

Advies Cie m.e.r.	Verwerking in OER
<p>2.1.1 Actualisatie visie en OER</p> <p>De Commissie adviseert in een aanvulling op het OER, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, inzichtelijk te maken hoe de visie verder vorm krijgt, voor welke onderwerpen de visie wanneer geactualiseerd gaat worden en welke rol omgevingseffecten daarbij spelen.</p>	<p>Mede aan de hand van de inspraakreacties, het advies van de Commissie en het aangevulde OER wordt de Omgevingsvisie afgerond.</p> <p>Het OER is onder meer aangevuld met een Monitoringprogramma (6.3) en aanzet voor uitvoeringsagenda (bijlage 7). Hierin is o.a. een koppeling gemaakt met bestaande monitoringsprogramma's (Stad en wijkmonitor, Vestigingsklimaat, lucht, geluid).</p>
<p>2.1.2 Acht ruimtelijke keuzes visie onderzoeken</p> <p>Acht keuzes afzonderlijk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breng in kaart wat het huidige gebruik van de ruimte is voor verschillende maatschappelijke functies, en of er nog mogelijk te benutten 'vrije' ruimte is. Breng ook in kaart wat het ruimtebeslag is van ontwikkelingen (onder meer aantallen inwoners en banen) en besluiten (onder meer woningbouw) die in de referentie zijn verondersteld.</li> <li>• Maak voor elk van de acht ruimtelijke keuzes (inclusief de doelen voor aantallen banen en woningen) duidelijk wat het ruimtebeslag is. Niet alleen het directe ruimtebeslag, maar ook het indirecte ruimtebeslag via bijvoorbeeld beperkingen aan andere functies. Laat zien hoe keuzes ruimtelijk uitwerken. Gebruik daarbij een kaart waar mogelijk.</li> </ul>	<p>Voor het OER hebben we de ruimteclaim inzichtelijk gemaakt (voor zover mogelijk met het detailniveau van de Omgevingsvisie), dit is opgenomen in bijlage 6.</p> <p>Het ruimtegebruik van de acht keuzen en hoe deze zich tot elkaar verhouden komt terug in de botsproeven. De botsproeven zijn opgenomen in bijlage 4 en kort toegelicht in het OER in hoofdstuk 5.3.</p> <p>Ook het indirecte ruimtebeslag is in de beoordeling meegenomen door de kaarten van veiligheidszones en geluid op te nemen en via de kaarten van de keuzes.</p> <p>De effecten van de acht ruimtelijke keuzes zijn beschreven in paragraaf 5.2.</p>
<p>Acht keuzes samen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Confronteer vervolgens het ruimtebeslag van de acht ruimtelijke keuzes ('botsproeven') Leg als het ware de kaarten met ruimtebeslag van de keuzes op elkaar. Geef aan of er voldoende ruimte beschikbaar is voor alle acht ruimtelijke keuzes.</li> </ul>	<p>Het ruimtegebruik van de acht keuzen en hoe deze zich tot elkaar verhouden komt terug in de botsproeven. De botsproeven zijn opgenomen in bijlage 4 en kort toegelicht in het OER in hoofdstuk 5.3.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als er onvoldoende ruimte beschikbaar is om alle acht ruimtelijke keuzes te honoreren, moeten er aanvullende maatregelen beschreven worden. Dit kan door keuzes zelf nog eens tegen het licht te houden, en te kijken of het mogelijk is de ambities op een andere plek te realiseren of met minder ruimtegebruik. Ook kan functiemenging uitkomst bieden. Daar zullen echter wel grenzen aan zijn: sommige functies zullen elkaar uitsluiten</li> </ul>	<p>n.v.t.: er is voldoende ruimte zoals in bijlage 6 aangegeven</p>

<p>(bijvoorbeeld natuurparels en woningbouw). Een laatste mogelijke keuze is om ambities bij te stellen.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Breng daarnaast de effecten van de acht ruimtelijke keuzes op de leefomgevingskwaliteit in beeld. Hiervoor kunnen principes gebruikt worden, in plaats van gedetailleerde uitwerkingen van beleid</li> </ul>	<p>In hoofdstuk 5.2 zijn de effecten van de acht keuzen op alle beoordelingscriteria beschreven.</p> <p>Dit is gedaan op basis van de uitgewerkte beoordelingscriteria.</p>
<p>2.1.3 Energietransitie als onderdeel van integrale visie</p> <p>In het OER ontbreekt informatie over de bijdrage die wel geleverd kan worden in de stad: zon op daken, de bestaande (vijf) en geplande (twee) windturbines en de potentiegebieden zon en wind (p.70). Ook ontbreekt inzicht in de ruimtevraag vanuit de energieopgave en ontbreekt inzicht in de gevolgen hiervan voor de ruimtelijke kwaliteit in de stad (gezondheid, leefbaarheid, landschap, groen, e.d.).</p> <p>De RES zal vrijwel parallel aan de Omgevingsvisie tot stand komen. Dit betekent dat de RES en de bijbehorende milieuafwegingen nog een plek moeten krijgen in de (actualisatie van de) Omgevingsvisie. Daarom adviseert de Commissie in een aanvulling op het OER in te gaan op de mogelijkheden die de Omgevingsvisie nu al biedt en de implicaties daarvan voor de andere zeven ruimtelijke keuzes. Het kan voorkomen dat dit inzicht nog niet gegeven kan worden omdat de inhoud van de RES-afspraken nog niet bekend is. Geef dan aan waar en wanneer de omgevingsgevolgen ervan in beeld worden gebracht en hoe milieuafwegingen daarover plaatsvinden.</p>	<p>De ruimtelijke ontwikkelingen voor de energietransitie zijn allemaal autonoom. Bestaand energiebeleid is overgenomen in de Omgevingsvisie. Dit thema wordt verder vormgegeven in de RES.</p> <p>De bijdrage van zon en wind is nog apart inzichtelijk gemaakt voor de autonome ontwikkeling in paragraaf 3.6.</p> <p>RES is geen autonome ontwikkeling maar separaat traject benoemd in uitvoeringsprogramma (bijlage 7)</p>
<p>2.2. Methodische zorgvuldige en transparante uitwerking in het OER</p> <p>2.2.1 Referentiesituatie</p> <p>Onderscheid huidige situatie en autonome ontwikkeling: in de 'referentiesituatie' is voor sommige omgevingseffecten de huidige situatie gebruikt (leefbaarheid) en voor sommige de autonome ontwikkeling (zoals geluid, archeologie<sup>10</sup>, bewegen en ontmoeten).</p> <p>Onderscheid autonome ontwikkeling of voornemen: In het algemeen is vaak niet duidelijk of een keuze in de visie bestaand beleid weerspiegelt, dan wel nieuw beleid. Het is bijvoorbeeld in het OER niet duidelijk welk deel van de extra woningen al onderdeel zijn van het huidige beleid (autonome ontwikkeling) en welk deel het gevolg is van de Omgevingsvisie.</p>	<p>Bijlage 1 is uitgebreid met een toelichting op de totstandkoming van de beoordelingscriteria. Van ieder criterium is tevens beschreven op basis van welke informatie en op welke wijze de beoordeling plaats vindt. T.b.v. transparantie en navolgbaarheid is ook inzichtelijk gemaakt waar de criteria op zijn gebaseerd.</p> <p>De huidige situatie en autonome ontwikkeling is uitgebreider beschreven in bijlage 5. De effectbeoordeling in hoofdstuk 3 is voor beide: huidig en autonoom samen: de referentiesituatie. In de beschrijving van de beoordelingscriteria (bijlage 1) is beter beschreven waarvan uit gegaan is.</p> <p>Is verwerkt door beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling (hfst 3 en bijlage 5) en in bijlage 1 en 6.</p>

<p>2.2.2 Beoordelingskader en effecten</p> <p>Navolgbaarheid onderbouwing: de tekstuele toelichtingen bij enkele beoordelingen zijn niet in lijn met de beoordeling</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichting methode: De beoordeling van effecten (scores op het beoordelingskader) is kwalitatief en gebaseerd op expert judgement, zonder dit methodisch voldoende te onderbouwen. Daardoor is bijvoorbeeld niet inzichtelijk wat groen/oranje/rood concreet inhoudt.</li> <li>• Niet ruimtelijk expliciet: Voor enkele omgevingseffecten sluit het detailniveau onvoldoende aan bij de benodigde situatie. Zo zijn in het OER criteria gebruikt die niet afhankelijk zijn van locaties (energie en hittestress), en daarmee geen specifiek beeld voor Nijmegen geven, terwijl dit wel zou moeten. Voor de thema's gezondheid, veiligheid en leefomgeving ontbreekt soms inzicht in verschillen tussen wijken/buurtten.16</li> <li>• Volledigheid: Bij enkele aspecten plaatst de Commissie vraagtekens bij de gekozen indicatoren. De Omgevingsvisie maakt een keuze voor duurzame mobiliteit, terwijl het OER niet op duurzame mobiliteit beoordeelt. Hierdoor is niet duidelijk wat de effecten van de opgaven op duurzame mobiliteit zijn. Bijvoorbeeld, de mate waarin milieuvriendelijke vervoerwijzen worden bevorderd. Hetzelfde geldt voor kortere en schonere verplaatsingen en de aanpak van de organisatie van mobiliteit (smart mobility, deelauto-systemen, mobility as a service). In het document 'Nijmegen goed op weg –Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030' staan hier echter wel duidelijke aanknopingspunten voor genoemd.</li> </ul>	<p>Dit is aangepast in de beoordeling (h3) en de beoordelingscriteria zijn uitgebreider beschreven (bijlage 1).</p> <p>Beschrijving in bijlage 1 aangepast met welke bronnen gebruikt zijn en beoordelingen specifiek beschreven.</p> <p>Dit is verduidelijkt in bijlage 1 en door kaarten toe te voegen in hfst 3</p> <p>Uitleg over totstandkoming van indicatoren toegevoegd in bijlage 1</p>
<p>2.3 Omgevingseffecten</p> <p>In het OER moeten het detailniveau van de ramingen van effecten aansluiten bij het detailniveau van de acht ruimtelijke keuzen (het voorgenomen voorkeursalternatief). Bij globale keuzen past een globale effectenraming, bij specifieke en kaderstellende besluiten kan een meer gedetailleerde aanpak nodig zijn. Geef in het OER hoe hiermee is omgegaan, in algemene zin, en voor de hieronder genoemde thema's.</p>	<p>Toegelicht in bijlage 1. Er is nadrukkelijk aansluiting gezocht bij het detailniveau en de te maken keuzes binnen de Omgevingsvisie. Door de Commissie aangereikte en relevante meer gedetailleerde criteria zijn zo mogelijk opgenomen in de monitoringsparagraaf (6.3)</p>
<p>2.4 Monitoring</p> <p>Formuleer op basis van het beoordelingskader een monitoringsprogramma. Houd hierbij rekening met de</p>	<p>Opstellen Monitoringprogramma op hoofdlijnen (op 8 ruimtelijke keuzes). Koppeling aan bestaande</p>

<p>ontwikkelingen in de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kunnen aanleiding zijn tot het hanteren van andere beoordelingscriteria dan op dit moment zijn voorzien. Bestaande sectorale monitoringsprogramma's voor luchtkwaliteit (NSL), natuur (SNL), (grond)water en gezondheid kunnen worden ingezet voor het in beeld brengen van de geactualiseerde leefomgevingskwaliteit. Voor CO2 kan de Klimaatmonitor gebruikt worden.</p>	<p>monitoringsprogramma's (Stad en wijkmonitor, Vestigingsklimaat, lucht, geluid)</p> <p>In het OER opgenomen in hoofdstuk 6.3.</p>
--	---

<p>Omgevingseffecten (2.3)</p> <p>Inhoudelijke punten bij de afzonderlijke omgevingseffecten. De Commissie verwijst daarbij naar de wijze waarop effecten van de <i>opgaven</i> in het OER zijn onderzocht, opdat beoordelen van de acht ruimtelijke <i>keuzes</i> methodisch beter en transparanter kan plaatsvinden.</p> <p>In het OER moeten het detailniveau van de ramingen van effecten aansluiten bij het detailniveau van de acht ruimtelijke keuzes (het voorgenoemde voorkeursalternatief). Bij globale keuzes past een globale effectenraming, bij specifieke en kaderstellende besluiten kan een meer gedetailleerde aanpak nodig zijn. Geef in het OER hoe hiermee is omgegaan, in algemene zin, en voor de hieronder genoemde thema's.</p> <p><b>Biodiversiteit</b></p> <p>Bij de mogelijke effecten van de Omgevingsvisie op biodiversiteitbehoud moeten zowel de effecten binnen de stad als de externe effecten op de omliggende natuur in beeld worden gebracht. Dat is in kwalitatieve zin gebeurd voor de opgaven. Er worden geen negatieve gevolgen voorzien op de omliggende natuur, waaronder ook veel Natura 2000. Wel kan volgens het OER de biodiversiteit in de stad bij bepaalde opgaven verder onder druk komen te staan.</p> <p>Bij de scores in beoordelingstabel merkt de Commissie op dat, wat het effect op natuurgebieden betreft, bij de <i>Compacte, dynamische stad</i>, <i>Groter centrumgebied</i>, <i>Sterke campussen</i>, en <i>We omarmen het kanaal</i> een toename van (auto)mobiliteit (zie ook 2.3.6) op voorhand niet kan worden uitgesloten. Daarmee gepaard gaat extra uitstoot van stikstof met mogelijk gevolgen op instandhoudingsdoelen in aangrenzende Natura 2000-gebieden. In het OER staat niet vermeld hoe dat bij de gemaakte keuzes voldoende is voorkomen. De Commissie beveelt aan dat alsnog te doen.</p>	<p>Detailniveau is toegelicht in bijlage 1. Er is nadrukkelijk aansluiting gezocht bij het detailniveau en de te maken keuzes binnen de Omgevingsvisie. Er is een aanzet gegeven voor een uitvoeringsprogramma (bijlage 7) met toekomstige actualisaties.</p> <p>Biodiversiteit meegewogen in botsproeven en benoemd in monitoringprogramma</p> <p>Zie 6.3 en bijlage 1: stikstof in dit stadium niet te beoordelen, nadrukkelijk aandachtspunt in vervolgprocessen</p>
--	---

<p>Volgens het OER kunnen bij opgaven als aantrekkelijke stad en economisch veerkrachtige stad achteruitgang van waardevolle en beschermde flora en fauna niet worden uitgesloten. Ook bij de gemaakte acht keuzes is onduidelijk of bijvoorbeeld een <i>Compacte, dynamische stad</i> enerzijds en een <i>Groene, gezonde stad</i> anderzijds uiteindelijk resulteert in een stad waarvan de soortenrijkdom niet afneemt. De Commissie adviseert inzicht te geven in de biodiversiteitsontwikkeling in het voorkeursalternatief.</p> <p>De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, inzicht te geven in de gevolgen van deze keuzes voor biodiversiteitsontwikkeling.</p> <p><b>Klimaatadaptatie</b></p> <p><b>Hittestress</b></p> <p>Het OER gaat bij hittestress alleen in op slaapverstoring als gezondheidseffect. Dit leidt tot onderschatting van de ernst van deze problematiek.<sup>1</sup> Ga in de aanvulling op het OER in op van de ernst van gezondheidseffecten door hittestress. Zorg voor inzicht in hoe de hittestress is geclassificeerd in samenhang met te verwachte gezondheidseffecten en geef een verklaring of bronvermelding. Dan wordt duidelijk of deze indicator de relevante beslisinformatie bovenbrengt.</p> <p>Voeg ook de ruimtelijke component toe en geef daarmee inzicht in de plekken en de ordegrootte van aantallen mensen (of ouderen als relevante gevoelige groep) die worden blootgesteld aan deze hittestress dan wel waarvoor de hittestress beperkt wordt.<sup>2,3</sup></p> <p><b>Wateroverlast</b></p> <p>Ga voor de beoordeling van de acht ruimtelijke keuzes bij wateroverlast in op de gezondheidsrisico's die dat met zich meebrengt zoals een ordegrootte van de</p>	<p>In hoofdstuk 5 effectbeschrijving keuzes en in de botsproeven is hierop ingegaan.</p> <p>Dit is benoemd met verwijzingen</p> <p>Indicator uitgebreid door kaarten toe te voegen zodat er meer zicht is op de plekken waar dit aan de orde is.</p>
--	--

<sup>1</sup> Ter illustratie: In noord-west Europa stijgt de sterftetekans (mortaliteit) significant bij een overschrijding van een etmaalgemiddelde temperatuur van ongeveer 21,5 °C. Elke graad overschrijding boven deze drempeltemperatuur resulteert in een toename van de mortaliteit met circa 2,1% (bron: Groen & Klompmaker, 2015. Hoe beoordelen we hitte in steden? Toets-online).

<sup>2</sup> Nu wordt enerzijds besproken dat parklinten en groene verblijfsgebieden een positieve invloed hebben op het beperken van de hitte in de stad maar anderzijds ook dat deze niet komen tot de plekken in de stad waar de toename van hittestress het grootste is. Of het netto effect positief, negatief of neutraal is op grond van het OER is niet te beoordelen.

<sup>3</sup> Zo wordt bij de beoordeling van de opgave Sociaal en gezond besproken dat parklinten en groene verblijfsgebieden een positieve invloed hebben op het beperken van de hitte in de stad maar ook dat deze niet komen tot de plekken in de stad waar de toename van hittestress het grootste is.

<p>toename in blootstelling aan water-overdraagbare ziekteverwekkers en infecties, toenemende muggenpopulaties, blootstelling aan schimmels in vochtige woningen door de combinatie met toenemende luchtvochtigheid. Daarnaast kan extreme regenval kan tot gevolg hebben dat ziekteverwekkers in water(behandelings)systemen en distributienetwerken terechtkomen. Mogelijk biedt de waterkwaliteitscheck voor nieuwe en bestaande stedelijk waterconcepten aanknopingspunten.<sup>4</sup></p> <p>De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, een bredere definitie van hittestress te hanteren en ook in te gaan op de gezondheidsrisico's van wateroverlast dan wel randvoorwaarden om gezondheidsrisico's te beperken.</p> <p><b>Gezond en veilig</b></p> <p><b>Geluid- en luchtkwaliteit</b></p> <p>Ga voor de beoordeling van de acht ruimtelijke keuzes in op hoe de omgevingskwaliteit concreet is geclassificeerd.<sup>5</sup> Ook beneden wettelijke normen treden al gezondheidseffecten op. Betrek daarom gezondheidskundige advieswaarden van GGD of WHO in de classificering en geef informatie over ernst en omvang (ordegrootte) van te verwachten gezondheidseffecten (naast hinder). Voeg ook de ruimtelijke component toe en geef daarmee inzicht in de plekken en ordegrootte van aantallen mensen en relevante gevoelige groepen<sup>6</sup> die worden blootgesteld aan deze omgevingskwaliteit dan wel waarvoor de blootstelling beperkt wordt.</p> <p>Geef specifiek voor geluid ook inzicht in de verschillende gebieden in Nijmegen waar hogere waarden voor geluid zijn vastgesteld en maak expliciet dat daar dus geluidsbelasting geaccepteerd wordt die meer gezondheidseffecten veroorzaakt.</p> <p>Specifiek voor luchtkwaliteit is van belang dat de keuze voor de gebruikte indicator (PM10, PM2.5, NO<sub>2</sub> of EC) vragen oproept. In het rapport Nijmegen, Stad in beeld is alleen de stikstofdioxide-concentratie (NO<sub>2</sub>)</p>	<p>Gezondheidsrisico's van wateroverlast zijn erg afhankelijk van plek en ondergrond. Detailniveau van deze suggestie is te hoog voor de keuzes in de Omgevingsvisie. In kader van monitoring (6.3) is hier op ingegaan.</p> <p>Het Beheer (inclusief vervanging en nieuwe aanleg) van stedelijk watersysteem wordt in het Nijmeegse GRP beschreven. Hierin is ook het voorkomen van gezondheidsrisico's van nieuwe vormen van gebruik van stedelijk water en bodemwater een aandachtspunt,</p> <p>Er zijn duidelijke kaarten opgenomen op basis waarvan de beoordeling heeft plaatsgevonden.</p> <p>De WHO-advieswaarden zijn nadrukkelijk benoemd en meegenomen in de beoordeling.</p> <p>Dit detailniveau is niet van toepassing bij de Omgevingsvisie.</p> <p>Kaarten zijn opgenomen van NO<sub>2</sub>, PM10 en Roet. Nijmegen heeft expliciet beleid voor Roet, daarom is deze zeker relevant.</p>
--	--

<sup>4</sup> De ZonMw Kennisagenda klimaat en gezondheid en The Lancet Countdown on health and climate change: Briefing for policymakers in The Netherlands vormen waardevolle bronnen. <https://www.zonmw.nl/nl/actueel/nieuws/detail/item/kennisagenda-onderzoeksprogramma-klimaat-en-gezondheid/>

<sup>5</sup> Dit inzicht ontbreekt ook in het document Nijmegen, Stad in Beeld omdat de legenda bij de geluidsbelastingkaart mist.

<sup>6</sup> Zoals kinderen, ouderen of mensen met een lagere sociaaleconomische status.

<p>op kaart gepresenteerd.<sup>7</sup> In het OER wordt PM10 gebruikt, maar dat is minder relevant voor de lokale schaal. Focus in de aanvulling op het OER daarom op de WHO-advieswaarden voor PM2.5 naast EC.</p> <p>De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, in te gaan op geluid- en luchtkwaliteit onder de normen en op de ruimtelijke componenten.</p> <p><b>Bewegen en ontmoeten</b></p> <p>Er is gekozen voor een indicator die de aanwezigheid van speel- en ontmoetingsplakken beschrijft. Overweeg een indicator te gebruiken die juist inzichtelijk maakt vanuit hoeveel woningen en wijken kinderen toegang hebben tot voldoende hiervoor ingerichte ruimte.<sup>8</sup> Betrek daarin ook of deze plekken beschikbaar en bereikbaar (afstand tot, zonder fysieke barrières en eventueel via beweegroutes) zijn voor doelgroepen, zoals jongeren, kleine kinderen en ouderen. Daarnaast is toegang tot voorzieningen zoals winkels en horeca belangrijk om mensen in beweging te krijgen. De koppeling naar leefbaarheid ontbreekt in het OER.</p> <p>Bovendien is van belang dat inzichtelijk is wat de huidige situatie, de referentiesituatie en ontwikkeling is voor gezond (beweeg)gedrag. In hoeverre voldoen inwoners van Nijmegen aan de Nederlandse beweegnormen en is er sprake van gezond gewicht? Betrek daartoe cijfers, ervaring en kennis van de GGD (ook in de monitoring).</p> <p>De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, voor bewegen en ontmoeten de definities en criteria te specificeren en in te gaan op de ruimtelijke componenten.</p> <p><b>Veilige verkeersinfrastructuur voor voetgangers en fietsers</b></p> <p>In het beoordelingskader wordt het aantal verkeersslachtoffers in de groep kwetsbare vervoerswijze centraal gesteld. De Commissie vraagt zich af welke beoordelingscriteria bij dit thema meer passend zijn dan het aantal ongevallen, het betreft hier immers het thema van gezond en veilig. Op</p>	<p>Doel gebruik PM 2,5 indicator is de uitstoot van het verkeer in beeld te brengen. Terugdringen van deze uitstoot sluit aan bij de doelstellingen van duurzame mobiliteit. Gebruik van de PM 2,5 WHO-waarde (overschrijding over totale Nijmeegse grondgebied) geeft echter geen onderscheidende informatie om deze waarde ruimtelijk als indicator te gebruiken.</p> <p>Dit is de basis voor de kaart sociale stad</p> <p>Heel beknopt genoemd in bijlage 1,</p> <p>Kaart (inclusief GGD-informatie) staan in Stad in Beeld, OER verwijst hier nu naar.</p> <p>De criteria zijn nader gespecificeerd en er is extra uitleg gegeven hoe gekomen is tot de deze criteria. Waar mogelijk zijn de kaarten toegevoegd om de ruimtelijke component inzichtelijk te maken</p>
---	---

<sup>7</sup> De kleurkeuzes zijn normatief (groen-oranje-rood) terwijl koppeling naar ambitie – de WHO-advieswaarde- ontbreekt.

<sup>8</sup> Maar concreet wat “voldoende” en “kwalitatief goede” en speel- en ontmoetingsplekken inhoudt. Zie bijvoorbeeld de Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte op [http://spelenenbewegen.nl/wp-content/uploads/2016/04/Handleiding-Rotterdamse-norm-Buitenspeelruimte\\_def.pdf](http://spelenenbewegen.nl/wp-content/uploads/2016/04/Handleiding-Rotterdamse-norm-Buitenspeelruimte_def.pdf)

routes waar de situatie als veilig, prettig, direct en comfortabel wordt ervaren, zal over het algemeen ook meer worden gewandeld en gefietst. Dat betekent dat de beoordeling van de kwaliteit van de voetganger- en fietsvoorzieningen een belangrijke plaats dient te krijgen om het beoordelen van meer en gezonde mobiliteit in beeld te brengen.

De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, aanvullende indicatoren te gebruiken om de kwaliteit van een veilige verkeersinfrastructuur voor voetgangers en fietsers te beoordelen.

### **Leefomgeving**

Voor leefbaarheid en waardering van de leefomgeving is niet alleen een gemiddelde score in Nijmegen relevant, maar juist ook de score op lokale aandachtsgebieden. Ga in de aanvulling op het OER in op waar die aandachtsgebieden liggen en wat de verwachte ontwikkeling is. Scoren reeds leefbare wijken steeds hoger of komt de verbetering met name in aandachtsgebieden? Breidt de beoordeling van een diverse woonomgeving uit voor andere aspecten zoals sociaaleconomische status (SES, sociale huur).

De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, voor leefbaarheid en waardering woonomgeving de ruimtelijke component te betrekken in de beoordeling en in te gaan op sociaaleconomische status.

### **Bereikbaarheid en mobiliteit**

Bereikbaarheid is zowel als kans en als risico benoemd en is één van de acht ruimtelijke keuzes. Voor de beschrijving van de mobiliteitseffecten van de keuzes uit de Omgevingsvisie – zoals ook ingezet voor ‘Nijmegen, Stad in Beeld’ en ‘Nijmegen Goed op weg’- is het verkeersmodel van Nijmegen een waardevol beleidsinstrument. Het geeft immers voor de stad als geheel snel een goed beeld van de effecten als gevolg van bepaalde keuzes. Geef voor de beoordeling van de keuzes in het OER een korte toelichting op het verkeersmodel en de aannames, die in het verkeersmodel zijn gemaakt. Ga ook in op de volgende punten:

De te verwachten toe- en afnames van de mobiliteit per fiets, openbaar vervoer en personenauto's voor het interne en externe verkeer en hun onderlinge verhouding (modal split) en laat zien in hoeverre de ruimtelijke keuzes randvoorwaarden creëren voor

Er is aangesloten bij beschikbare informatie omtrent deze specifieke veiligheid. Dit is toegelicht in bijlage 1.

De ruimtelijke component is in de beoordelingen betrokken. Hiervoor zijn diverse kaarten toegevoegd en naar verwezen. T.a.v. de SES (Definitie van de GGD: De sociaaleconomische status (SES) staat voor de positie van mensen op de maatschappelijke ladder. Die positie ontstaat uit een combinatie van (1) materiële omstandigheden; (2) vaardigheden, capaciteiten en kennis; en (3) het sociale netwerk en de status en macht van mensen in dat netwerk. SES kan niet op een directe manier gemeten worden). Deze is niet betrokken in het proces van de Omgevingsvisie, er zijn geen doelstellingen of ambities op geformuleerd en er zijn onvoldoende mogelijkheden om hier als gemeente (met de Omgevingsvisie) op te sturen. Om deze redenen is SES niet in de beschouwingen opgenomen.

Beschrijvingen (op abstractieniveau Omgevingsvisie) toegevoegd in bijlage 1

Verkeersmodel = regionaal verkeersmodel betreft een doorkijk in 10 jaar en bevat reeds alle autonome ontwikkelingen. Is naar verwezen in paragraaf 6.3.

<p>concepten als mobility as a service<sup>9</sup>. Ga daarnaast in op de relatie met het parkeerbeleid.</p> <p>De kwaliteit van de bereikbaarheid van specifieke gebieden (economische kerngebieden, focusgebieden zoals de Kanaalzone)<sup>10</sup> en de verkeersafwikkeling op de hoofdwegenstructuur in de gemeente en de robuustheid/toekomstvastheid van het netwerk.</p> <p>Ga daarnaast in op eventuele effecten van de acht ruimtelijke keuzes op voetgangersverkeer, barrièrewerking en verkeersveiligheid.</p> <p>Gezondheidseffecten van verschillende mobiliteitskeuzes, zoals fysieke activiteit, verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit, toegang tot mobiliteit (in STOP-rangorde<sup>11</sup>), “equity”.</p> <p>De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, mobiliteit en bereikbaarheid specifiek uit te werken aan de hand van bovenstaande punten.</p> <p><b>Duurzaamheid</b></p> <p>De Omgevingsvisie heeft grote duurzame ambities. Het OER scoort deze ambities bij de opgaven voornamelijk neutraal (tabel p.47). Dit komt deels omdat het operationaliseren van duurzaamheid buiten de scope van het OER is gehouden (zo is de energietransitie gepositioneerd als autonome ontwikkeling) maar deels ook omdat het OER het onderwerp niet benoemt. Dit laatste betreft onder meer de ambitie dat Nijmegen in 2050 een volledig circulaire stad is. De uitwerking van deze ambitie komt in het OER niet aan de orde. Ook de invulling en gevolgen van de transitie naar duurzame mobiliteit komt slechts beperkt aan de orde. In algemene zin wordt gemeld dat de geluid- en luchtkwaliteit beter wordt door meer elektrisch vervoer en meer bewegen (fiets en voet). Informatie gekoppeld aan specifieke keuzes uit de Omgevingsvisie ontbreekt in het OER.</p> <p>De Commissie adviseert om bij het beoordelen van de acht ruimtelijke keuzes, voordat de gemeente besluit over de Omgevingsvisie, duurzaamheid uit te werken in het beoordelingskader.</p>	<p>Dit is een onderdeel van de nadere uitwerking en benoemd in de aanzet voor het uitvoeringsprogramma (bijlage 7).</p> <p>Het overzicht uit het ambitiedocument is overgenomen</p> <p>Is in de effectbeschrijving hoofdstuk 5 op in gegaan</p> <p>Dit komt terug in de botsproeven</p> <p>Zie alle hiervoor.</p> <p>RES is parallel proces, geen autonome ontwikkeling</p> <p>Circulair is geen ruimtelijk thema gebleken en niet van invloed op de leefomgevingskwaliteiten en is daarom niet verder uitgewerkt.</p> <p>Transitie naar duurzame mobiliteit is hoofdthema van de ruimtelijke keus “duurzame mobiliteit”. In de botsproef komen de</p>
---	--

<sup>9</sup> Krantz, 2018. Mobility-as-a-Service from a health perspective. TU Delft & Arup.

<sup>10</sup> Gebruik ook andere indicatoren welke meer aansluiten bij het STOP-principe zoals bijvoorbeeld de Public Transport Accessibility Level (College van Rijksadviseurs, 2018. Panorama Nederland).

<sup>11</sup> Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens.

