus middels tellingen) vast te leggen en zich niet (alleen) te baseren op een extrapolatie van het verkeersmodel. Deze omissie klemt te meer daar het verkeersmodel feitelijk niet geschikt is om vrachtverkeer te voorspellen.

Het bevreemdt dat er door de gemeente in 2007 een onderzoek is gedaan naar het effect van het besproeien van de rijbaan op de Energieweg op de luchtkwaliteit en dat daarbij geen tellingen van de verkeersbelasting zouden hebben plaatsgevonden, immers de uitkomsten van een dergelijk onderzoek worden mede bepaald door de verkeersintensiteit en de -samenstelling ter plaatse.

Voorts is de extrapolatie van het aandeel vrachtverkeer op de Energieweg vanuit het Nijmeegs verkeersmodel niet geloofwaardig, immers er is geen weg in Nijmegen die te vergelijken is met de Energieweg als enige ontsluiting van het industrieterrein Nijmegen-West. Het vaststellen dat de Energieweg na realisatie van de Stadsbrug een gebiedsontsluitingsweg is, betekent echter niet dat de Energieweg qua verkeerssamenstelling kan worden gelijkgesteld met andere gebiedsontsluitingswegen in Nijmegen. Immers in Nijmegen is geen andere gebiedsontsluitingsweg te bekennen welke een zo'n omvangrijk industriegebied ontsluit.

Toch wordt deze redenering bijna letterlijk gebezigd in de MER 2006 en volgende rapporten.

Het minste dat gedaan had moeten worden (en kunnen) is het opstellen van een analyse van de samenstelling in de huidige situatie, bijvoorbeeld met een herkomst/bestemmingsonderzoek in relatie met het industrieterrein Nijmegen-West.

Vanwege het relatief grote effect van vrachtverkeer (zware vrachtwagens) op de luchtmissies, het bijzondere karakter van deze gebiedsontsluitingsweg en het feit dat het kettingkasteffect voor vrachtwagens met het industrieterrein als bestemming een substantieel hogere emissie oplevert, is het onbegrijpelijk dat er geen grondig onderzoek naar de samenstelling en hoeveelheid verkeer op de Energieweg ten grondslag heeft gelegen aan de lucht- en geluidsonderzoeken.

Voor 2020 zijn voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer de percentages ongeveer een halve procent lager in vergelijking met de ingevoerde percentages in 2008. In relatie met de toename van de totale intensiteit voor 2020 (van ca 24.000 mvt/etm in 2008 naar ca 36.000 mvt/etm in 2020) lijkt dit aannemelijk ware het niet dat in absolute zin de hoeveelheid zware vrachtwagens in 2020 op Energieweg lager is dan thans (2008) wordt geteld! In bijlage 11 zijn de resultaten van de tellingen weergegeven en vergeleken met de waarden uit het verkeersmodel (zie 1^e bijlage van bijlage 11).

Daar komt bij dat vanwege de toepassing van het kettingkastprincipe op een groot deel van de Energieweg in 2020 de werkelijke intensiteit tot een factor 1,5 in (zwaar) verkeer hoger kan zijn. Immers een (vracht-) auto met bestemming een locatie op het industrieterrein rijdt op de heenweg 2x hetzelfde deel van de weg (= kettingkast). Op de terugweg hangt dit af van de dan te kiezen rijrichting. Overigens wordt nergens in de onderzoeksrapporten gewag gemaakt van het feit dat het kettingkastprincipe een verhoging van de intensiteit tot gevolg heeft.

Voor zover in de visie van de gemeente sprake is van een afname van het vrachtverkeer op de Energieweg door een afname van het aantal bedrijven is dit nergens kwantitatief onderbouwd. Het tegendeel is het geval: de ContainerTerminalNijmegen heeft plannen aangekondigd tot een verdrievoudiging (van ca 80.000 naar 230.000 TUE) van de doorzet. Dit zijn containers welke alleen via de Energieweg kunnen worden aan- en afgevoerd.

Dit feit alleen heeft een ca 10% toename van het zware vrachtverkeer op de Energieweg tot gevolg. Containers worden nagenoeg altijd middels zware vrachtwagens vervoerd en de enige uitweging is via de Energieweg.

De verwijzing naar HOV, beprijzing, transferia etc. als een middel om de verkeersintensiteiten te doen verlagen snijdt geen hout, immers deze maatregelen hebben effect op het verkeer van personen, niet op vrachtverkeer. Deze invalshoek zou er overigens toe moeten leiden dat het aandeel vrachtverkeer in de totale verkeersintensiteit relatief zou moeten toenemen.

Modellering t.b.v. het CAR II berekening situatie 2020.

De aangereikte informatie maakt het mogelijk om per deelwegvak de invoer voor de CAR II berekeningen te bekijken; omgekeerd is de invoer dermate fijnmazig te modelleren dat weg- en snelheidsprofielen per te onderscheiden wegvak kunnen worden ingevoerd.

De CAR II berekeningsmethode kent voor stadsverkeer 3 snelheidstyperingen:

- C "normaal stadsverkeer" Typisch met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen 15 en 30 km/h, gemiddeld 2 stops per afgelegde kilometer.
- D "stagnerend stadsverkeer" Stadsverkeer met een grote mate van congestie, een gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h, gemiddeld 10 stops per afgelegde kilometer.
- E "stadsverkeer met minder congestie" Stadsverkeer met een relatief groter aandeel "free-flow" rijgedrag, een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 45 km/h, gemiddeld ca 1.5 stops per afgelegde kilometer.

Aan de snelheidstyperingen zijn emissiefactoren gekoppeld per voertuigcategorie. Deze factoren werken direct door op de berekende emissies op de beoordelingspunten naast de weg.

Uit de meegeleverde data blijkt het volgende.

- Voor de rotonde op de Neerbosscheweg en de Energieweg tot over een lengte van ca 160 m wordt snelheidstypering D aangehouden.
- Vanaf dit punt (ca 160 m ten noorden van de rotonde op de Neerbosscheweg) tot halverwege de rotonde Industrieplein, dit is de Energieweg inclusief de rotondes en oversteekplaatsen, wordt snelheidstypering E toegekend.
- Vanaf de rotonde Industrieplein tot de grens van het gebied van het bestemmingsplan aan de noordzijde wordt snelheidstypering C toegekend.

Hierbij valt het volgende op te merken:

1. De typering nabij de rotonde op de Neerbosscheweg lijkt correct.
2. De gekozen typering voor het traject op de Energieweg is een aanzienlijke overschatting van de doorstroming. De snelheid van zware vrachtwagens op een rotonde is hooguit 10 à 15 km/h. Dergelijke vrachtwagens houden vanwege hun afmetingen het overige verkeer op, in het bijzonder indien de rotonde als kettingkast, dus als U-turn, wordt gebezigd. Dan wordt immers ook het verkeer op de Energieweg in de andere richting geblokkeerd. De afstand tussen de rotondes bedraagt respectievelijk ca 650 en ca 800 m met tussen de rotondes nog elk een met verkeerslichten geregelde gelijkvloerse oversteek voor fietsers. Daar komt bij dat, de visie van de gemeente volgend, zwaar vrachtverkeer in hoofdzaak moet worden beschouwd als bestemmingsverkeer voor het industrieterrein. Dit houdt in dat er veel rechtsafslaand (vracht-) verkeer naar de bedrijven ten westen van de Energieweg is. Afslaand en inkomend vrachtverkeer (= vanuit een uitrit) vormt een belemmering, vaak over 2 rijbanen, voor het doorgaand verkeer. Hier kan dan ook bezwaarlijk worden gesproken van free-flow rijgedrag. De snelheidstypering zou tenminste moeten worden gewijzigd in C en plaatselijk, op de rotondes, in D. Hiermee zou recht worden gedaan aan de gecompliceerde verkeerssituatie zoals de "kettingkast", het relatief grote aandeel vrachtverkeer dat gebruik moet maken van de kettingkast en de aanwezigheid van oversteekplaatsen met verkeerslichten en het gebruik van in/ en uitritten.
3. Voorts valt op dat het traject van de Stadsbrug zelf, dus aan de noordzijde van de laatste rotonde op de zuidoever, de snelheidstypering C wordt gebezigd. Hier lijkt echter eerder sprake van een redelijke mate van doorstroming over een langer (ca 1600 m) traject. Hier zou eerder snelheidstypering E op z'n plaats zijn.

In het tweede deel van bijlage 11 zijn de snelheidstyperingen weergegeven zoals deze in het model zijn toegepast (zie bijlage 2 van bijlage 11).

Om een en ander te kwantificeren zijn zo objectief mogelijk de emissies van NO₂ en PM₁₀ voor 2020 berekend op een locatie halverwege de rotonde Dr. De Blecourtstraat en de rotonde bij de Ambachtsweg. Uitgegaan is van de intensiteiten zoals zijn opgegeven maar voor het aandeel zwaar verkeer voor 2020 zijn de telgegevens van 2008 aangehouden. Daardoor wordt de totale intensiteit voor 2020 licht verhoogd.

Voor de kettingkast wordt ingeschat dat voor personenauto's en middelzware vrachtauto's er een toename plaatsvindt van 25% van de getelde aantallen 2008 en voor zware vrachtwagens een toename van 50% t.o.v. de getelde aantallen 2008. Hiermee wordt de visie van de gemeente gevolgd dat toename van het verkeer op de Energieweg t.g.v. de Stadsbrug in hoofdzaak personenauto's betreft. Ook is er van uitgegaan dat er geen toename plaatsvindt van het bestemmingsverkeer van de Energieweg naar het industrieterrein. Er is als gemiddelde snelheidstypering C aangehouden op de Energieweg.

Dus waarlijk een conservatieve inschatting.

Voor het model 2020 van de gemeente is eenzelfde berekening gemaakt, gebruik makend van de gegevens uit het verkeersmodel. De specifieke emissies zijn van CAR II 8.0 (2008), jaar 2020.

In het derde deel van bijlage 11 zijn berekeningen van de emissies voor NO₂ en PM₁₀ weergegeven (zie bijlage 3 van bijlage 11).

Het resultaat is een 20% hogere emissie aan NO₂ en een 38% hogere emissie aan fijn stof in vergelijking met de emissies berekend met de gegevens uit het model 2020 van de gemeente.

Tenslotte, de gemeente Nijmegen heeft het voornemen bekend gemaakt om over de Stadsbrug naar verhouding meer verkeer te leiden dat anders over de Waalbrug zou rijden. Het hoofddoel van dit voornemen is om de binnenstad (Oranjesingel en Canisiussingel en aansluitende wegen) enigermate te ontlasten. Op zichzelf bezien een loffelijk initiatief.

Dit betekent evenwel een toename van betekenis van de verkeersintensiteiten op de Stadsbrug, de Energieweg en aansluitende wegen alsmede een negatieve impuls voor de doorstroming over de Energieweg.

Conclusies

Bij de modellering van het verkeersmodel is geen rekening gehouden met het specifieke en voor Nijmegen unieke karakter van de Energieweg als ontsluitingsweg van een groot industrieterrein en het daaraan gekoppelde hoge aandeel vrachtverkeer door de merendeels logistieke bedrijvigheid.

Evenmin is rekening gehouden met de gevolgen van de gekozen verkeersafwikkeling, zoals het kettingkast principe, de directe uitweging van bedrijven op de weg en grote aantal belemmeringen (rotondes en oversteekplaatsen) over een korte afstand, op de doorstroming.

Het kettingkastprincipe leidt tot een hogere intensiteit vanwege het dubbel rijden. Deze verhogingen zijn niet terug te vinden in het verkeersmodel (dat daar overigens niet op ingericht is).

Een relatie van met name de intensiteit van het vrachtverkeer met de huidige (2008) situatie ontbreekt geheel.

De doorstroming van het verkeer op de Energieweg wordt, onverklaarbaar en onverklaard, onrealistisch hoog ingeschat.

Een conservatieve (behoudende) berekening van de luchtemissies, waarin wel rekening wordt gehouden met bovengenoemde effecten, laat zien dat sprake is van een 20% hogere emissie aan NO₂ en een 38% hoger emissie aan PM₁₀ dan door de gemeente in haar rapportages wordt aangegeven.

Op geen enkele wijze is rekening gehouden met de toename van het verkeer tengevolge van een verhoging van de intensiteit ten gunste van een verlaging van de intensiteit op de route via de Waalbrug.

43. Studiegebied MER Waalsprong ontbreekt

Op basis van het niet (meer) ter inzage leggen van de stukke van de Waalsprong komen wij tot de volgende bedenking:

In een eerdere fase van deze procedure is *de Aanvulling MER verkeersstructuur Waalsprong*, ter inzage gelegd (zie punt 33). Ons inziens ten onrechte is deze aanvulling niet meer in de verdere procedure meegenomen. Nu wordt er een besluit genomen over de zuidelijke kant van het tracé van het Stadsbrug zonder dat de inwoners in Nijmegen-Noord er bij betrokken worden. Als deze inwoners te zijner tijd inspraak willen leveren op de verkeersafwikkeling van de Stadsbrug in hun wijken is dat alleen nog maar marginaal mogelijk omdat het besluit over het deel van het tracé aan de andere kant al genomen is (daarmee ligt voor hen natuurlijk veel vast).

Volgens ons is hiermee de MER onvolledig uitgevoerd, immers een belangrijk deel van het gebied waarop de Stadsbrug invloed zal hebben ontbreekt. Dit klemt des te meer omdat voor de saldering wel dit gebied (tot Arnhem) onderdeel is geworden van het besluit en de MER-commissie adviseert de aanvullende MER verkeersstructuur mee te nemen in de besluitvorming.

44. Ten onrechte auteursrecht uitgeoefend

Op het Validatieonderzoek Stadsbrug luchtkwaliteit 2008 van maart 2008 staat op de binnenpagina een copyright mededeling: "Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs b.v. noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd." Wij hebben bezwaar tegen het auteursrecht dat Witteveen+Bos uitoefent. Een dergelijk rapport dat onderdeel is van een juridische procedure moet ook door onze vereniging aan belangstellenden verstrekt kunnen worden (bijvoorbeeld door publicatie op onze website). Het gaat om een rapport dat vervaardigd is in opdracht van de gemeente Nijmegen en daarop kan geen auteursrecht rusten op grond van de Wet auteursrecht Artikel 11: "Er bestaat geen auteursrecht op wetten, besluiten en verordeningen, door de openbare macht uitgevaardigd, noch op rechterlijke uitspraken en administratieve beslissingen."

Het gaat hier immers om een administratieve beslissing.

45. Bij hoofdverkeerswegen is nieuwe MER nodig.

Tot nu toe is er steeds vanuit gegaan dat we bij de Stadsbrug en de Energieweg te maken hebben met gebiedsontsluitende wegen. In het voorliggende Bestemmingsplan wordt nu opeens gesproken over hoofdverkeerswegen. Zie hiervoor het Bestemmingsplan bij de Voorschriften, waar in de Doeleindenomschrijving in artikel 4.1 het begrip "hoofdverkeerswegen" is toegevoegd (p. 72), en artikel 5.1 waar het begrip "verkeerswegen" zelfs is vervangen door "hoofdverkeerswegen" (p.74). Wij maken hiertegen bezwaar.

De MER is gemaakt voor een situatie met gebiedsontsluitende wegen, niet voor een situatie met hoofdverkeerswegen. In geval van hoofdverkeerswegen is er sprake van een andere situatie, waarvoor een nieuwe MER nodig is.