



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

Betreft: Pleitnota m.b.t. Beroep met betrekking tot goedkeuringsbesluit Provincie Gelderland bestemmingsplan Stadsbrug en Energieweg tussen Neerboscheweg en Industrieplein te Nijmegen. Uw kenmerk: 201001393/1/R2

Zitting 24 november 2010 om 10.00 uur.

1. De situatie

Het gaat in de omgeving van het tracé van dit bestemmingsplan om een gebied dat op het gebied van lucht, geluid en geur al meer dan 20 jaar te zwaar belast is. Al heel veel jaren werken de lokale overheden met milieu- en bewonersgroepen samen om de milieukwaliteit te verbeteren omdat er op veel punten sprake was, en is, van overschrijdingen. De lokale overheden hebben dan ook, zoals de gemeente in haar verweerschrift aanhaalt, actieplannen opgesteld. Uiteraard is dat prima. Een van de onderwerpen die niet in deze actieplannen betrokken is en ook niet betrokken mocht worden, was het plan voor de stadsbrug. Het zal niet verbazen dat de omringende bewoners en bedrijven geen stadsbrug wilden omdat die door de verkeerstoename een vergroting van de milieudruk zou opleveren. De bedrijven vreesden daarbij niet meer bereikbaar te zijn.

Wij staan hier voor de milieubelangen van de mensen die in het gebied wonen, werken en naar school gaan. Deze mensen hebben recht op een aanpak die hun belangen behartigt, die uitgaat van zorgvuldige belangenafweging en hen in staat stelt te participeren in de besluitvorming. Daarbij moeten ze er vanuit kunnen gaan dat hun belangen zorgvuldig worden afgewogen door de betrokken overheden. Wij zullen aangeven wat er ons inziens aan geschort heeft.

2. Goedkeuringbesluit provincie Gelderland onzorgvuldig genomen

Zoals in ons beroep aangegeven wordt door de provincie vrijwel nergens ingegaan op de nadere motiveringen en aanvullingen van ons beroep. De provincie Gelderland gaat daarbij zelfs nog verder. In de tweede behandeling van het beroep behandelt ze punten die niet zijn ingebracht en omgekeerd behandelt de beroepsgronden niet, die wel zijn ingebracht. De gemeente Nijmegen is het daarbij met ons eens. In haar verweerschrift stelt ze namelijk letterlijk op blz. 15: "*Wij lopen de beroepsgronden langs en zullen **waar nodig** en wenselijk een aanvulling/verbetering geven van de beoordeling van de Provincie in het goedkeuringsbesluit*". Vervolgens volgen er 10 bladzijden met aanvullingen en verbeteringen. Op blz. 24 concludeert de gemeente Nijmegen dat met het verweerschrift de punten zijn aangevuld en/of gecorrigeerd. Hierdoor wordt echter het op 23 december 2009 genomen goedkeuringsbesluit van de Provincie Gelderland niet anders of beter. Het is immers al genomen op basis van de eerder genoemde zeer gebrekkige motivering. Het is dus ook niet de gemeente Nijmegen die hier aanvullingen en verbeteringen had moeten geven maar de provincie Gelderland in een veel eerder stadium.

3. Basiskwaliteit

In haar verweer geeft de gemeente Nijmegen aan dat de provincie Gelderland er in de behandeling van het beroep vanuit ging dat de normen van 2010 gehaald zouden worden en dat zij geen weet kon hebben van het uitstel dat daarvoor is aangevraagd. Echter dit uitstel is op 7

april 2009 verleend en het goedkeuringsbesluit van de provincie Gelderland dateert van 23 december 2009. Dat zij in haar besluit hier zelf geen aandacht aan besteedde, is de provincie Gelderland aan te rekenen en maakt eens te meer duidelijk dat van een serieuze motivatie geen sprake was.

4. Luchtkwaliteit te laag berekend

In zijn deskundigen bericht stelt de stab-adviseur dat (citaat uit blz. 34): *“Voor wat betreft de wijze waarop de Energieweg is gemodelleerd in het luchtkwaliteitsrapport 2008 merken wij allereerst op dat de inrichting van de Energieweg en de eventuele aanleg van rotondes en verkeerslichten op de Energieweg niet in het plan zijn vastgelegd. Als gevolg daarvan kan niet bij voorbaat worden uitgesloten dat de modellering van de Energieweg in het rekenmodel CAR-II en de feitelijke realisatie van het plan van elkaar zullen afwijken.”* Kortom het is volgens hem de vraag of het CAR-model hier correct is toegepast.

Verder stelt de stab-adviseur op blz. 35 dat als de weg wordt uitgevoerd met 5 rotondes en 2 verkeerslichten gesteld kan worden dat de snelheidstypering “C” (normaal stadsverkeer) beter bij situatie past. Uit het verweerschrift van de gemeente Nijmegen op blz. 17 blijkt dat er inderdaad sprake zal zijn van 5 rotondes en verkeersregelininstallaties (VRI's) en dat er dus sprake is van de situatie waarvoor de stab-adviseur de snelheidstypering “C” passend acht. Citaat van het deskundigenbericht op blz. 35: *“De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek vormen, voorzover voor het traject van de Energieweg de snelheidstypering “E” is gebruikt, daarom naar onze mening een onderschatting van de werkelijke effecten.”*

De situatie is dus voor wat betreft de luchtkwaliteit te laag ingeschat. Ons beroep treft op dit punt dus doel.

Daarbij komt dat de zeezoutcorrectie voor Nijmegen te hoog is vastgesteld. Dit hebben wij steeds betoogd en wordt nu ook door het Planbureau voor de Leefomgeving in haar laatste Balans voor de leefomgeving 2010 beaamd. Waarbij het Planbureau expliciet aangeeft dat de overschatting van het aandeel zeezout het grootst is in het oosten van het land. Het hoeft geen betoog dat voor Nijmegen, dat gelegen is aan de Duitse grens, dit zeker het geval is

Zoals uit onze aanvullende stukken duidelijk wordt is er sprake van een overschrijding van de NOx-normen in 2009. Ook in het validatierapport 2008 wordt hiervan voor de toekomstige situatie uitgegaan.

Dit klemt des te meer omdat door de komst van de stadsbrug de verkeersdruk zal toenemen, dit betekent dat deze overschrijding alleen maar groter zal worden. Zoals uit de nagestuurde stukken ook duidelijk wordt is namelijk de NOx uitstoot door vrachtwagens hoger dan in de prognoses opgenomen. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving waarschuwt daarom veilige marges in te bouwen. Ons inziens is dat in dit plan juist niet gebeurt. Zoals door Martien van Schaik zal worden toegelicht worden de verkeersaantallen namelijk stelselmatig te positief voorgesteld en de effecten op de luchtkwaliteit te laag berekend.

Zoals in ons beroep toegelicht worden meerdere relevante ontwikkelingen niet meegenomen in de prognoses. De stab-adviseur stelt in zijn eindconclusie bij het onderdeel verkeer op blz. 27 het volgende: *“De gevolgen van de uitbreiding van het bedrijf BCTN of een toename van het verkeer op de A73 voor de verkeersintensiteit op het stadsbrugtracé zijn wellicht enigszins onderschat. Daar staat tegenover dat in de prognoses geen rekening is gehouden met een transferium bij Ressen waardoor het gebruik van het openbaarvervoer kan toenemen, en ook niet*

met een eventuele doortrekking van de A73.” Echter de door ons aangehaalde plannen zijn al bekend en besluitvorming daarover is al afgerond. De plannen waaraan de stab-adviseur refereert zijn pas in het onderzoeksstadium en zeker niet gerealiseerd voor 2015. Er is dus alleen sprake van verkeerstoename.

Het plan biedt dus niet de zekerheid dat in 2015 aan de Europese grenswaarden voldaan zal worden.

5. Bestemmingsplan biedt geen duidelijkheid over de maatregelen

In het MER Stadsbrug 2006 staat in de samenvatting op blz 10 duidelijk: *“Belangrijk onderdeel van de herinrichting van de Energieweg zijn de aanvullende milieumaatregelen die langs het gehele traject worden getroffen (onder andere geluidsschermen, stil wegdek et cetera). Uit het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd voor het MER blijkt dat zonder deze maatregelen de geluidshinder ter plaatse van de nabijgelegen geluidsgevoelige bestemmingen toeneemt.”* Echter ondanks het feit dat het MER deze maatregelen belangrijk noemt worden ze in het bestemmingsplan niet verankerd.

Ook op blz. 11 van de samenvatting van het MER is sprake van maatregelen: *“Om de resterende overschrijdingen te saneren wordt een maatregelenpakket voorgesteld (schermen, sproeiregime et cetera)”*. Echter noch de geluidsmaatregelen noch de maatregelen voor de luchtkwaliteit uit het MER zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Ze worden enkel genoemd maar worden nergens verankerd.

In de bestemmingsregeling artikel 4 worden onder de bestemming “Verkeersdoeleinden (V)” heel veel elementen verzameld:

- a. hoofdverkeerswegen 2x2 rijstroken, verkeerswegen, rotondes, busbanen, fietspaden, een industriespoor, trottoirs, parkeervoorzieningen;
- b. groenvoorzieningen, bermen, taluds, wadi's;
- c. water en waterstaatswerken met de daarbijbehorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. milieuvoorzieningen (bijvoorbeeld voor geluidwering of 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. Daarmee zijn de maatregelen uit het MER niet opgenomen.

Ook 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. Niemand weet wie er een geluidsscherm achter zijn huis krijgt en hoe hoog dat wordt. Of dat de verkeerslichten en rotonde voor de deur komen.

Kortom wij denken dat op meerdere punten die wij ook opgenomen hebben in ons beroep dit bestemmingsplan slecht gemotiveerd is en onvoldoende waarborgen biedt voor de omwonenden en vragen u het te vernietigen.

Marga Jacobs, voorzitter Vereniging Stedelijk Leefmilieu