

Waalsprong 2006

**Toetsingsadvies over het aanvullend milieueffectrapport
over de verkeersstructuur**

19 maart 2007 / rapportnummer 1189-304



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Nijmegen
d.t.v. Directie grondgebied
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

uw kenmerk
G720/07.0000577

uw brief
8 januari 2007

ons kenmerk
1189-305/vE/gl

Onderwerp
Toetsingsadvies over het aanvullend MER
Waal sprong 2006

Doorkiesnummer
(030) 234 76 25

Utrecht,
19 maart 2007

Geachte raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een aanvullend milieueffectrapport 2006 ten behoeve van de besluitvorming over de verkeersstructuur in de Waal sprong.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de (ontwerp)besluiten en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Waal sprong 2006

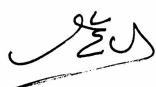
Toetsingsadvies over het aanvullend milieueffectrapport over de verkeersstructuur Waalsprong 2006

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het aanvullend
milieueffectrapport over de verkeersstructuur Waalsprong 2006,

uitgebracht aan de gemeenteraad van Nijmegen door de Commissie voor de
milieueffectrapportage; namens deze

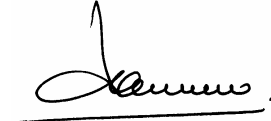
de werkgroep m.e.r.
Waalsprong 2006,

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 19 maart 2007

INHOUDSOPGAVE

1. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES	1
2. INLEIDING	2
3. OORDEEL OVER HET MER INCLUSIEF DE LATER TOEGEVOEGDE BIJLAGERAPPORTEN.....	3
3.1 Oordeel over het MER.....	3
3.2 Eindoordeel.....	3
4. TOELICHTING OP HET OORDEEL	4
4.1 Alternatieven	4
4.2 Oplossingen voor het splitsingspunt.....	4
4.3 Aansluiting Parmasingel op de Prins Mauritssingel.....	5
4.4 Vergelijking van alternatieven.....	5

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 januari 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in “De Brug” d.d. 29 november 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES

Vanwege nieuwe ontwikkelingen en gewijzigde inzichten heeft de gemeenteraad van Nijmegen opdracht gegeven om een aanvulling op het MER Waalsprong 2003 op te stellen met daarin nader onderzoek naar de nieuwe verkeersstructuur. Dit gaat dienen als aanvullende onderbouwing voor de komende bestemmingsplannen in de Waalsprong.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft deze aanvulling getoetst. Zij heeft de gemeente in eerste instantie geadviseerd de bijlage over de omgevingskwaliteit beter inzichtelijk te maken en ook gevraagd op enkele andere punten een nadere toelichting te geven.

Na bestudering van de haar toegezonden aanvullende stukken heeft zij het toetsingsadvies uitgebracht.

Het eindoordeel van de Commissie is dat de **essentiële informatie aanwezig** is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de verdere besluitvorming over de verkeersstructuur van de Waalsprong.

De Commissie vindt dat de gemeente een zorgvuldige werkwijze heeft gevolgd door deze aanvulling te maken en daarbij vroegtijdig bewonersgroepen en andere instanties te betrekken.

Als reactie op het toekomstige verkeersmodel, het zogenoemde *Collegealternatief*, dat de gemeente voorstelde, hebben bewonersgroepen het *Draagvlakalternatief* ontwikkeld. In het MER zijn deze twee alternatieven onderling vergeleken op de aspecten: verkeer, woon- en leefmilieu, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, ecologie en water. Naast de alternatieven zijn er ook varianten naast elkaar gezet, onder meer voor het splitsingspunt.

Hoewel er op kleinere onderdelen wel kanttekeningen zijn te maken bij de effectbeschrijvingen in het MER, geeft de (bijgestelde) samenvatting een goed beeld van de belangrijkste uitkomsten van de vergelijking van alternatieven.

De verschillen tussen de diverse oplossingen voor het splitsingspunt staan het meest duidelijk beschreven in de nieuwe bijlage over de omgevingskwaliteit. Maar die keuze kan het best losgekoppeld worden van de keuze tussen het College- en het Draagvlakalternatief.

In het Collegealternatief krijgen de Griftdijk en Vossenpelssestraat een belangrijke functie in de ontsluitingsstructuur van de Waalsprong. Het zal een belangrijke ontwerp-opgave zijn om de herkenbaarheid van deze wegen als historische ontsluitingsweg in stand te houden en een goed functioneren in de nieuwe wijk te realiseren. Het is daarom belangrijk de intensiteiten op deze wegen te monitoren en evalueren gedurende de verdere aanleg van het Waalspronggebied.

2. INLEIDING

De gemeente Nijmegen is bezig een nieuw stadsdeel met 10.000 tot 12.000 woningen te realiseren in het gebied de 'Waalsprong'. In dit gebied zijn diverse activiteiten gepland die in het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) staan vermeld als m.e.r.-plichtig (categorie C) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (categorie D). Daarom heeft de gemeente de procedure van milieueffectrapportage doorlopen.

In het destijds opgestelde milieueffectrapport staan alternatieven en bijbehorende milieugevolgen beschreven voor het hele plangebied. Het MER dient ter onderbouwing van de verschillende bestemmingsplan- en artikel 19-procedures die zijn/ worden gevoerd ter realisering van het plan.

Op 13 oktober 2003 heeft de Commissie voor de m.e.r. een positief toetsingsadvies uitgebracht over het MER Waalsprong 2003. Hierin staat onder meer: "In het voorliggende MER is (...) volledig aan het gevraagde in de richtlijnen voldaan. Dat betekent dat in het verdere proces aanvullende informatie alleen nodig is als de plannen zo ingrijpend wijzigen dat ze buiten de gehanteerde bandbreedte in het MER komen, waardoor het voorliggende MER er niet meer aan ten grondslag kan liggen. Dat is ter beoordeling aan het bevoegde gezag. Alleen bij planwijzigingen met belangrijke milieugevolgen ligt het voor de hand dat een aanvulling of actualisering van het MER (in een oplegnotitie) bij het ontwerpbesluit ter visie wordt gelegd. Hierover kan de Commissie desgewenst op verzoek van het bevoegde gezag adviseren."

Vanwege ontwikkelingen en gewijzigde inzichten met betrekking tot de verkeersstructuur in en in rondom de Waalsprong heeft de gemeenteraad van Nijmegen opdracht gegeven om een aanvulling op het MER Waalsprong 2003 op te stellen. Met een brief van het college van burgemeester en wethouders is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over dit "Aanvullend MER over de Verkeersstructuur Waalsprong 2006". Dit MER is op 29 november 2006 ter inzage gelegd¹.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.² De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen³, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar reacties, wanneer deze relevant zijn in het kader van dit toetsingsadvies.

Voor zover dit voor de verkeersproblematiek van toepassing is, toetst de Commissie op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 30 januari 2002⁴;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁵.

¹ Zie bijlage 2.

² Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

³ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁴ Tevens houdt de Commissie rekening met de relevante veranderingen in wet- en regelgeving die intussen hebben plaatsgevonden.

⁵ Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de verkeersstructuur van de Waalsprong.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Na een eerste bestudering van het MER heeft de Commissie vertegenwoordigers van de gemeente uitgenodigd voor een deskundigenoverleg. Daar is gesproken over opmerkingen over het MER. Naar aanleiding van dit gesprek is de Commissie gevraagd de advisering op te schorten tot aanvullende informatie beschikbaar was. In dit toetsingsadvies is met deze aanvullende informatie in de vorm van een vervangende bijlage over omgevingskwaliteit (Bijlagerapport Ruimtelijke Kwaliteit, Archeologie, Cultuurhistorie, Ecologie en Water), een nieuwe bijlage "Toelichtende Notitie bij het Raadsbesluit", een bijgestelde samenvatting en een erratum, rekening gehouden. De aanvullende informatie is nog niet ter visie gelegd.

■ De Commissie adviseert dat alsnog te doen bij de eerstvolgende bestemmingsplanprocedure voor de Waalsprong.

3. OORDEEL OVER HET MER INCLUSIEF DE LATER TOEGEVOEGDE BIJLAGERAPPORTEN

3.1 Oordeel over het MER

De Commissie is van oordeel dat het MER veel relevante informatie bevat, met name over de effecten op verkeer, geluid en lucht. De hoofdstukken en bijlagen over omgevingskwaliteit vond zij onvoldoende duidelijk qua beschrijving en onderbouwing. Daarom heeft de Commissie om een **aanvulling** c.q. nadere toelichting gevraagd. Bij deze aanvulling vroeg de Commissie tevens extra informatie over een paar andere meer ondergeschikte punten, hetgeen verderop in het advies uiteen wordt gezet.

3.2 Eindoordeel

Na bestudering van de nieuwe stukken is het eindoordeel van de Commissie dat de **essentiële informatie aanwezig** is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de keuze over de toekomstige verkeersstructuur.

Dat laat onverlet dat er bij de komende bestemmingsplannen nog aandacht moet zijn voor de definitieve keuze van te nemen milieumaatregelen. Aangezien dat afhangt van de uiteindelijke detaillering van de plannen, is het logisch dat deze keuze is verschoven naar de vervolgfase. Het accent ligt nu op de principekeuze voor de hoofdontsluiting van de Waalsprong. Voor die keuze is de informatie in het MER toereikend.

4. TOELICHTING OP HET OORDEEL

4.1 Alternatieven

De Commissie vindt dat de gemeente een zorgvuldige werkwijze heeft gevolgd door:

- een aanvulling op het MER uit 2003 voor te bereiden, toen bleek dat een verandering in de eerder voorgestelde verkeersstructuur nodig was;
- al heel vroegtijdig bewonersgroepen en andere instanties in het denk- en planvormingsproces te betrekken.

Als reactie op het toekomstige verkeersmodel dat de gemeente voorstelde, het zogenoemde Collegealternatief, hebben bewonersgroepen het “Draagvlakalternatief” ontwikkeld. In het MER zijn deze twee alternatieven onderling vergeleken⁶ op de aspecten: verkeer, woon- en leefmilieu, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, ecologie en water. Het oorspronkelijke verkeersmodel fungeerde daarbij als referentiekader⁷.

In het hoofdrapport van het MER wordt niet gemotiveerd waarom het College- en het Draagvlakalternatief de enige relevante oplossingen zouden zijn voor de nieuwe verkeersstructuur in de Waalsprong, terwijl er in theorie natuurlijk vele mogelijkheden zijn. Dit is op advies van de Commissie nu afdoende in de nieuwe Toelichtende Notitie aangegeven.

4.2 Oplossingen voor het splitsingspunt

In het MER worden vier oplossingen voor het splitsingspunt vergeleken. Dat compliceert de vergelijking tussen het College- en het Draagvlakalternatief. De positieve waardering van de westelijke rotonde zorgt voor een positiever beeld van het Collegealternatief (2-IV) ten opzichte van het Draagvlakalternatief⁸, terwijl nog niet duidelijk is of deze rotonde in het Collegealternatief inderdaad wordt aangelegd. Bovendien, waarom zou een westelijke rotonde bij het Draagvlakalternatief niet inpasbaar zijn?

- De Commissie adviseert het bevoegde gezag bij het maken van de keuze tussen het College- en Draagvlakalternatief uit te gaan van dezelfde oplossing voor het splitsingspunt (dus alternatief 2-III naast 3a-I) en een keuze voor het splitsingspunt apart (en later) te maken.

⁶ Aanvullende gegevens over een noord- en zuidvariant in het Draagvlakalternatief zijn later nog toegevoegd.

⁷ In de inspraak, bijvoorbeeld in reactie 7 en 9 wordt kritiek geleverd op het hanteren van het geactualiseerde voorkeursmodel uit 2003 als referentie. De Commissie meent dat deze referentie geschikt is om de verschillen met en tussen het College- en Draagvlakalternatief in beeld te brengen. De keuze voor een andere referentie dan in het MER 2003 betekent niet dat het nu om een ander MER zou moeten gaan. Het MER geeft ook de absolute verkeersaantallen per alternatief, zodat er geen onduidelijkheid kan bestaan over de toekomstige te verwachten intensiteiten.

⁸ Deze opmerking komt ook in de inspraak naar voren, onder meer in reactie nummer 23.

4.3 Aansluiting Parmasingel op de Prins Mauritszingel

Het MER liet nog open hoe de aansluiting van de Parmasingel op de Prins Mauritszingel er uit komt te zien in het Collegealternatief. Helemaal achterin de bijlage Omgevingskwaliteit zijn twee kaartinzetjes ingevoegd die aangeven wat de opties zijn. De aansluitingen zijn technisch ingewikkeld en zullen dus kostbaar zijn. Bovendien zal er sprake zijn van óf meer hinder in Lent, óf meer hinder in de uiterwaarden (beschermde natuurgebied). Daarom hadden naar het oordeel van de Commissie haalbaarheid en mogelijke effecten van deze aansluiting in het MER explicieter aan de orde moeten komen en mee moeten wegen bij de beoordeling van het Collegealternatief⁹. Een nadere toelichting op de aansluitingsmogelijkheden en bijbehorende voor- en nadelen staat nu iets uitgebreider in de Toelichtende Notitie. Terecht staat daar dat de definitieve vormgeving van de aansluiting in het kader van de dijkteruglegging bij Lent moet worden bepaald.

4.4 Vergelijking van alternatieven

Verkeer

In de nieuwe Toelichtende Notitie staat het dilemma geschetst dat de bereikbaarheid van de Waalsprong moet verbeteren, maar zonder dat dat extra doorgaand verkeer door de wijk aantrekt. Het MER laat zien dat zowel het College- als het Draagvlakalternatief in toereikend mate aan die opgave voldoen. Natuurlijk zijn files niet altijd te vermijden. De Commissie wijst erop dat deze gesitueerd zullen zijn, vóórafgaand aan de wegdelen waar de zogenoemde I/C-verhouding¹⁰ hoog is, dus vóór de Waalbrug op de Prins Mauritszingel en de Parmasingel.

Uit het MER komt naar voren dat de Draagvlakalternatieven op een aantal deelaspecten van verkeer (bereikbaarheid, oversteekbaarheid en kansen voor openbaar vervoer) iets beter scoren dan de Collegealternatieven. Op andere deelaspecten zijn de verschillen beperkt. De informatie over de verkeersaspecten is toereikend.

Gezien de complexiteit en ernst van de verkeersproblematiek in het gebied, zal een maximale inzet op (hoogwaardig) openbaar vervoer onontkoombaar zijn. Het MER geeft daarover weinig informatie¹¹. Op advies van de Commissie wijdt de Toelichtende Notitie een korte passage aan het openbaar vervoer.

Woon- en leefmilieu

De aspecten geluid en lucht zijn in het MER goed uitgewerkt om de onderlinge vergelijking van alternatieven te kunnen maken.

Geluid

Het MER beperkt zich terecht tot wegverkeerslawaai. Industrielawaai en spoorweglawaai zijn niet gewijzigd ten opzichte van het MER 2003. Bovendien is het verkeerslawaai op de meeste plaatsen in het plangebied de dominante factor.

De conclusies uit het MER kloppen dat de verschillen tussen de alternatieven wat betreft geluidoverlast gering zijn. Met maatregelen in de uitwerkingsfase (stille wegdekken, geluidafscherming) is nog veel winst te boeken.

⁹ Deze opmerking komt ook terug in de inspraak, bijvoorbeeld in reactie nummer 3, 5, 6, 8, 9, 14, 17 en 20.

¹⁰ Dat is de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg.

¹¹ Deze opmerking komt ook in de inspraak naar voren, onder andere in reactie nummer 1.

Op een aantal plaatsen in het plangebied¹² is onduidelijk of met (alleen) geluidarm asfalt aan de geluidnormen kan worden voldaan. De Toelichtende Notitie zegt daarover dat de toename van de geluidbelasting niet door de Wet geluidhinder wordt uitgesloten en dat het binnenmilieu van de woningen beschermd moet worden. Echter bij de aanleg van een nieuwe weg of bij reconstructie van een bestaande weg zijn grenswaarden aan de geluidbelasting buiten de woning wel degelijk ook van toepassing. De geluidbelasting bij die wegdelen is dus een aandachtspunt bij de bestemmingsplannen.

Door wijzigingen aan te brengen in de verkeersstructuur zullen bepaalde bestaande woningen meer geluidoverlast krijgen dan in het oorspronkelijke plan. Een deel van deze woningen, namelijk een aantal verspreid liggende woningen, is in het MER niet meegeteld. In totaal betreft dat ongeveer 1 procent¹³. Deze omissie heeft geen invloed op de totaalscore voor geluid.

Lucht

De berekeningen van de luchtkwaliteit zijn alle uitgevoerd met verkeersintensiteiten voor het jaar 2020, waarbij gebruik is gemaakt van de emissiefactoren van 2010. Daarmee is voor de jaren 2010 en 2015 sprake van een overschatting van de werkelijkheid. Wanneer met meer reële intensiteiten voor 2010 was gerekend, zouden mogelijk geen overschrijdingen zijn geconstateerd van de dagnorm voor PM₁₀ en NO₂ jaargemiddeld. In het MER staat dat in plaats daarvan in de volgende fase van de besluitvorming de luchtkwaliteit met een nauwkeuriger rekenmodel wordt doorgerekend.

Nu het wettelijk kader voor luchtkwaliteit nog zo in beweging is, vindt de Commissie het een verstandige keuze dat de uiteindelijke berekeningen en afwegingen plaatsvinden direct voorafgaand aan de concrete te nemen besluiten over de bestemmingsplannen op basis van de meest recente rekenvoorwaarden en grenswaarden.

Indien op dat moment overschrijdingen worden berekend, zullen er maatregelen getroffen dienen te worden. In het MER en de bijlage woonmilieu wordt een aantal mogelijke maatregelen vermeld.

Op advies van de Commissie bevat de Toelichtende Notitie de aanvullende salderingsberekeningen bij de Stadsbrug, waarin met de nieuwe Waalspronggegevens rekening is gehouden. Opvallend daarin is de zeer sterke afname (van 86 tot 100 %) van het overschrijdingsgebied voor fijn stof bij het Collegealternatief 2-I en het Draagvlakalternatief 3a-1 ten opzichte van de situatie zonder Stadsbrug. Deze sterke afname wordt verklaard door:

- dat de vergelijking wordt gemaakt tussen het geactualiseerde verkeersmodel en het verkeersmodel gebruikt voor het MER Stadsbrug 2006. Zo is de verkeersintensiteit van het totale Waalkruisend verkeer in de geactualiseerde situatie afgenomen van 93.700 naar 83.800 mvt/etmaal;
- de grotere mate van spreiding van het verkeer over het studiegebied;
- en betere doorstroming.

¹² De inspraak, bijvoorbeeld reactie nummer 24, wijst op de Griftdijk, maar ook voor de Vossenpelssestraat (bij het Collegealternatief) en de Laauwikstraat is het wellicht noodzakelijk om meer maatregelen te treffen dan alleen geluidarm asfalt.

¹³ In de inspraak, zie bijvoorbeeld reactie nummer 7, 8 en 9, spreekt men over enige tientallen woningen. Op een totaal van 4500 bestaande woningen is dat dus ongeveer 1%. De geluidbelasting bij deze bestaande woningen is op enige discrete posities berekend. De geluidbelasting bedraagt in 2003 bij de woningen langs de Vossenpels 60-65 dB(A). Bij de Collegealternatieven worden 2 minnetjes ten opzichte van 2003 gegeven, aldus is geluidbelasting dan 3 of meer dB hoger. De geluidbelastingklasse zal dan 65 - 70 worden (zonder maatregelen). Ook langs de Griftdijk zal een aantal bestaande woningen een klasse hoger uitkomen in de Collegealternatieven en de Draagvlakalternatieven. Dit leidt tot de volgende wijzigingen in grafiek 1 van het bijlagerapport geluid: In de klasse 65-70 dB(A) wordt 0% verhoogd tot 1% bij de Collegealternatieven en in de klasse 60-65 wordt het getal van 3% verhoogd tot 4% bij zowel de College- als Draagvlakalternatieven.

Het in de saldering meenemen van de eerstgenoemde ontwikkeling is niet helemaal zuiver. Maar ook uitsluitend op basis van de twee andere effecten is de conclusie gerechtvaardigd dat bij realisering van de Waalsprongalternatieven de saldering voor de Stadsbrug nog altijd positief uitvalt.

Ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, ecologie en water

De hoofdstukken en bijlage over Omgevingskwaliteit¹⁴ vond de Commissie onvoldoende duidelijk qua beschrijving en onderbouwing. Ook in de inspraakreacties kwamen over deze bijlage verschillende opmerkingen naar voren¹⁵.

De Commissie adviseerde een nieuwe, beter navolgbare beoordeling te geven van de alternatieven op het aspect ruimtelijke kwaliteit. Zij gaf aan dat het helderder is om die beoordeling niet uit te splitsen in bouwstenen, maar vooral naar de hoofdlijnen te kijken:

- is de verkeersstructuur herkenbaar door aansluiting op historische structuren en kenmerken in het landschap, kan de weggebruiker zich makkelijk oriënteren?
- maakt de structuur zuinig ruimtegebruik (weinig nieuw asfalt) en functiemenging in de centrumzones mogelijk?
- kan de verkeersstructuur soepel meegroeien met de groei van de wijk en welke flexibiliteit biedt de gekozen structuur voor onvoorziene ontwikkelingen?

Ook de aspecten cultuurhistorie, archeologie, ecologie en water zouden in deze nieuwe bijlage meer navolgbaar aan de orde moeten komen.

In de nieuwe bijlage over omgevingskwaliteit is (weer) aangesloten bij de methode uit het MER 2003. In het algemeen is de scoretoekenning beter navolgbaar. Hoewel er in detail nog wel kanttekeningen zijn te maken, komen de conclusies op hoofdlijnen, zoals geformuleerd in de bijgestelde samenvatting, aannemelijk over.

In de nieuwe bijlage zijn ook de verschillen tussen de varianten voor het splitsingspunt het duidelijkst uiteengezet.

Naar aanleiding van de uitkomsten uit het MER inzake ruimtelijke kwaliteit wil de Commissie een tweetal kanttekeningen maken.

Op de Prins Mauritsingel zal sprake zijn van intensiteiten van 50-70.000 motorvoertuigen per etmaal. Een weg met 10.000 motorvoertuigen per etmaal kan goed als stadsas functioneren. Bij een intensiteit van ongeveer 30.000 is het maximum voor een binnenstedelijke stadsas wel bereikt. De Prins Mauritsingel blijft dus een zeer drukke weg in de stad, die lastig gelijkvloers overstekbaar te maken is, ook al omdat verkeerslichten de afwikkelingscapaciteit sterk nadelig beïnvloeden. Pas na het splitsingspunt zakt de Graaf Allardsingel onder die intensiteit.

■ Als de gewenste samenhang in de wijk tot stand moet komen, zal dus tijdig zowel in het ontwerp, als in de financiën rekening gehouden moeten worden met ongelijkvloerse kruisingen voor het langzame verkeer.

Op de Griftdijk rijden in de toekomst 13-15.000 motorvoertuigen en op de Vossenpelssestraat 9000. Het zal een belangrijke ontwerp-opgave zijn om de herkenbaarheid van deze wegen als historische ontsluitingsweg in stand te houden en een goed functioneren in de nieuwe wijk te realiseren, wanneer deze wegen tot verkeerswegen voor deze verkeersintensiteiten worden uitgebouwd.

¹⁴ In dit rapport werd ingegaan op ruimtelijke kwaliteit, archeologie, cultuurhistorie, ecologie en water.

¹⁵ Zie bijvoorbeeld reactie nummer 1, 4, 7 en 8.

- In dat verband verdient het aanbeveling de intensiteiten op deze wegen te monitoren en evalueren gedurende de verdere aanleg van het Waalspronggebied. Vooraf zouden grenzen moeten worden aangegeven, waarboven het verkeersaanbod niet zou mogen stijgen¹⁶.

¹⁶ Dat is niet alleen van belang voor de effecten op de leefbaarheid en het verkeerskundig functioneren van die wegen, maar ook voor knelpunten als het risico van filevorming op de A15 bij afrit 38.


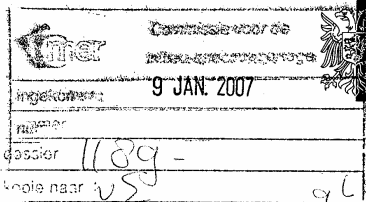

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het aanvullend milieueffectrapport
over de verkeersstructuur Waalsprong 2006

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 januari 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Directie Grondgebied Projectbureau Projectleiding	GEMEENTE  Nijmegen		
	 Ingesloten: 1189 - Inzake naar: VS glt		
Commissie voor de Milieueffectrapportage t.a.v. mevrouw M. van Eck Postbus 2345 3500 GH Utrecht	Korte Nieuwstraat 6 6511 PP Nijmegen Telefoon (024) 329 91 11 Telefax (024) 329 27 03 E-mail gemeente@nijmegen.nl		
	Postadres Postbus 9105 6500 HG Nijmegen		
Datum 08-01-2007	Datum uw brief	Ons kenmerk G720/07.0000577	Contactpersoon René Duifhuizen
Onderwerp Aanvulling MER Waalsprong		Bijlagen reeds verzonden	Doorkiesnummer 3292721
Geachte mevrouw van Eck,			
Hierbij ontvangt u het MER Verkeerstructuur Waalsprong, de aanvulling op MER Waalsprong 2003. Gaarne ontvangen wij uw advies.			
De ingekomen inspraakreacties sturen wij u begin februari toe, zodat u deze kunt betrekken in uw advies.			
In Weekblad de Brug heeft de publikatie gestaan waarin is aangegeven dat het MER is vrijgegeven voor inspraak. Tevens is een huis aan huis brief verspreid. Deze publikaties hebben wij u in digitale vorm toegezonden.			
Op voorhand danken wij de Commissie voor haar advisering.			
Met vriendelijke groet,			
R. Duifhuizen projectleider			
			
www.nijmegen.nl		brief aan Commissie voor de Milieueffectrapportage 20070108(07.0000577).doc	

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de aanvulling op het MER in "De Brug" d.d. 29 november 2006

Inspraak collegevoorstel en MER Verkeersstructuur

Het college van burgemeester en wethouders heeft het collegevoorstel "Aanvulling MER Waalsprong en keuze verkeersstructuur" en de "Aanvulling MER Waalsprong - verkeersstructuur" en bijlage-rapporten vrijgegeven voor inspraak.

De inspraaktermijn is van 29 november tot en met 15 januari 2007.

Er is een inloop/inspraakavond op maandag 11 december 2006 van 19.00 tot 21.00 uur in Het Witte Huis, Pastoor van Laakstraat 54, Lent.

Om het verkeer op de A325 goed te laten doorstromen, en ook gelet op de bouw van de nieuwe stadsbrug, zal de hoofdverkeersstructuur van de Waalsprong moeten veranderen. Daarom is in aanvulling op de MER Waalsprong 2003 in deze MER onderzoek gedaan waarin alternatieven ontwikkeld worden voor de verkeersstructuur Waalsprong.

Het collegevoorstel en de MER liggen ter inzage in het gemeentelijk informatiecentrum Open Huis, Mariënborg 75, en het Wooninformatiecentrum, Griffidijk Noord 4a.

Het collegevoorstel en de MER-rapporten zijn ook te vinden op www.nijmegen.nl/wonen/projecten/Waalsprong/verkeereervoer/mer_verkeersstructuur

Gedurende deze periode kan eenieder zijn/haar inspraakreactie inzake dit Milieueffectrapport kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders, La.v.R. Duijhuizen G720, Postbus 9105, 6500 HG Nijmegen.

De persoonlijke gegevens van degene die opmerkingen heeft ingediend, worden, indien hij/zij daarom verzoekt, niet bekendgemaakt. Dit verzoek moet tegelijk met de opmerkingen worden ingediend.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van Nijmegen

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Nijmegen

Besluit: vaststellen van bestemmingsplannen en/of vrijstellingen ex. art. 19 WRO

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:

C11.1: de bouw van meer dan 2000 woningen buiten de bebouwde kom

C16.1: aanleg van een winplaats voor oppervlaktedelfstoffen > 100 ha

D10.1: aanleg van een recreatieve voorziening > 250.000 bezoekers per jaar

D11.2: uitvoering van een stadsproject > 100 ha

D11.3: aanleg van een bedrijfsterrein > 75 ha

D15.1: bronbemalingen bij bouwputten > 3 miljoen m³ in 12 maanden

D15.3: aanleg van een waterbekken > 5 miljoen m³

D22.2: oprichten van windmolens > 10 megawatt

Activiteit: de aanleg van een woonwijk van 10.000 tot 12.000 woningen met bijbehorende voorzieningen

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 oktober 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 december 2001

richtlijnen vastgesteld: 30 januari 2002

kennisgeving MER: 19 juni 2002

toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2002

kennisgeving bijgesteld MER: 16 juli 2003

aanvullend toetsingsadvies uitgebracht: 13 oktober 2003

kennisgeving aanvulling op MER: 29 november 2006

aanvullend toetsingsadvies uitgebracht: 19 maart 2007

Bijzonderheden: Op 3 mei 2001 oordeelde de Raad van State dat het besluit over een vrijstelling ex. art. 19 WRO voor 150 woningen en bouwrijp maken beschouwd diende te worden als het eerste ruimtelijk plan voor de bouw van 6500 woningen en dat hiervoor een milieueffectrapport had moeten worden opgesteld. Omdat een eerder opgesteld MER gekoppeld was geweest aan een ruimtelijk plan waarin geen concrete beleidsbeslissing was genomen, oordeelde de rechter dat hiermee niet aan de m.e.r.-plicht was voldaan. De gemeente Nijmegen heeft daarom een m.e.r. gestart voor de hierboven genoemde activiteiten en besluiten.

De belangrijkste conclusie in het toetsingsadvies is het oordeel van de Commissie dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is voor de besluitvorming over de drie bestemmingsplannen die nu voorliggen, te weten het bestemmingsplan Woonpark Oosterhout 2002, het bestemmingsplan Lent Oost 2002 en het bestemmingsplan Stadsas-Noord. De Commissie heeft in het MER bij de toetsing aan de richtlijnen wel essentiële tekortkomingen voor later te nemen besluiten aangetroffen. Zij adviseert tot een aanvulling op het MER ten behoeve van deze besluiten.

Hoewel de Commissie slechts op onderdelen vroeg om een aanvulling op en verbetering van het MER Waalsprong uit 2002, heeft de initiatiefnemer ervoor gekozen een geheel nieuw MER te maken. Hierover heeft de Commissie een positief toetsingsadvies uitgebracht. Niet alleen de m.e.r.-plichtige activiteiten maar ook de (mogelijk) m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn in het MER uitgebreid en volwaardig aan de orde gekomen. De Commissie verwacht dat het MER een goede onderbouwing kan leveren voor de besluiten die de komende jaren over de Waalsprong zullen worden genomen.

Vanwege ontwikkelingen en gewijzigde inzichten met betrekking tot de verkeersstructuur in en in rondom de Waalsprong heeft de gemeenteraad van Nijmegen in 2006 opdracht gegeven om een aanvulling op het MER Waalsprong 2003 op te stellen. In het MER Waalsprong 2006 zijn twee alternatieven onderling vergeleken op de aspecten: verkeer, woon- en leefmilieu, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, ecologie en water. Nadat nog wat informatie was verschaft in de vorm van aanvullende bijlagerapporten heeft de Commissie een positief toetsingsadvies uitgebracht. Het MER wordt gebruikt als aanvullende onderbouwing voor de komende bestemmingsplannen in de Waalsprong.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. F.A.M. Claessen (in de richtlijnenfase en eerste en tweede toetsingsadvies)

prof. ir. C.A.J. Duijvestein (in de richtlijnenfase en bij het eerste toetsingsadvies)

ir. Y.C. Feddes (in de richtlijnenfase en bij het eerste toetsingsadvies)¹⁷

ir. J.H. Huizer (vanaf het tweede toetsingsadvies)

ing. G. van der Sterre M.Sc.

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ir. H.A.P. Zinger

drs. P.A.M. Zoetbrood (in de richtlijnenfase en bij het eerste en tweede toetsingsadvies)

Secretaris van de werkgroep:

drs. M. van Eck

¹⁷ Tijdens de toetsing van het aanvullende MER kreeg het adviesbureau waar mevrouw Feddes werkt, opdracht voor het ontwerpen van een landschapsplan in de Waalsprong. Hoewel zij bij deze opdracht niet betrokken is, heeft zij zich toen uit oogpunt van onafhankelijkheid uit de werkgroep teruggetrokken.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070109	Gemeente Lingewaard	Bemmel
2.	20070112	Vereniging Dorpsbelangen Ressen	Ressen
3.	20070110	Flotust, Vereniging van bewoners van de Floralaan, Tuinstraat en Steltsestraat	Lent
4.	20070115	Stichting Lent 800	Veur Lent
5.	20070109	Arag Rechtsbijstand, namens dhr. B. Brouwer van VOF Brouwer-van Marwijk	Lent
6.	20070111	Kees van Dam	Lent
7.	20070112	Kamer van Koophandel Centraal Gelderland	Arnhem
8.	20061120	Platform Waalsprong en Werkgroep het Lentse Draagvlak	Groesbeek, Lent
9.	20070112	Platform Waalsprong en Werkgroep het Lentse Draagvlak	Groesbeek, Lent
10.	20070114	Linda Op het Veld en Tjeerd Bokhout	Lent
11.	20070112	P.J.M. Aarns	Lent
12.	200611--	H. Hakvoort	Lent
13.	20070112	Vereniging Dorpsbelangen Ressen	Ressen
14.	20070114	Hugo van Logt en Joy Brattinga	Lent
15.	20061217	Theo Smeets	Lent
16.	20061217	E. Lamme	Nijmegen
17.	20061215	W.H.J. Houterman	Lent
18.	20061211	N. van Houdt	Lent
19.	20061211	W.P.Th. Ras	Oosterhout
20.	20061223	F.H. van Eijken	Lent
21.	20061229	I.M. Schijer en M.E. Meerbeek	Lent
22.	20070112	Kamer van Koophandel Centraal Gelderland	Arnhem
23.	20070112	Platform Waalsprong en Werkgroep het Lentse Draagvlak	Groesbeek, Lent
24.	20061211	S.A. Buil	Oosterhout
25.	20070112	Betuws Bedrijvenpark	Arnhem
26.	20070112	Werkgroep "Lentse Waarden"	Lent
27.	20060114	Ton Heeren	Lent
28.	20070114	J.L. Jansen	Lent
29.	20070108	J.S.H.M. Wessels, A.J.A.M. Wessels, mede namens L. Wessels en Y. Wessels	Lent
30.	20070108	A. Derksen	Oosterhout
31.	20061211	A.J.M. Hartjes	Lent
32.	20070112	Stadsregio Arnhem Nijmegen	Nijmegen

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende datum(s) aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nrs. 1 t/m 23 op 29 januari 2007

nrs 24 t/m 32 op 30 januari 2007

**Toetsingsadvies over het aanvullend milieueffectrapport
over de verkeersstructuur Waalsprong 2006**

Vanwege nieuwe ontwikkelingen en gewijzigde inzichten heeft de gemeenteraad van Nijmegen opdracht gegeven om een aanvulling op het MER Waalsprong 2003 op te stellen. Daarin staat nader onderzoek naar de nieuwe hoofdverkeersstructuur. In het MER worden twee alternatieven afgewogen: het Collegealternatief en het draagvlakalternatief.

ISBN-13: 978-90-421-2028-0