



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

**Aan:** Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA 's-Gravenhage

**Datum:** 11 november 2010

**Onderwerp:** Aanvullende stukken m.b.t. Beroep met betrekking tot goedkeuringsbesluit Provincie Gelderland bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein te Nijmegen  
Uw kenmerk: 201001393/1/R2

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maken wij van de gelegenheid gebruik om aanvullende stukken in te brengen.

- **Bijlage 1.** Balans van de Leefomgeving 2010 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), paragraaf 2.3 Luchtemissies en lokale luchtkwaliteit blz. 70 – 83

In deze paragraaf worden de laatste inzichten over luchtkwaliteit op een rijtje gezet en de betekenis van de uitkomsten uiteengezet. De uitkomsten zijn dat volgens het PBL de toekomstige ramingen voor NO<sub>x</sub> naar boven bijgesteld moeten worden en dat de fractie zeezout in Oost Nederland te hoog is ingeschat. Hieronder de relevante verwijzingen.

- **Bijlage 2.** Kaarten van de NO<sub>2</sub> overschrijdingen in 2009 in de omgeving van het plangebied, afkomstig van de site West en Weurt (<http://www.westenweurt.nl>).
- **Bijlage 3.** Nulmeting van het NSL monitoringsprogramma. Analyse van de uitgangssituatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. RIVM rapport 680712001/2010 van J. Wesseling en R. Beijk.

Wij zullen aan de hand van bovengenoemde bijlagen de relevante punten kort stuk voor stuk bespreken en aangeven op welke punt ze een nadere onderbouwing leveren voor ons beroep.

#### **A. NO<sub>x</sub>-emissies vrachtwagens niet verminderd hoewel dit in de gebruikte modellen wel was voorspeld.**

Op blz. 73 en verder van Balans van de Leefomgeving 2010 wordt toegelicht waarom de NO<sub>x</sub>-emissies van wegverkeer hoger zijn dan tot nu toe gedacht. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de vrachtwagens onder praktijkomstandigheden veel meer NO<sub>x</sub> emissies veroorzaken. Wel een factor 2 à 3 hoger dan de uitkomsten van de modelberekeningen tot dan toe. Ditzelfde blijkt ook duidelijk uit de figuur 2.4 op blz. 74.

Op blz. 77 kwantificeert het PBL de tegenvaller. Citaat: *Doordat auto's in de praktijk meer NO<sub>2</sub> uitstoten dan de norm, zijn de geraamde NO<sub>2</sub>-concentraties voor 2015 hoger dan in 2009 berekend. Gemiddeld over de stedelijke agglomeraties Utrecht en Rotterdam bijvoorbeeld is de verhoging iets meer dan 3 µg/m<sup>3</sup> in 2015. Dicht bij snelwegen is de berekende verhoging circa 3 tot 6 µg/m<sup>3</sup> in 2015. Afgezet tegen de luchtkwaliteitsnorm van 40 µg/m<sup>3</sup> gaat het dus om een forse tegenvaller. De (lokale) saneringsopgave voor NO<sub>2</sub>, langs snelwegen en stadswegen is hierdoor groter dan vorig jaar bij de vaststelling van de NSL werd geraamd.* (vet van ons).

Dit probleem speelt volgens het PBL op stadswegen. Zoals bekend is de Energieweg waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft een stadsweg met een groot aandeel vrachtverkeer, mede

vanwege het nabijgelegen industrieterrein waarop grote transportbedrijven en een flink aantal groothandels gevestigd zijn.

Het rapport van de PBL ondersteunt onze beroepsgrond 27 en 40. In beroepsgrond 27 gaat het over de ons inziens niet realistische prognoses (27. Het CAR-model is niet adequaat) en in beroepsgrond 40 betogen wij de dat de prognoses waarvan het validatieonderzoek uitgaat veel te optimistisch zijn. Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft ons hierin dus gelijk.

## **B. Prognoses lokale luchtkwaliteit te rooskleurig**

In het verweerschrift verwijst de gemeente Nijmegen regelmatig naar het NSL. Echter het PBL zegt hierover letterlijk op blz. 77 van bijlage 1: *Bij de rekenuitkomsten van het NSL past een kanttekening. Lokale ramingen van de luchtkwaliteit kennen een onzekerheidsmarge van 15 tot 20%. Daarnaast zijn er nog onzekerheden die verband houden met de jaarlijkse fluctuaties in het weer (zie bijlage 1 blz. 77). Dit betekent dat niet met zekerheid kan worden bepaald of de normen daadwerkelijk tijdig haalbaar zijn. De lokale NSL-rekenuitkomsten laten zien dat er een groot aantal hoogbelaste stadswegen in de grote steden zijn waar de geraamde concentraties van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in 2015 resp. 2011 slechts 1 à 2 µg/m<sup>3</sup> (ofwel 3-6%) onder de norm liggen. Gezien de grote onzekerheid in de lokale ramingen blijft op deze locaties het risico bestaan dat de concentratie niet tijdig onder de norm uitkomt, bijvoorbeeld door een ongunstig meteorologisch jaar of door eventueel tegenvallende effecten van maatregelen.*

Het PBL voegt er op dezelfde bladzijde nog aan toe dat de hierboven gegeven marge van 15 tot 20% geen rekening houdt met de meteorologische variaties die ook op blz. 77 van het rapport geschat worden op 5% tot 9%, bovenop de eerder genoemde onzekerheidsmarge van 15% tot 20%.

Verder wijst het PBL erop dat de lokale saneringsopgave nog groter is geworden door de onder punt A al aangehaalde tegenvallende NO<sub>2</sub> emissies van het vrachtverkeer.

Op blz. 78 van de Balans van de Leefomgeving 2010 staat dat de kilometerheffing niet zonder meer afgeschaft kan worden zonder dat er vervangende maatregelen genomen worden. Nu zijn op dit moment de positieve effecten van de kilometerheffing wel in de modellen opgenomen. Intussen is duidelijk is dat deze maatregel niet genomen gaat worden en dat zonder deze ingrijpende en effectieve maatregel de prognoses niet tijdig gehaald kunnen worden. Vervangende maatregelen zijn nog niet vastgesteld en zeker is in ieder geval dat deze niet meer tijdig geïmplementeerd kunnen worden.

Kortom de toekomstige situatie zoals het NSL die schetst is veel te rooskleurig. Deze prognoses maken ook onderdeel uit van de prognoses zoals die zijn opgenomen in het CAR-model en het Validatieonderzoek Stadsbrug 2009. Opnieuw ondersteunt het rapport van het PBL onze beroepsgrond 12, 27 en 40. Beroepsgrond 12 wijst op de noodzaak van een worst case scenario. Uit de aangehaalde stukken blijkt dat hier alle aanleiding toe is. Beroepsgrond 27 geeft aan dat de prognoses van het CAR-model niet adequaat zijn en in beroepsgrond 40 betogen wij de dat de prognoses waarvan het Validatieonderzoek Stadsbrug uitgaat veel te optimistisch zijn. Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft ons hierin dus gelijk.

## **C. Zeezoutcorrectie te hoog ingeschat**

In beroepsgrond 26 (Zeezoutaftrek) en bijlage 8 van ons oorspronkelijke beroep onderbouwen wij waarom de zeezoutaftrek lager moet zijn dan de gebruikte 4 µg/m<sup>3</sup>. Het PBL blijkt het nu met ons eens te zijn. Op blz. 82 van het rapport Balans van de Leefomgeving 2010 stelt het PBL: *Het aandeel zeezoutaerosol in PM<sub>10</sub> blijkt kleiner te zijn dan tot nu toe werd verondersteld. Dit blijkt uit nieuwe metingen (Matthijssen en Koelemeijer, 2010). De gemeten concentratie PM<sub>10</sub> mag gecorrigeerd worden voor het zeezoutgehalte want zeezout is een niet door de mens beïnvloedbare natuurlijke fractie en is bovendien niet schadelijk voor de volksgezondheid. Nu blijkt dat deze zeezoutcorrectie in de Nederlandse regelgeving groter is dan op grond van de nieuwe metingen gerechtvaardigd zou zijn. Voorbereidend onderzoek voor een eventuele aanpassing van de zeezoutcorrectie loopt. Wordt de*



---

zeezoutcorrectie inderdaad bijgesteld, dan kan het op belaste locaties moeilijker worden aan de PM10-norm te voldoen. **De overschatting van het aandeel zeezout is het grootst in het oosten van het land** (vet van ons).

#### **D. NO<sub>2</sub> overschrijdt in 2009 de normen in en buiten het plangebied**

Uit de kaarten uit bijlage 2 blijkt dat de normen van NO<sub>2</sub> op dit moment in het gebied op veel plaatsen overschreden worden. Dit komt overeen met de uitkomsten van het Validatierapport Stadsbrug dat ook voor alle jaren uitgaat van overschrijdingen van NO<sub>x</sub>. Wij willen hierbij vooral de aandacht vestigen op de effecten op de wegen rondom het plangebied. Deze wegen hebben te maken met veel grote overschrijdingen, en ten gevolge van de toename van verkeer door dit bestemmingsplan ook van verdere toename in de toekomst. De gevolgen hiervan zijn in de onderliggende MER niet meegenomen, omdat het gebied waar de MER over gaat beperkt is tot het gebied direct grenzend aan de Energieweg, het Stadsbrugtracé en de Oosterhoutse waarden. De effecten van de toename van het verkeer zijn echter veel verder merkbaar. Denk aan de Neerbosscheweg en de Graafseweg. Wegen die ook allemaal al te maken hebben met grote overschrijdingen van de NO<sub>x</sub> normen.

#### **E. Validatie NSL**

In het verweerschrift verwijst de gemeente Nijmegen regelmatig naar het NSL. Echter uit bijlage 3 van het RIVM-rapport, *De nulmeting van het NSL monitoringsprogramma* blijkt dat het monitoringsprogramma van de NSL nog niet is gevalideerd. Er zijn nog grote vragen over de uitkomsten van de tool vooral omdat de input gegevens niet kunnen worden vastgesteld.

Citaat van de conclusie op blz. 55: *De mate van transparantie van de invoergegevens is tweeledig: enerzijds zijn de exacte cijfers waarmee wordt gerekend transparant en openbaar beschikbaar. De kwaliteit van de generieke invoercijfers is verifieerbaar. Anderzijds is van de lokale invoergegevens niet duidelijk hoe deze zijn opgebouwd. **De kwaliteit, volledigheid en onzekerheid van deze gegevens kan in het algemeen met het huidige systeem niet worden vastgesteld.** De geleverde onderbouwing voor verschillende in de rekenresultaten verwerkte maatregелеffecten is slechts beperkt verifieerbaar. In enkele gevallen worden resultaatverplichtingen voor lokale knelpunten gegeven in plaats van concrete maatregelen. De haalbaarheid van zowel deze resultaatverplichtingen als gehanteerde maatregелеffecten kan niet worden vastgesteld. Daarnaast is het jaarlijkse actualisatieproces gevoelig voor het ontstaan van een bias in de resultaten. In de monitoring van het NSL zijn de wegbeheerders verantwoordelijk gesteld voor de kwaliteit van deze lokale invoergegevens.* Kortom de uitkomsten van de NSL kunnen niet gebruikt worden want ze zijn nog niet gevalideerd.

#### **F. Onbetrouwbaarheid verkeerscijfers**

Uit bijlage 3 van het RIVM-rapport met als titel *De nulmeting van het NSL monitoringsprogramma* blijkt dat de gebruikte verkeerscijfers niet gecontroleerd kunnen worden. (blz. 28). De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de wegbeheerder. Uiteraard is dit punt niet alleen aan de orde bij de monitoring van de NSL maar speelt ook een rol bij andere modellen zoals het CAR-model.

Citaat blz. 28. *Voortbouwend op het vorige punt is er ondanks de grote mate van transparantie wat betreft de verkeerscijfers, geen inzicht in de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen. De volledigheid en juistheid van deze invoergegevens is evenwel cruciaal voor de analyses en conclusies die het BM in het kader van de monitoringsrapportage uitvoert respectievelijk rapporteert. Het gebrek aan inzicht vormt een belangrijk risico omdat het BM de volledigheid en juistheid van de gegevens maar heel beperkt kan verifiëren (bijvoorbeeld door middel van consistentiechecks).*

*Tegelijkertijd is door de openbaarheid en transparantie van de invoergegevens het voor (lokale) belanghebbenden mogelijk om hier controles op uit te voeren. Dit vormt een potentiële waarborg voor de kwaliteit van gegevens. Voor de berekeningen van een gepasseerd jaar kan dit op basis van de*



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

---

*gegevens in de Monitoringtool die men bijvoorbeeld kan controleren op basis van eigen waarnemingen.*

In ons beroep hebben wij al gewezen op de onbetrouwbaarheid van de gegevens en zoals hierboven aangegeven hebben we de eigen (afwijkende) waarnemingen in ons beroep opgenomen. Het gaat daarbij om onze beroepsgrond 7. Het verkeersmodel hanteert verkeerde aannamen.

Verder laten wij u hierbij als reactie op uw brief van 3 november 2010 weten dat wij accoord gaan met het feit dat mede op grond van de planexploitatie uitspraak wordt gedaan en dat wij ons daarbij van bewust zijn dat er op deze stukken een geheimhouding rust. Wij respecteren deze geheimhouding.

met vriendelijke groet,

Marga Jacobs  
Voorzitter

Claudia van Steen  
Secretaris