

RAPPORT

Uitbreiding bedrijventerrein De Grift

Actualisatietoets plan-MER
in het kader van artikel 7.8 Wm

Klant: Gemeente Nijmegen

Referentie: BI5542-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 2 mei 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Uitbreiding bedrijventerrein De Grift

Sub titel: Actualisatietoets plan-MER in het kader van artikel 7.8 Wm
Referentie: BI5542-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001
Status: P01.01/S0
Datum: 2 mei 2022
Projectnaam: Bedrijventerrein De Grift
Projectnummer: BI6313
Auteur(s): Luc Erps

Gecontroleerd door: Mark Groen, Niels Barten

Datum: 22-04-2022

Goedgekeurd door: Luc Erps

Datum: 02-05-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Aanpak	1
2	MER Waalsprong 2003 / 2007	3
2.1	MER Waalsprong 2003	3
2.2	Aanvulling MER Waalsprong 2007	8
3	Uitbreiding bedrijventerrein De Grift	9
3.1	Bestemmingsplan Buitengebied Valburg – 18 (Bedrijventerrein De Grift Noord)	9
3.2	Stedenbouwkundig plan 2022	10
3.3	Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	14
3.3.1	Huidige situatie	14
3.3.2	Autonome ontwikkelingen	15
4	Omgevingsaspecten	17
4.1	Opzet	17
4.2	Verkeer	17
4.3	Natuur – stikstofdepositie	18
4.4	Natuur – flora en fauna	19
4.5	Geluid	20
4.6	Luchtkwaliteit	21
4.7	Bodem	21
4.8	Water en groen	22
4.9	Klimaat en energie	23
4.10	Cultuurhistorie	23
4.11	Archeologie	24
4.12	Externe veiligheid	25
4.13	Gezondheid	26
5	Conclusies en vervolg	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Gemeente Nijmegen wil het bedrijventerrein De Grift netto met circa 30 hectare uitbreiden. Omdat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, is een passende beoordeling van die effecten nodig (artikel 2.8 Wet natuurbescherming). Vanwege de noodzaak van een passende beoordeling, is besloten ook een plan-MER (artikel 7.2a Wet milieubeheer) uit te voeren. In het plan-MER wordt beoordeeld of en zo ja, welke effecten de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift kan hebben op de omgeving.

In deze notitie bepalen we de reikwijdte en het detailniveau van de informatie die voor het plan nodig is en voor het milieueffectrapport (artikel 7.8 Wet milieubeheer). We volgen daarbij de systematiek die is gehanteerd bij de Actualisatietoets Hof van Holland, Woenderskamp en Broodkorf (RoyalHaskoningDHV / gemeente Nijmegen, 7 december 2016). Daarin is onderzocht of de milieueffecten van de invulling van de deelplannen Hof van Holland, Woenderskamp en Broodkorf passen binnen de milieueffecten die zijn opgenomen in het MER Waalsprong 2003 en de Aanvulling MER Waalsprong 2007 (hierna samen: MER Waalsprong 2003/2007) en of een actualisatie van (een deel van) dat MER nodig is.

1.2 Aanpak

De ontwikkeling van bedrijventerrein De Grift is sinds eind jaren '90 onderdeel van de gebiedsontwikkeling Waalsprong. Daarmee waren ook de milieueffecten van deze ontwikkeling onderdeel van het MER Waalsprong 2003. Bij het opstellen van dit MER was de gemeente Nijmegen zich ervan bewust dat de ontwikkeling van de omvangrijke stadsuitbreiding - gezien de jarenlange realisatietijd - niet bij de start geheel zou kunnen worden vastgelegd. Daarom zijn in het MER Waalsprong 2003 bouwstenen en alternatieven breed onderzocht op milieueffecten. Nadien heeft nog een actualisatie van het MER plaatsgevonden vanwege een wijziging in de verkeersstructuur: Aanvulling MER Waalsprong 2007.

Omdat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, is in de eerste plaats een passende beoordeling van die effecten nodig, in aanvulling op het MER Waalsprong 2003/2007. In de tweede plaats moet worden nagegaan of – en zo ja op welke punten – een actualisatie van de andere milieueffecten nodig is voor de vaststelling van het bestemmingsplan (of omgevingsplan) voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift. Daartoe is een vergelijking gemaakt tussen de uitgangspunten waarop de milieueffecten voorheen waren gebaseerd (MER Waalsprong 2003/2007; hoofdstuk 2) en het huidige plan voor het bedrijventerrein, conform het SO Stedenbouwkundig plan De Grift, maart 2022 (hoofdstuk 3).

Specifiek is daarbij gelet op de factoren die bepalend zijn voor de aard en omvang van de milieueffecten, zoals het profiel van de bedrijvigheid. Veranderen deze factoren niet, dan worden ook geen andere effecten verwacht. Als de effecten gelijk blijven, is het mogelijk dat de wet- en regelgeving voor milieueffecten sinds 2003/2007 is veranderd en dat de effecten inmiddels niet meer passen binnen de bandbreedte van het MER Waalsprong 2003. In hoofdstuk 4 wordt per omgevingsaspect toegelicht of een actualisatie nodig is, aan de hand van de volgende vragen:

- Welke effecten binnen de onderscheiden omgevingsaspecten uit het MER 2003/2007 zijn voor bedrijventerrein De Grift relevant en welke factoren zijn voor de aard en omvang daarvan bepalend?

- Wat zijn de verschillen in deze factoren tussen het stedenbouwkundig plan 2022 aan de ene kant en de uitgangspunten van het MER Waalsprong 2003/2007 aan de andere kant?
- Wat is de invloed van autonome ontwikkelingen in de omgeving op de milieueffecten, sinds 2003 en/of 2007?
- Welke veranderingen in wet- en regelgeving zijn relevant voor de milieueffecten van bedrijventerrein De Grift?
- Moet het MER Waalsprong 2003/2007 op dit omgevingsaspect worden geactualiseerd als gevolg van het stedenbouwkundig plan 2022, nieuwe autonome ontwikkelingen of veranderingen in wet- en regelgeving?

In hoofdstuk 5 wordt dit samengevat.

2 MER Waalsprong 2003 / 2007

2.1 MER Waalsprong 2003

De ontwikkeling van de Waalsprong is in het MER Waalsprong 2003 als een voorgenomen activiteit beschreven: het vertrekpunt van het ontwerpproces. Het gezoneerde bedrijventerrein De Grift is daarin bestemd als vestigingsplaats voor kleinschalige en middelgrote logistieke, distributieve en industriële bedrijvigheid en een hulpwarmtecentrale voor het warmtenet. De uitbreiding van het bedrijventerrein krijgt een oppervlak van circa 50 hectare. De bestaande woonbestemming aan de westkant van De Griftdijk en aan de Stationsstraat zal verdwijnen. Op het terrein worden langs de A15 vijf windturbines geplaatst.

Voor de voorgenomen activiteit zijn vier alternatieven opgesteld (Horen bij de stad, Wervende woonmilieus, Duurzaamheid en Stad aan de Rivier) die zijn opgebouwd uit bouwstenen. De bouwstenen geven per deelgebied en per thema de keuzemogelijkheden aan. De bouwstenen zijn zodanig gekozen dat ze een bandbreedte aangeven waarbinnen de ontwikkeling van de Waalsprong naar verwachting plaatsvindt.

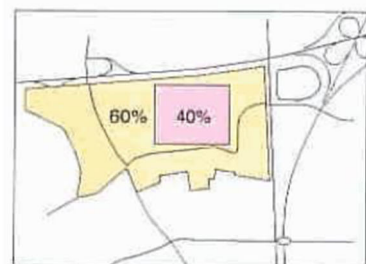
1. Profiel

In het MER Waalsprong 2003 is gevarieerd in het percentage logistiek en gemengde bedrijvigheid. Vanwege het stadium van ontwikkeling was een meer gedetailleerde profilering niet mogelijk. Wel konden naar aanleiding van andere bouwstenen (bebouwingsintensiteit en bestaande woningen) uitspraken worden gedaan over noodzakelijke beperkingen op het gebied van bedrijfscategorieën.

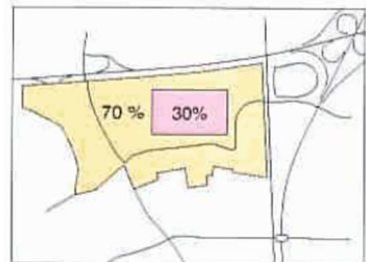
In het MER was de geluidzonering het belangrijkste milieueffect bij de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein. Het profiel van het bedrijventerrein had daarop relatief beperkt invloed: hoewel de sector logistiek een groter bronvermogen heeft dan gemengd was het uiteindelijk resultaat van de uitwisseling van 20% ruimte voor logistiek naar gemengd gering.

De geluidcontour was de maatgevende milieucontour voor het bedrijventerrein De Grift (zie hieronder onder 3. Bestaande woningen). Vanwege de nabijheid van de woonbebouwing van de Waalsprong was in het MER uitgangspunt om geen bedrijven op het bedrijventerrein toe te laten die vanwege andere milieucomponenten dan geluid, zoals gevaar, lucht, stank of stof, milieuhinder geven die groter is dan categorie 3.

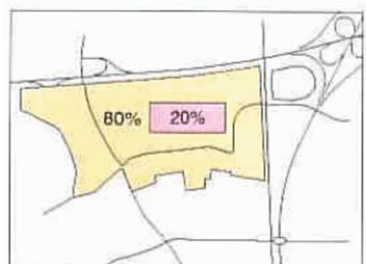
profiel



logistiek 40%, gemengd 60%



logistiek 30%, gemengd 70%



logistiek 20%, gemengd 80%

2. Bebouwingsintensiteit

In het MER Waalsprong 2003 is gevarieerd in grotendeels gelijkvloers, deels gestapeld of merendeels gestapeld bouwen. In combinatie met de bouwsteen profiel werden conclusies getrokken over bebouwingshoogten, verhard oppervlak en parkeeroplossingen.

In het MER was intensief ruimtegebruik een belangrijk thema. Het beleid was sterk gericht op intensief, milieubewust en (voorkomen van) oneigenlijk ruimtegebruik. In dat licht zijn in het MER de mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik onderzocht. Die bleken bij logistiek beperkter dan bij gemengd. Intensivering – en daarmee de verhouding tussen logistiek en gemengde bedrijvigheid – zou echter geen direct gevolg voor de verhardingspercentages hebben en daarmee voor de waterhuishouding van het gebied.

Wel zou intensivering leiden tot grotere bebouwingshoogten die aan de zuidelijke Stationsstraat een positieve bijdrage zouden kunnen leveren aan het akoestisch klimaat in de woonwijk.

3. Bestaande woningen

In het MER Waalsprong 2003 was uitgangspunt om voor (de uitbreiding van) het bedrijventerrein De Grift een geluidzone vast te stellen. Het beleid van zowel de gemeente Nijmegen als de provincie Gelderland was erop gericht om woonbebouwing op gezoneerde bedrijfsterreinen te voorkomen. De bestaande woningen werden verdeeld in twee clusters (woningen oostzijde Griftdijk en woningen Stationsstraat) en er is onderzocht wat de consequenties zouden zijn van het al dan niet handhaven van deze clusters op de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein en op de te vestigen geluidzone.

In het MER was uitgangspunt dat de akoestisch lichtere bedrijven zich concentreren aan de west- en zuidrand van het terrein en de zwaardere centraal in het gebied. Een constante in de terreinindeling was, naast de bestaande bedrijven, de locatie van de akoestisch relatief zware hulpwarmtecentrale. Deze zou in de noordoostelijke hoek komen te liggen, in de oksel van de A15 en het spoor. Bij deze gebiedsindeling zouden de zwaardere bronnen steeds zo ver mogelijk van de gevoelige bestemmingen af liggen.

Als de bestaande woningen zouden plaatsmaken, dan zou voor het bedrijventerrein geen interne zonering nodig zijn, behalve van de hulpwarmtecentrale in categorie 5. Het aandeel logistiek en de locatie ervan waren hierop niet van invloed. Als de bestaande woningen echter zouden worden behouden, dan was wel een interne zonering nodig. De vorm ervan was afhankelijk van de keuze om alle woningen te handhaven of een of meerdere clusters niet.

Belangrijke overweging hierbij was ook dat de cultuurhistorische waarden in het gebied zijn verbonden aan de bebouwingslinten van de Griftdijk en Stationsstraat: karakteristieke verkavelingsvormen, enkele karakteristieke gebouwen (boerderijen en de oude veiling) en enkele boomgaarden. Uitgangspunt voor

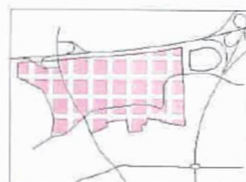
bebouwingsintensiteiten



grotendeels gelijkvloers



deels gestapeld



merendeels gestapeld



overal woonfunctie opheffen



overal handhaven



woningen oostzijde Griftdijk opheffen



woningen van Stationsstraat opheffen

het MER Waalsprong 2003 was dan ook dat in de uitstraling van de linten een deel van de karakteristiek in stand zou moeten gehouden. De belangrijkste bouwsteen hierbij is de handhaving van de bestaande woningen.

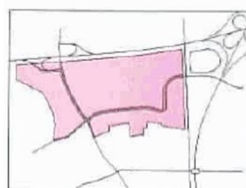
4. Bestaande bedrijven

In het MER Waalsprong 2003 is onderzocht of herstructurering van bestaande bedrijven leidt tot efficiënt ruimtegebruik en een minimalisatie van de geluidszonering. Daarbij is de situatie onderzocht waarin bedrijven aan de zuidzijde van de Stationsstraat geen bijdrage meer leveren aan de geluidzone en de situatie dat de huidige bedrijven zich verplaatsen naar een akoestisch gunstiger plek op het terrein of met een lager bronvermogen werken dan waarvoor zij op het moment van het MER een vergunning hadden.

bestaande bedrijven



geen ingrepen



herstructureren

windmolens



geen windmolens



5 windmolens



11 windmolens

5. Windturbines

In het MER Waalsprong 2003 zijn de effecten op het bedrijventerrein onderzocht van 5 windturbines in een lijnopstelling en van 11 windturbines in een parkopstelling. Uit het MER volgde vooral een effect van de opstelling van de windturbines op de geluidcontour: vooral de parkopstelling zou leiden tot een substantieel grotere zone (circa 500 meter); de invloed van de lijnopstelling naar het zuiden zou beperkt zijn (circa 75 meter).

6. Structuur groen en water

In het MER Waalsprong 2003 was de water- en groenstructuur gekoppeld en onderzocht in drie varianten: een geconcentreerde groen/waterstructuur langs de A15, een structuur met een dooradering over het terrein en een geconcentreerde groen/waterstructuur langs de Griftdijk.

Er waren geen zeer ecologisch waardevolle gebieden: de ecologisch belangrijkste structuur was de berm langs de A15, vooral vanwege het voorkomen van beschermde vissen, zoals de modderkruiper. Bij de beoordeling van de drie varianten kwam een geconcentreerde groen/waterstructuur langs de A15 als de meest gunstige variant naar voren: een robuuste, diverse, goed op de landschapszone aansluitende groenstructuur. Daarbij werd aangetekend dat in dat geval moest worden geprobeerd om de bestaande watergang langs de A15 te handhaven in verband met de betekenis voor de visfauna.

Verder zou behoud van de bestaande bebouwing uit het oogpunt van ecologie gunstig zijn, omdat daarmee over het algemeen ook de bestaande erfbeplanting en tuinen behouden zou blijven. Ten aanzien van de variant met dooradering van het bedrijventerrein wordt opgemerkt dat daarbij ook het beeld van de boomgaarden in stand zou kunnen worden gehouden; in geval van een dubbelfunctie van groen en water zou dit echter niet grootschalig mogelijk zijn.

groenstructuur



natte corridor Griftdijk



dooradering



groenstructuur langs A15

In het MER Waalsprong 2003 was een eigen watersysteem van het plangebied uitgangspunt, met een afzonderlijke lozing op de hoofdwatgang. Het gebied had door zijn ligging geen verbinding met de (aan te leggen) centrale buffer in de Landschapszone. Om die reden waren voor de ontwikkeling van het

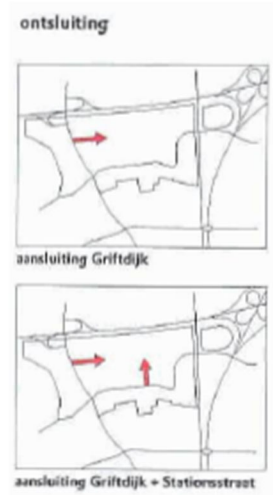
gebied de toen geldende afvoernorm (1,5 l/s.ha) en buffercapaciteit uitgangspunt. Een van de conclusies van het MER was dat intensivering (van de bebouwing) geen direct gevolg voor de verhardingspercentages zou hebben en daarmee voor de waterhuishouding van het gebied. Er werd een bergingsoppervlakte van 4,3 hectare berekend die nodig was om een Westlandbui te bergen. Verder kwam uit het MER ten aanzien van water geen voorkeur naar voren voor een van de drie varianten in de water- en groenstructuur.

7. Ontsluitingsstructuur en toegankelijkheid

Omdat uitgangspunt was om het bedrijventerrein zo dicht mogelijk op de snelweg te ontsluiten en het bedrijfsverkeer door woonwijken te vermijden, was in het MER Waalsprong 2003 een ontsluiting vanaf de Griftdijk een gegeven. In het MER is de verbinding van de ontsluiting op de Stationsstraat onderzocht en de effecten hiervan op de interne verkeersstructuur van het nieuwe bedrijventerrein. Ook werd het effect onderzocht van een transferium en een voorstadhalte in de nabijheid.

Uit het verkeersonderzoek in het kader van het MER Waalsprong 2003 bleek dat in alle gevallen in de ochtendspits de toename van het aantal werknemers op het terrein zou leiden tot congestie op de Griftdijk. In de modellen waarin door intensivering en toename in de categorie gemengd meer arbeidsplaatsen zouden ontstaan, zou ook in de avondspits congestie ontstaan. De realisatie van een voorstadhalte of een transferium in knoop De Grift zouden hierin geen verandering brengen.

Het totale verkeersvolume dat het bedrijventerrein De Grift zou genereren, zou de leefbaarheid in de omgeving niet in gevaar brengen. Zowel op het wegvak Dorpensingel-rotonde Griftdijk als op het wegvak Dorpensingel-rotonde Ovatonde bleef de oversteekbaarheid in alle varianten goed. Buiten de directe omgeving van het bedrijventerrein waren de effecten van een ontwikkeling met meer of minder arbeidsplaatsen niet meer waar te nemen. Deze effecten werden overschaduwd door het effect van de ontwikkeling in de regionale verkeersstructuur.



8. Interne zonering

Interne zonering is in het MER Waalsprong 2003 op twee manieren onderzocht: 1) een interne zonering naar geluidproductie vanwege de geluidcontour; 2) in drie modellen voor de bestemmingen die deze contour zou kunnen krijgen (akoestische verkaveling). Deze drie modellen waren een specificatie van de mogelijke functies aan de randen van het terrein: ontwikkelen zichtlocatie A15, ontwikkelen Griftdijk als bedrijfslint en ontwikkeling Stationsstraat als lint.

Conclusie MER Waalsprong 2003

Een integrale beoordeling van de milieueffecten van bedrijventerrein De Grift aan de hand van de programmaonderdelen en bouwstenen in het MER Waalsprong 2003 heeft tot de volgende bevindingen geleid:

“Het ontwikkelen van het bedrijfsterrein De Grift heeft een positieve invloed op de werkgelegenheid in de Waalsprong. Vooral de wijze waarop het bedrijfsterrein wordt ingevuld bepaalt de omvang in werkgelegenheid. Een groter aandeel gemengde bedrijvigheid, intensiever ruimtegebruik en het vergroten van de ontwikkelingsmogelijkheden door het uitplaatsen van gevoelige functies zoals wonen heeft een groot positief effect op de werkgelegenheid. Daardoor neemt echter ook de verkeersintensiteit op met name Griftdijk Noord toe, met de kans op filevorming in de ochtendspits. Als we meer uitgaan van gemengde bedrijvigheid in combinatie met intensivering en vergroting van de ontwikkelings-

mogelijkheden, zoals bij het alternatief Duurzaamheid, neemt ook de kans op filevorming in de avondspits toe.

In ecologisch opzicht zijn de verschillen tussen de manieren waarop het bedrijfsterrein ingevuld kan worden klein. Een brede groenstrook langs de A15 is het meest gunstig. Het handhaven van bestaande groenstructuren rond bestaande bebouwing op korte termijn is gunstiger dan het opnieuw aanleggen van bebouwing met bijbehorend groen. Ook voor de grondbalans zijn de verschillen klein. In alle gevallen is de grondbalans zeer waarschijnlijk niet sluitend te krijgen. Er is bij alle alternatieven een vrij groot overschot aan grond. Een hoger aandeel gemengde bedrijvigheid heeft over het algemeen een gunstig effect op de grondbalans dan een hoger aandeel logistiek.

De ruimtelijke kwaliteit is het meest gediend met groenstroken langs de A15 en Griftdijk-Noord. Plaatsen van windmolens langs de A15, in de groenstrook, versterkt de nieuwe identiteit van het bedrijfsterrein als noordelijke stadspoort. Het handhaven van de bestaande woningen en uitgaan van gemengde bedrijvigheid sluit het beste aan bij de karakteristiek van het gebied. Intensivering (stapeling) doet geen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit. De meeste landschappelijke en natuurlijke elementen, vooral langs de A15, zijn over het algemeen goed in te passen.

Tussen de verschillende mogelijkheden waarop het bedrijfsterrein ingevuld kan worden, zitten nauwelijks verschillen in de effecten voor grondwateronttrekking, geluidbelasting, luchtkwaliteit en aanwezige archeologische vindplaatsen."

Belangrijkste bouwstenen	Belangrijkste milieueffecten			
	Zeer ongunstig	Ongunstig	Gunstig	Zeer gunstig
• Profiel		Vnl. logistiek	Vnl. gemengd	
• Bebouwingsintensiteit			Intensief	
• Bestaande woningen		Opheffen	Handhaven	

Op basis van deze bevindingen luidde de conclusie ten aanzien van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief als volgt:

"Vanwege de overwegend positieve effecten op de werkgelegenheid hebben we - ondanks de grotere kans op filevorming - gekozen voor gemengde bedrijvigheid en intensiever grondgebruik op het bedrijfsterrein De Grift. Vanwege de positieve bijdrage aan het gebruik van duurzame energie en omdat er nauwelijks negatieve effecten zijn, kozen we voor het plaatsen van vijf windturbines op het bedrijfsterrein De Grift.

Belangrijke leidraad voor onze keuzen is dat de karakteristieke kenmerken van het bestaande deel langs de Stationsstraat/-weg door de menging van wonen en werken tegelijk gehandhaafd blijven. De invulling van het bedrijfsterrein moet zich hieraan aanpassen. Herstructurering van bestaande delen kan daarbij de ruimtelijke kwaliteit versterken."

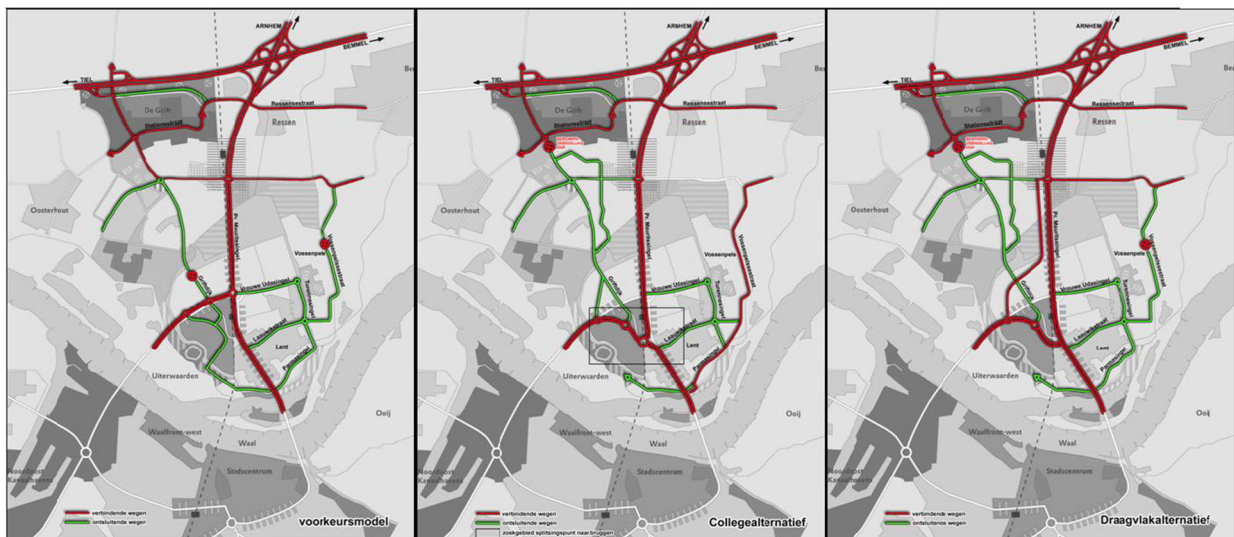
Advies Commissie m.e.r.

In haar toetsingsadvies over het MER gaf de Commissie m.e.r. over het vervolgtraject aan dat met het MER Waalsprong 2003 volledig aan de richtlijnen is voldaan. Aanvullende informatie is in het vervolgtraject alleen nodig als de plannen zo ingrijpend wijzigen dat ze buiten de gehanteerde bandbreedte in het MER komen.

2.2 Aanvulling MER Waalsprong 2007

Het MER Waalsprong 2003 is in 2007 met betrekking tot wijzigingen in de verkeersstructuur aangevuld met de Aanvulling MER Waalsprong 2007. In deze aanvulling zijn de milieueffecten onderzocht als gevolg van (alternatieven voor) maatregelen voor een betere doorstroming op de Prins Mauritssingel / A325 richting het centrum van Nijmegen. Dit zou ook met de tweede stadsbrug en verbreding van rijksweg A50 een knelpunt blijven vormen.

In het collegealternatief werd de Prins Mauritssingel ten opzichte van het voorkeursmodel verbreed naar 2 x 3 stroken en werden de parallelroutes (Griftdijk en Vossenpelsseroute) ingezet voor het verkeer. De Dorpensingel-Oost zou in dit alternatief vervallen. Daarnaast werd gevarieerd met de ligging en de vorm van het splitsingspunt naar de Waal- en Stadbrug. In het draagvlakalternatief werd vastgehouden aan de knip in de Vossenpelsseroute en aan de aanleg van de Dorpensingel-Oost – beide conform het voorkeursmodel – en werd daarnaast een extra parallelroute langs de Prins Mauritssingel geïntroduceerd.



3 Uitbreiding bedrijventerrein De Grift

3.1 Bestemmingsplan Buitengebied Valburg – 18 (Bedrijventerrein De Grift Noord)

Op 8 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Nijmegen bestemmingsplan Buitengebied Valburg -18 (Bedrijventerrein De Grift Noord) vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakte in het (deel)gebied De Grift Noord de ontwikkeling van bruto 26 en netto 20 hectare bedrijventerrein mogelijk, hoofdzakelijk voor grootschalige logistieke bedrijven, groothandelsbedrijven en distributiecentra.

De toelichting van bestemmingsplan Buitengebied Valburg -18 (Bedrijventerrein De Grift Noord) verwijst naar het MER Waalsprong 2003, waarin het bedrijventerrein in diverse varianten was betrokken (zie hoofdstuk 2). De ontwikkeling van bedrijventerrein De Grift Noord viel niet in de categorie m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en bleef ruim binnen de door de Commissie m.e.r. benoemde bandbreedte in het MER Waalsprong 2003. De wijziging van de verkeersstructuur en de Aanvulling MER Waalsprong 2007 hadden geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Ook was in dit bestemmingsplan de bedrijventerreinontwikkeling op De Grift fors teruggebracht tot bruto 26 en netto 20 hectare (in plaats van circa 50 hectare).

Omdat naar het oordeel van gedeputeerde staten van de provincie Gelderland onvoldoende was aangetoond dat sprake was van een actuele regionale behoefte voor de bedrijventerreinontwikkeling, gaven zij een reactieve aanwijzing. De provincie oordeelde dat het gekozen profiel in het bestemmingsplan voor bedrijventerrein De Grift Noord (grootschalige logistieke bedrijven) direct zou concurreren met het naastgelegen bedrijventerrein Park15 en de bedrijventerreinen Bijsterhuizen, 7-Poort en EBT. Volgens haar was op deze bedrijventerreinen nog voldoende uitgeefbaar terrein beschikbaar en was de regionale behoefte naar de voorgestelde ontwikkeling onvoldoende aangetoond. De provincie werd in haar standpunt bevestigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



Figuur 3.1: plangebied Bedrijventerrein De Grift 2015

3.2 Stedenbouwkundig plan 2022

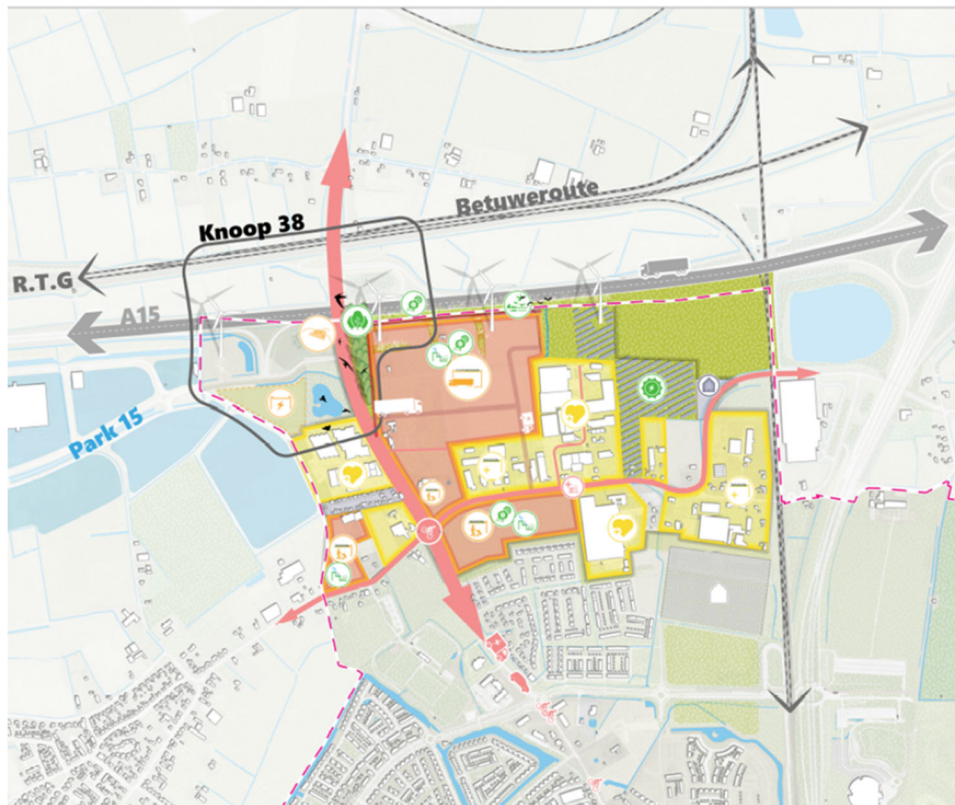
Regionaal Programma Werklocaties 2021-2024

Sinds 2017 bieden nieuwe inzichten en verdergaande economische groei wel ruimte voor ontwikkeling van bedrijventerrein De Grift. Was er in 2015 nog voldoende aanbod aan grootschalige kavels, sinds 2017 acht de provincie het voorstelbaar dat dit, gelet op de doortrekking van de A15 en de aanleg van de Rail Terminal Gelderland, op termijn verandert. Zo is in 2018 op bedrijventerrein Park15 27 hectare uitgegeven. Daarom heeft de provincie er in 2017 mee ingestemd dat – met het oog op de logistieke ambities van de Gelderse corridor - gemeente Nijmegen De Grift reserveert als opvanglocatie voor grootschalige logistiek.

De Grift maakt samen met de projecten binnen Knoop 38 (Park 15 en RTG) deel uit van Knoop Nijmegen in het MIRT. Vanwege de goede ligging aan de vervoersassen over spoor, weg en water (de containerterminal BCTN), de nabijheid van Duitsland, de aanwezige bedrijventerreinen en de uitbreidingsmogelijkheden daarvan is Knoop Nijmegen in het MIRT aangeduid als bovengemiddeld knooppunt in de goederenvervoerscorridor A15 en is dit gebied aangewezen voor ontwikkelingen op het gebied van XXL-logistiek. Het Regionaal Programma Werklocaties 2021-2024 en de recente marktverkenning voor De Grift laten zien dat in de regio ruimte is voor ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en ook behoefte (marktvraag). Uitbreiding van bedrijventerrein De Grift is in dat kader een logisch vervolg op de ontwikkeling van het naastgelegen bedrijventerrein Park15 en dat van Railterminal Gelderland.

Gebiedsvisie De Grift

In de Gebiedsvisie De Grift (gemeente Nijmegen, 14 april 2020) heeft gemeente Nijmegen vervolgens haar visie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein geactualiseerd. In lijn met het ambitieniveau dat ten grondslag lag aan Buitengebied Valburg -18 (Bedrijventerrein De Grift Noord) blijven De Grift Noord en ook De Grift Zuid beschikbaar voor logistiek waarbij op De Grift Noord ruimte is voor logistiek met een ruimere footprint (grootschalig > 4 ha) en waarbij De Grift Zuid ook ruimte biedt voor bedrijven met een kleinere footprint (1 tot 3 ha). In de gebiedsvisie is daarnaast verkend of aan de randen van De Grift Noord en Zuid ruimte is voor kleinschalige bedrijvigheid met een gemengd karakter: ruimte voor bedrijven die willen verplaatsen of uitbreiden, onder meer vanuit het gebied Winkelsteeg. Ook voor De Grift West houdt de gemeente Nijmegen vast aan haar ambitieniveau uit 2015. Hier is ruimte voor meer kleinschalige bedrijvigheid en leent het gebied zich ook voor de realisatie van bedrijfsmatige functies met een meer maatschappelijk karakter.



Figuur 3.2: kaart Gebiedsvisie De Grift

Stedenbouwkundig plan 2022

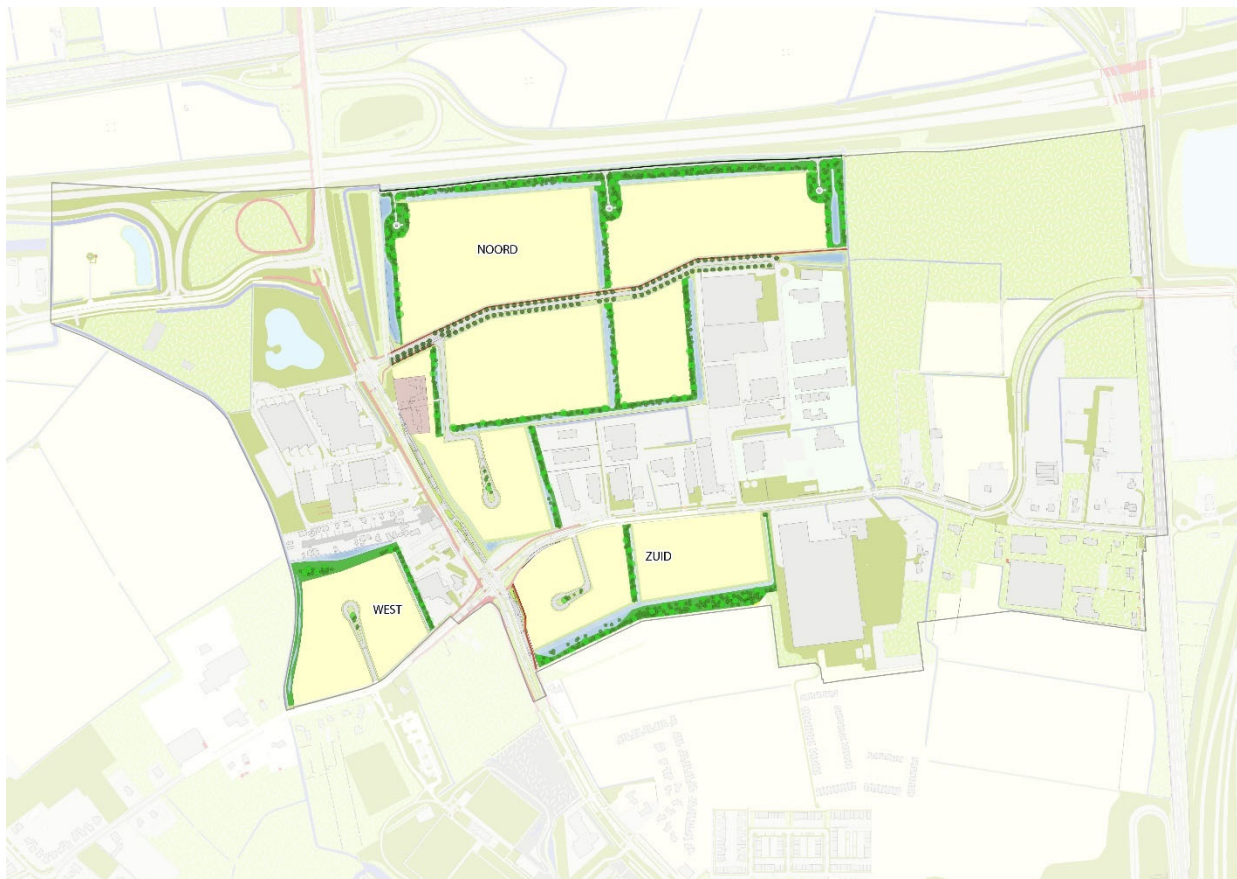
Het SO stedenbouwkundig plan 2022 (gemeente Nijmegen, maart 2022) is geanalyseerd aan de hand van (de conclusies bij) de bouwstenen in het MER Waalsprong 2003.

1. Profiel

De uitbreiding van bedrijventerrein De Grift (exclusief Grift Oost) heeft een bruto oppervlak van circa 42 ha. Hiervan is circa 30 ha uitgeefbaar. (Het bestaand bedrijventerrein maakt geen deel uit van het stedenbouwkundig plan.) In de adviesaanvraag in het kader van het Regionaal Programma Werklocaties 2021-2024 is dit nader gedetailleerd: 15 hectare voor (X)XL-logistiek in De Grift Noord, langs de A15 en ontsluitingswegen, 6,5 hectare voor regionale bedrijvigheid (reguliere logistiek, stadsdistributie, maakindustrie en klassiek-gemengd) in De Grift Noord en Zuid en 8,4 hectare voor kleinschalige lokale bedrijvigheid (klassiek-gemengd, maakindustrie; kavels tot 5.000 m²), in zowel De Grift Noord, Zuid als West:

- als de 6,5 hectare voor regionale bedrijvigheid in De Grift Noord en Zuid volledig met logistieke bedrijven zou worden ingevuld, dan is het profiel circa 70% logistiek en 30% gemengd;
- als deze 6,5 hectare volledig met gemengde bedrijvigheid zou worden ingevuld, dan is het profiel 50% logistiek en 50% gemengd.

In elk scenario is het aandeel logistiek en ook de schaalgrootte ervan groter dan in de bouwstenen van het MER Waalsprong 2003/2007.



Figuur 3.3: plangebied stedenbouwkundig plan

2. Bebouwingsintensiteit

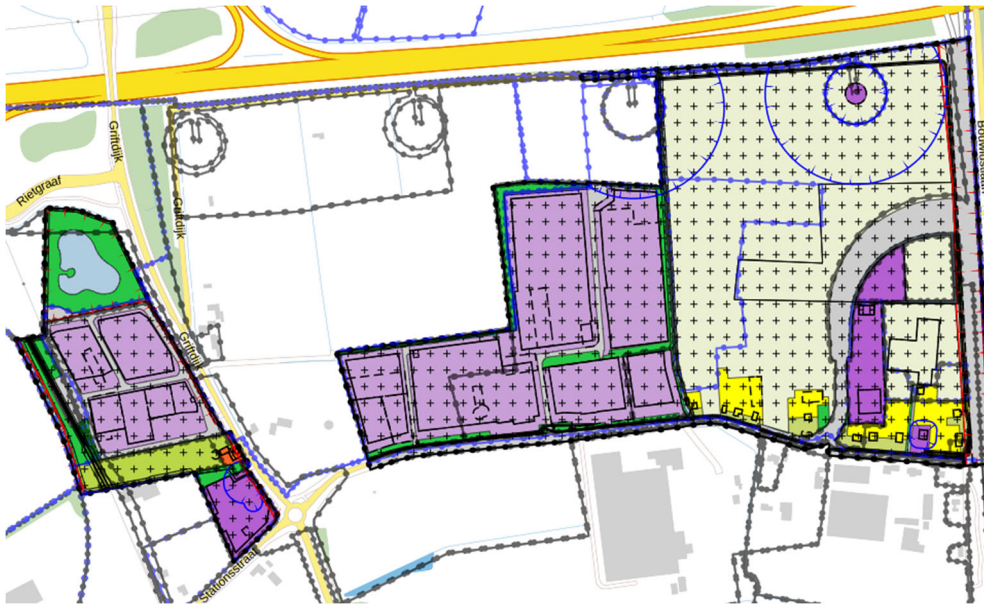
De bebouwingsintensiteit wordt in het stedenbouwkundig plan gezien vanuit het belang van klimaatadaptatie. Ze wordt bepaald door de afstand van de bebouwing tot de perceelsgrenzen en door de bebouwingspercentages. Het stedenbouwkundig plan biedt ook ontwerpprincipes voor duurzame bedrijfsgebouwen.

3. Bestaande woningen

Ten aanzien van de woningen aan de Stationsstraat is na het MER Waalsprong 2003/2007 een keuze gemaakt: deze woningen zijn als reguliere woningen positief bestemd (zie figuur 3.4 hierna). Ten aanzien van de woningen aan (de oostkant van) de Griftdijk is deze keuze nog niet helemaal gemaakt: een aantal woningen verdwijnt of is verdwenen, van een aantal andere woningen moet dit nog worden bepaald.

4. Bestaande bedrijven

De bestaande bedrijven blijven gehandhaafd. Het ruimtelijk plan voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift ziet alleen op de uitbreiding zelf. In het (ontwerp)bestemmingsplan Nijmegen Bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o. is een actueel juridisch kader opgenomen voor het bestaand bedrijventerrein, vanwege uitbreidingswensen van bestaande bedrijven, nieuwe ontwikkelingen rondom het plangebied en omdat de beheersverordening geen ontwikkelmogelijkheden bij recht toestaat.



Figuur 3.4: verbeelding (ontwerp)bestemmingsplan Nijmegen Bedrijventerrein De Grift en Rietgraaf e.o.

5. Windturbines

De windturbines die bestemmingsplan Buitengebied Valburg - 16 (Windturbines A15) juridisch-planologisch mogelijk heeft gemaakt, zijn inmiddels gerealiseerd en in gebruik. In het kader van dat bestemmingsplan en het bijbehorend MER zijn de omgevingsaspecten volledig onderzocht. In het stedenbouwkundig plan zijn de inmiddels gerealiseerde windturbines ingepast. De windturbines zijn in deze actualisatietoets daarom meegenomen als onderdeel van de bestaande situatie.

6. Structuur groen en water

In het stedenbouwkundig plan 2022 zijn robuuste klimaatadaptieve structuren een belangrijk uitgangspunt: het raamwerk van De Grift is ontworpen als een slimme, integrale hemelwatercascade waarin elke ontwikkeling een rol speelt in het vertragen, vasthouden, hergebruiken, infiltreren en transporteren van water. Het raamwerk dient ook als ecologische verbinding voor onder andere kleine marterachtigen. De waterstructuur in het gebied is verweven in de groene robuuste structuur. Lokaal water wordt zoveel mogelijk vastgehouden in het gebied, zodat een habitat voor de grote modderkruiper ontstaat. Het water wordt ingezet voor zoveel mogelijk natuurwaarden, als natuurvriendelijke oevers of plasdraszones en als habitat voor de grote modderkruiper.

Regenwater wordt zoveel mogelijk opgevangen op eigen terrein en geïnfiltreerd of vertraagd afgevoerd. Dat gebeurt in zaksloten in de noord-zuid gerichte Parksingels. Het komt daarna uit in het parkhart en kan daarna (weer) vertraagd afgevoerd worden in westelijke richting naar de westelijke parkzone. Het water wordt zolang mogelijk vastgehouden in het gebied. Het systeem is flexibel en kan extreme droge en natte periodes goed opvangen.

7. Ontsluitingsstructuur en toegankelijkheid

Om de bereikbaarheid van afslag 38 van de A15 en die van de Griftdijk te verbeteren wordt het aantal rijstroken op het viaduct over de A15 verdubbeld. Er komt een fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de Griftdijk / Rijksweg Zuid. De fietsers kruisen daardoor niet meer met de op-/afrit aan de noordzijde. Aan de zuidzijde kruisen de fietsers de Rietgraaf straks met een onderdoorgang. Hiermee worden de afslag en het viaduct klaargemaakt voor de toekomstige verkeersgroei, kunnen fietsers snel en veilig doorfietsen en wordt ruimte gemaakt voor openbaar vervoer.

In het MER Waalsprong 2003/2007 is de bestaande Stationsstraat een verbindende weg en komt een nieuwe ontsluitingsweg op de Griftdijk aan de noordkant. Ook in het stedenbouwkundig plan geldt de Stationsstraat als verbindingsweg en komt er ook een nieuwe ontsluitingsweg op de Griftdijk die ten opzichte van het MER Waalsprong 2003/2007 iets zuidelijker ligt. De Griftdijk en de rotonde Stationsstraat worden aangepast; dit is ook onderdeel van het ruimtelijk plan voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift. Ook wordt de aansluiting van bedrijventerrein Rietgraaf op de Griftdijk verbeterd. In het nieuwe verkeersmodel (zie paragraaf 4.2) wordt met deze aanpassingen rekening gehouden.

3.3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

3.3.1 Huidige situatie

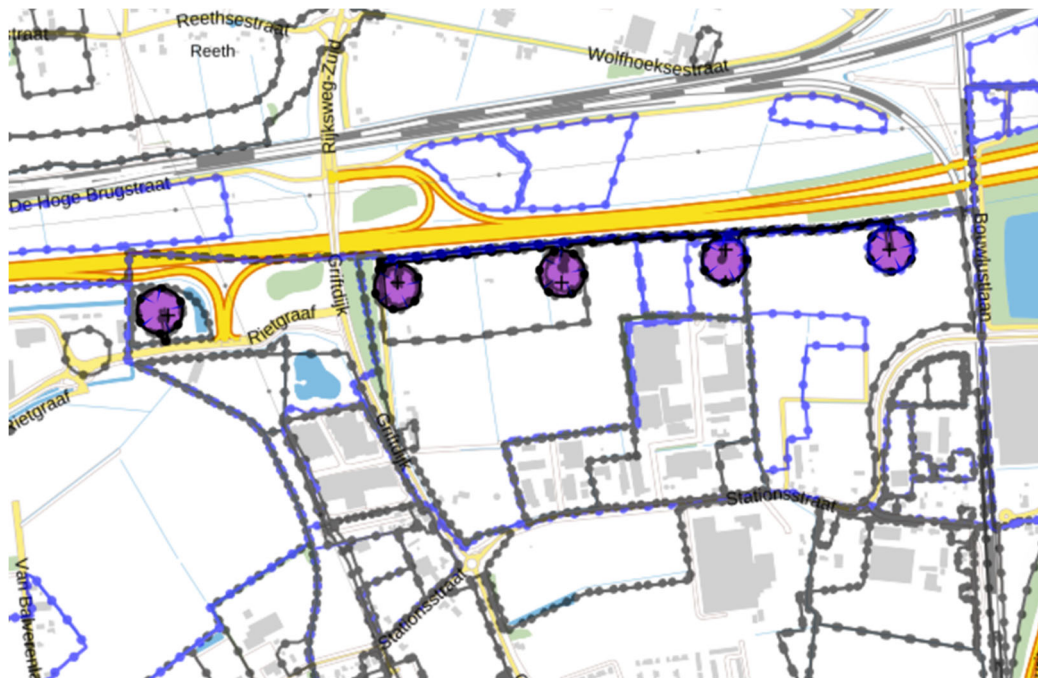
■ Windturbines

Op 8 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Nijmegen bestemmingsplan Buitengebied Valburg -16 (Windturbines A15) vastgesteld. Dit bestemmingsplan heeft vijf windturbines mogelijk gemaakt in het noorden van de Waalsprong, ten zuiden van de A15. Eerder stelde de gemeenteraad bestemmingsplan Buitengebied Valburg-10 (Windturbines De Grift) vast voor deze vijf windturbines. Dit plan werd echter op 25 april 2012 door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd, omdat een plan-MER ontbrak en met een m.e.r.-beoordeling niet kon worden volstaan.

In het kader van de daaropvolgende m.e.r.-procedure oordeelde de gemeente Nijmegen dat het provinciaal zoekgebied voor windturbines ruimte liet parallel aan de A15 en ook dat voor een opstelling met meerdere molens in een grid de ruimte ontbrak, vanwege de noodzakelijke afstand tot woningen in het gebied.

In het MER Windpark A15 Nijmegen / Overbetuwe (Pondera, februari 2014) zijn vervolgens de gevolgen beschreven van een windpark in de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, voor een variant met negen windturbines parallel aan de A15 (en met vijf ervan op grondgebied van de gemeente Nijmegen) en een variant met 5 windturbines (en met 3 ervan op grondgebied van de gemeente Nijmegen). Uit de effectenanalyse volgde dat beide opstellingen realiseerbaar waren, met de eerste variant als voorkeursalternatief. Dit onder meer omdat deze variant beter inpasbaar was bij het plan voor het bedrijvenpark Park15 en beter aansloot op de landschappelijke structuur en ook omdat met deze variant een betere business case mogelijk was.

Bestemmingsplan Buitengebied Valburg -16 (Windturbines A15) heeft alleen betrekking op de gemeente Nijmegen en heeft de plaatsing van vijf windturbines mogelijk gemaakt, conform het voorkeursalternatief / de variant met in totaal 9 windturbines.



Figuur 3.5: Bestemmingsplan Buitengebied Valburg -16 (Windturbines A15)

■ **Bestaand bedrijventerrein De Grift**

Voor de bestaande bedrijventerreinen in het gebied geldt op dit moment een beheersverordening. Gemeente Nijmegen bereidt een actualisatie van het bestemmingsplan voor, ter voorbereiding op het (tijdelijk) omgevingsplan. De bestaande bedrijventerreinen maken dan ook niet (meer) deel uit van het stedenbouwkundig plan. Behoud van de bestaande bedrijventerreinen is dan ook uitgangspunt voor de actualisatie van het MER Waalsprong 2003 en geldt bij de actualisatie van het MER 2003/2007 als bestaande situatie.

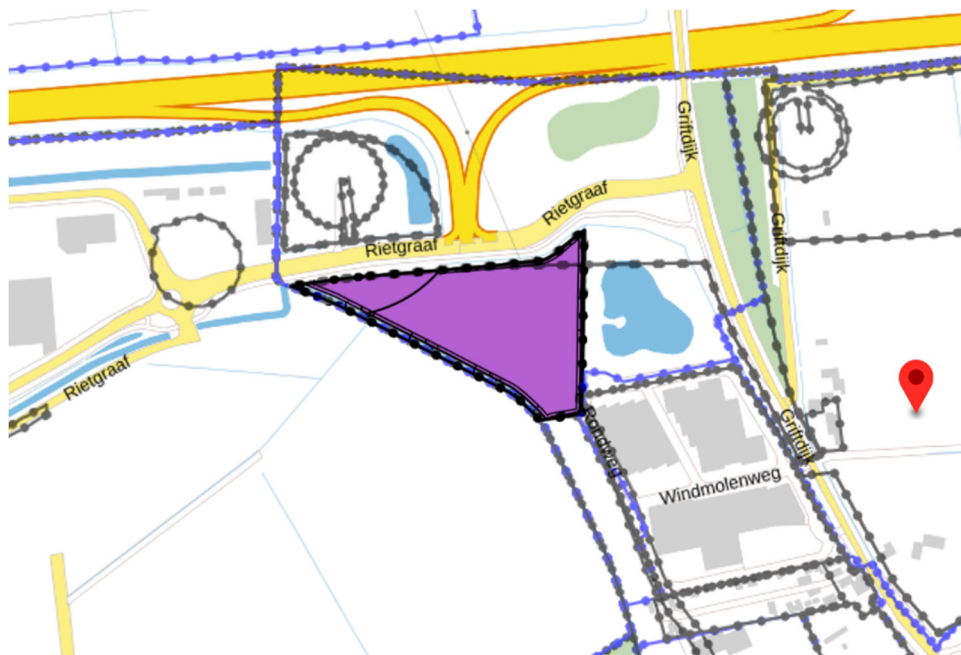
■ **Zonnepark De Grift-Oost**

Het energielandschap op De Grift Oost – een zonnepark met circa 17.000 zonnepanelen – is buiten de grenzen van het stedenbouwkundig plan gerealiseerd en is onderdeel van de bestaande situatie.

3.3.2 Autonome ontwikkelingen

■ **Transformatorstation**

Op 3 juni 2020 is het bestemmingsplan 'Buitengebied Valburg – 20 (Transformatorstation A15)' vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt een nieuw transformatorstation mogelijk, in het gebied dat in het MER Waalsprong 2003 was voorzien voor De Grift. Met dit transformatorstation wordt beoogd om knelpunten in het elektriciteitsnetwerk aan te pakken en de energievoorziening voor de inwoners en bedrijven van Nijmegen-Noord te kunnen blijven garanderen. Het transformatorstation is inmiddels in aanbouw.



Figuur 3.6: bestemmingsplan 'Buitengebied Valburg – 20 (Transformatorstation A15)

■ **Verbreiding en doortrekking A15**

De verbreding en doortrekking van de A15 is een autonome ontwikkeling die in de actualisatie van het MER als zodanig wordt meegenomen.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Opzet

De vergelijking van het stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift met de uitgangspunten van de MER Waalsprong 2003 en de Aanvulling MER Waalsprong 2007 is het beste te maken per omgevingsaspect, op basis van de factoren die de aard en omvang van de omgevingseffecten bepalen. Per omgevingsaspect komt het volgende aan de orde:

- Welke effecten binnen de onderscheiden omgevingsaspecten uit het MER 2003/2007 zijn voor bedrijventerrein De Grift relevant en welke factoren zijn voor de aard en omvang daarvan bepalend?
- Wat zijn de verschillen in deze factoren tussen het stedenbouwkundig plan 2022 aan de ene kant en de uitgangspunten van het MER Waalsprong 2003/2007 aan de andere kant?
- Wat is de invloed van autonome ontwikkelingen in de omgeving op de milieueffecten, sinds 2003 en/of 2007?
- Welke veranderingen in wet- en regelgeving zijn relevant voor de milieueffecten van bedrijventerrein De Grift?
- Moet het MER Waalsprong 2003/2007 op dit omgevingsaspect worden geactualiseerd als gevolg van het stedenbouwkundig plan 2022, nieuwe autonome ontwikkelingen of veranderingen in wet- en regelgeving?

4.2 Verkeer

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

De effecten ten aanzien van verkeer in het MER Waalsprong 2003/2007 betreffen de bereikbaarheid, overstekbaarheid van wegen voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid. Daarnaast is specifiek aandacht besteed aan de kansen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en de kansen voor de fiets als wenselijke concurrenten voor de auto. Bepalende factoren voor deze effecten waren:

- het programma in het gebied dat het verkeer genereert;
- de verkeersstructuur inclusief alle voorzieningen (bijv. wegen, fietspaden, spoorlijnen, en knooppunten (kruisingen, bruggen tunnels, stations en andere overstappunten).

Uit de nieuwe profilering van de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift volgt dat in elk scenario het aandeel logistiek en ook de schaalgrootte ervan groter is dan in het MER Waalsprong 2003/2007 was voorzien. Ook was in het MER Waalsprong 2003 nog niet voorzien in XXL-logistiek. Deze nieuwe profilering leidt dan ook tot een andere verkeersgeneratie en daarmee tot een ander verkeersmodel dat op zijn beurt gevolgen heeft voor de omgevingsaspecten natuur-stikstofdepositie, geluid en luchtkwaliteit.

De keuzes ten aanzien van de verkeersstructuur passen wel binnen de bandbreedte van het MER Waalsprong 2003/2007. Meer precieze keuzes die ten aanzien van de ontsluitingsstructuur zijn gemaakt worden meegenomen in een nieuw verkeersmodel: verdubbeling van het aantal rijstroken op het viaduct over de A15, een fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de Griftdijk / Rijksweg Zuid, de precieze ligging van de nieuwe ontsluitingsweg, de aanpassing van de Griftdijk zelf en de aanpassing van de rotonde Stationsstraat/Griftdijk.

Invloed autonome ontwikkelingen

Bij de beoordeling van de effecten ten aanzien van verkeer houden we rekening met de autonome ontwikkelingen (paragraaf 3.3), in het bijzonder de verbreding en doortrekking van de A15.

Wet- en regelgeving

Er zijn sinds het MER Waalsprong 2003/2007 geen wijzigingen in wet- en regelgeving die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op dit omgevingsaspect.

Conclusie

Parallel aan de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 wordt een nieuw verkeersmodel opgesteld, waarin ook de autonome ontwikkelingen en het stedenbouwkundig plan worden meegenomen. Aan de hand daarvan worden de effecten op het omgevingsaspect verkeer (bereikbaarheid, overstekbaarheid van wegen voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid) opnieuw beoordeeld. Dit verkeersmodel is input voor het onderzoek naar de effecten op de omgevingsaspecten natuur-stikstofdepositie, geluid en luchtkwaliteit.

4.3 Natuur – stikstofdepositie

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022 / Wet- en regelgeving

In het MER Waalsprong 2003/2007 vond nog geen toets plaats van het effect van (de uitbreiding van) bedrijventerrein De Grift op Natura 2000-gebieden (toen: Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden). De regelgeving op het gebied van soortenbescherming voorzag namelijk nog niet in de beoordeling van (het effect van) stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. Voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift is het nabijgelegen Natura 2000-gebied Rijntakken relevant.



Figuur 4.1: Natura 2000-gebied Rijntakken

Een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied kan significante gevolgen hebben voor de instandhoudingsdoelen van dat Natura 2000-gebied. Als sprake is van een toename van stikstofdepositie moet een vervolgonderzoek, i.e. een *passende beoordeling*, verzekeren dat de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

Uit berekeningen in 2021 (PouderoyenTonnaer, 2021) volgt dat de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift kan leiden tot een toename van de stikstofdepositie op het Natura2000-gebied Rijntakken. Dit is aanleiding om een passende beoordeling op te stellen. In het kader van de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 is dan ook een actuele berekening van de stikstofdepositie nodig, aan de hand van de meest recente versie van de AERIUS-calculator, en een passende beoordeling van de mogelijke toename van die stikstofdepositie.

Invloed autonome ontwikkelingen

Bij de beoordeling van het effect op het omgevingsaspect natuur-stikstofdepositie houden we rekening met de autonome ontwikkelingen (paragraaf 3.3).

Conclusie

In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 maken we een actuele berekening van stikstofdepositie en een passende beoordeling van de effecten ervan op het Natura 2000-gebied Rijntakken.

4.4 Natuur – flora en fauna

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

In het MER Waalsprong 2003 is het omgevingsaspect natuur beschreven aan de hand van diverse effecten: biotoopaanbod (oppervlakte en waarde); aanwezigheid / omvang van waardevolle (indicator)soorten; samenhang van biotopen (aanwezigheid van sleutelbiotopen, stapstenen en corridors); mate waarin de natuurdoeltypen karakteristiek zijn voor het rivierengebied. Ten behoeve van het MER Waalsprong 2003 is een vlakdekkende inventarisatie uitgevoerd naar beschermde soorten en gebieden.

De inventarisatie voor het MER Waalsprong 2003 is inmiddels niet meer actueel. Voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift is daarom een nieuw onderzoek nodig in het kader van de soortenbescherming. De scope ervan is overeenkomstig de scope van het flora- en faunaonderzoek in 2003: de ingreep is vergelijkbaar, met uitzondering van autonome ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden (zie paragraaf 3.3).

Wet- en regelgeving

Sinds het MER Waalsprong 2003/2007 is wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming gewijzigd. Met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming (Wnb) in 2017 worden drie beschermingsregimes onderscheiden: beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn, beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn en beschermingsregime andere soorten. De actualisatie van het flora- en faunaonderzoek vindt plaats met het oog op deze beschermingsregimes.

Niet alleen is sinds het MER Waalsprong 2003 wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming gewijzigd, ook is sinds 2019 het Soortenmanagementplan-Nijmegen (SMP-N) van toepassing op de Waalsprong. Dit SMP-N voorziet in inrichtings- en beheermaatregelen, waardoor een duurzame instandhouding van de beschermde soorten steenuil, ransuil, kerkuil, buizerd, roek, rugstreeppad, poelkikker, grote modderkruiper, wezel, hermelijn en bunzing is geborgd. Er geldt daarom een vrijstelling voor deze soorten. In dat kader moet in het plangebied van De Grift (nieuw) habitat worden gecreëerd voor de grote modderkruiper, poelkikker, hermelijn, bunzing, wezel en tijdelijk voor steen-, rans- en kerkuil en buizerd. Voor andere beschermde soorten geldt geen vrijstelling en kan een ontheffing nodig zijn als de werkzaamheden leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb.

Invloed autonome ontwikkelingen

Bij de beoordeling van het effect op het omgevingsaspect natuur-flora en fauna houden we rekening met de autonome ontwikkelingen (paragraaf 3.3).

Conclusie

In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 volgt een volledig flora- en faunaonderzoek, vanwege en met input van de nieuwe wet- en regelgeving en het SMP-N.

4.5 Geluid

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

In het MER Waalsprong 2003 is bij het omgevingsaspect geluid getoetst op het geluidbelast oppervlak (de geluidcontour) en op het aantal geluidbelaste woningen. Als bepalende factoren zijn meegenomen het weg-, rail- en scheepvaartverkeer en industrielawaai. De geluidcontour was de maatgevende milieucontour voor het bedrijventerrein De Grift. Uitgangspunt was een interne zonering waarvan de vorm afhankelijk was van de keuze om alle woningen te handhaven of een of meerdere clusters niet.

In het stedenbouwkundig plan 2022 is interne zonering ingetekend in de vorm van een driedeling in bedrijfscategorieën. Deze gebruikelijk vorm van milieuzonering op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009) zetten we af tegen de methodiek van gebruiksruimte die beter aansluit op de systematiek van de Omgevingswet: 'Milieuzonering nieuwe stijl'. In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 onderzoeken we (het verschil in) de effecten op het omgevingsaspect geluid, met toepassing van het nieuwe verkeersmodel (paragraaf 4.2). Voor het effect op dit omgevingsaspect legt het wel of nieuwe handhaven van bestaande woningen aan de Griftdijk (paragraaf 3.2) veel gewicht in de schaal. Dit leidt tot de volgende alternatieven:

	behoud woningen Griftdijk	geen woningen Griftdijk
'Bedrijven en milieuzonering'; variant 1		
'Milieuzonering nieuwe stijl'; variant 2		

Invloed van autonome ontwikkelingen

Bij de beoordeling van het effect op het omgevingsaspect geluid houden we rekening met de autonome ontwikkelingen (paragraaf 3.3).

Wet- en regelgeving

Er zijn sinds de MER Waalsprong 2003/2007 geen wijzigingen in wet- en regelgeving die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op dit omgevingsaspect.

Conclusie

In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 onderzoeken we (het verschil in) de effecten op het omgevingsaspect geluid, bij toepassing van milieuzonering op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (variant 1) en bij toepassing van de methodiek van gebruiksruimte in aansluiting op de Omgevingswet (Milieuzonering nieuwe stijl; variant 2). Voor het effect op dit omgevingsaspect legt het wel of niet handhaven van bestaande woningen binnen het stedenbouwkundig plan (paragraaf 3.2) veel gewicht in de schaal.

4.6 Luchtkwaliteit

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

In het MER Waalsprong 2003 is getoetst aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2001 voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Bij de bepaling van de effecten van de Waalsprong op de luchtkwaliteit waren voor het wegverkeer de intensiteit, het type voertuigen, de maximumsnelheid en de afstand tot bebouwing de bepalende factoren. Overige factoren die de luchtkwaliteit bepalen, zoals industriële emissies en de invloed van scheepvaart en landbouw, werden buiten de scope gelaten en als externe invloeden beschouwd.

Gemeente Nijmegen doet jaarlijks verslag van de ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit. Zowel uit metingen als uit berekeningen blijkt dat het luchtkwaliteitsknelpunt in de Waalsprong inmiddels opgelost is. Dit is deels te danken aan het schoner worden van het verkeer en deels aan verkeersmaatregelen, zoals verlaging van de maximumsnelheid op de Prins Mauritssingel van 80 naar 50 km/uur. Prognoses voor de toekomst waarin de verdere Waalsprongontwikkeling is meegenomen laten geen nieuwe knelpunten zien.

Wet- en regelgeving en invloed van autonome ontwikkelingen

In 2007 is de Wet Milieubeheer uitgebreid met titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en is deze regelgeving verder uitgewerkt in AMvB's, zoals het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen luchtkwaliteitseisen. Vervolgens is op 1 augustus 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht geworden. Het NSL bevat een pakket van ruimtelijke ontwikkelingen c.q. projecten (bijvoorbeeld (rijks)wegen, woningen, landbouw en industrie) en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Met deze maatregelen zal Nederland tijdig aan de Europese luchtnormen voldoen. Deze maatregelen zijn onder meer: nationale, generieke maatregelen van het Rijk (stimulering roetfilters, belastingvoordeel voor schone auto's, etc.) en daarnaast maatregelen op het hoofd- of onderliggend wegennet zoals doorstromingsmaatregelen, snelheidsverlaging en schermen.

Het plangebied past binnen de ontwikkeling van de Waalsprong die als IBM -project (IBM=In Betekenende Mate) is opgenomen in dit NSL, samen met de hoofdinfrastructuur van de Waalsprong - in het bijzonder de Prins Mauritssingel - en maatregelen om de doorstroming op de Prins Mauritssingel te verbeteren. Met behulp van de Saneringstool 3.1 en de input van de IBM-projecten in Nijmegen en de maatregelen kunnen de knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit in Nijmegen tijdig worden opgelost.

Conclusie

In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 onderzoeken we luchtkwaliteit opnieuw. Dit is namelijk ook van belang bij het omgevingsaspect gezondheid (zie paragraaf 4.13). Uitgangspunt van dit luchtkwaliteitonderzoek is de nieuwe wet- en regelgeving en het NSL.

4.7 Bodem

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022 / Wet- en regelgeving

In de MER Waalsprong 2003/2007 zijn verschillende effecten op het omgevingsaspect bodem onderzocht: grondbalans (al dan niet aanvoer van buiten); bodemverontreiniging; hergebruik van grond; zetting. Het maaiveldniveau, waaronder besluiten om het maaiveld eventueel op te hogen, en de beschikbare en toepasbare partijen grond bepalen deze effecten.

Ten opzichte van het MER Waalsprong 2003/2007 is geen nieuw areaal in beeld voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift: er ontstaan geen nieuwe saneringslocaties. Gemeente Nijmegen heeft de

bodemkwaliteit in het plangebied volledig onderzocht, met uitzondering van een aantal percelen die nog eigendom van particulieren zijn.

Invloed van autonome ontwikkelingen

Er zijn sinds het MER Waalsprong 2003/2007 geen autonome ontwikkelingen die invloed hebben op de beoordeling van het effect op het omgevingsaspect bodem.

Wet- en regelgeving

Sinds de MER Waalsprong 2003/2007 is het Gebiedsgericht saneren en Gebiedsgericht bodembeleid ingevoerd. Deze maken het mogelijk genuanceerder met bodemverontreinigingen om te gaan dan daarvoor het geval was. Hierdoor kunnen saneringen in omvang beperkt worden en kan het vrijkomende materiaal deels elders in het plangebied verwerkt worden.

Conclusie

Rekening houdend met de eventueel noodzakelijke toepassing van het Gebiedsgericht saneren en Gebiedsgericht bodembeleid op de percelen die nog eigendom van particulieren zijn, geeft het omgevingsaspect bodem geen aanleiding om het MER Waalsprong 2003/2007 aan te vullen of te actualiseren.

4.8 Water en groen

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

Op grond van het MER Waalsprong 2003/2007 is een aantal keuzes gemaakt voor de inrichting van de waterhuishouding. Daarbij is meegenomen: de bescherming tegen wateroverlast; algemene eisen op het gebied van waterkwaliteit en waterkwantiteit; geschiktheid als zwemwater; geschiktheid voor natuur; veiligheid en gezondheid; aantrekkelijkheid voor beleving; ruimtebeslag; duurzaamheid. Vervolgens is voor water een masterplan opgesteld. De uitgangspunten van het masterplan zijn vastgelegd in het Waterhuishoudkundig Inrichtingsplan Waalsprong 2009 (WIW 2009), vastgesteld op 26 januari 2010.

In het MER Waalsprong 2003 werd geen voorkeur uitgesproken voor een van de drie varianten voor de water- en groenstructuur. De waterstructuur in het Stedenbouwkundig plan 2022 is verweven in de groene, robuuste structuur en komt overeen met de variant waarin het bedrijventerrein met de water- en groenstructuur dooraderd was (variant 2). Het stedenbouwkundig plan sluit dan ook aan op de uitgangspunten van het MER Waalsprong 2003/2007 en het masterplan en het WIW 2009.

Het omgevingsaspect water en groen is ook van belang in verband met het tegengaan van hittestress, in het kader van klimaatadaptatie. Hittestress is op bedrijventerreinen een belangrijk aandachtspunt. De verhouding verharding - groen is daarbij van belang en ook de hoeveelheid schaduw in verblijfsgebieden en op fiets- en wandelroutes.

Wet- en regelgeving

Als gevolg van klimaatverandering zijn sinds de MER Waalsprong 2003 vanuit het waterschap andere normen gaan gelden op het gebied van waterberging. Voorafgaand aan het ruimtelijk plan moet een uitgewerkt waterhuishoudkundig plan worden opgesteld. Het bestaande bedrijventerrein moet ook onderdeel zijn van dit waterhuishoudkundig plan, omdat bestaand en nieuw samen één watersysteem vormen.

Invloed van autonome ontwikkelingen

Er zijn sinds het MER Waalsprong 2003/2007 geen autonome ontwikkelingen die invloed hebben op de beoordeling van het effect op het omgevingsaspect water.

Conclusie

Vanwege andere normen op het gebied van waterberging en vanwege de relatie van water en groen met klimaatadaptatie (zie paragraaf 4.9) wordt het MER Waalsprong 2003/2007 op het omgevingsaspect water en groen geactualiseerd en vindt een kwalitatieve beschouwing van dit aspect plaats.

4.9 Klimaat en energie

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

Het effect op het omgevingsaspect klimaat en energie wordt beoordeeld aan de hand van mitigatie en adaptatie. Mitigatie is het tegengaan en verminderen van negatieve effecten op het klimaat. Dit kan door energiegebruik te beperken en/of duurzame energiebronnen te gebruiken en door gebruik te maken van materialen uit hernieuwbare bronnen. Nijmegen streeft ernaar om als stad energieneutraal te worden. Adaptatie is het aanpassen aan de wijzigende omstandigheden zoals extremere weersomstandigheden en een stijgende energieprijzen. Voorbeelden hiervan zijn het voorkomen van oververhitting, aandacht voor windklimaat en het realiseren van grotere piekbergingen voor neerslag, maar ook aandacht voor droge omstandigheden.

In het MER Waalsprong 2003/2007 komen de deelaspecten energie en waterhuishouding ook aan bod. In het kader van klimaatadaptatie zijn waterhuishouding en tegengaan van hittestress onderdeel van het omgevingsaspect water en groen (paragraaf 4.8). In het MER Waalsprong 2003/2007 lag voor het deelaspect energie de nadruk op CO₂-reductie die vooral in de wijken zelf kon worden gehaald door toepassing van een warmtenet en door energiebesparende maatregelen. Dit principe geldt nog steeds, waarbij opgemerkt moet worden dat ten opzichte van de situatie in 2003 de energievraag van woningen en ook bedrijven sterk is teruggedrongen en de toepassing van aanvullende duurzame energiebronnen (zonne-energie) energetisch en financieel rendabeler geworden is. Zonnepanelen op daken zijn dan ook onderdeel van het stedenbouwkundig plan.

Invloed van autonome ontwikkelingen

Bij de beoordeling van het effect op het omgevingsaspect klimaat en energie houden we rekening met de autonome ontwikkelingen (paragraaf 3.3). De realisatie van het windpark en die van het zonnepark zijn afgerond en gelden als bestaande situatie.

Wet- en regelgeving

Sinds 2021 is het verplicht om klimaat en energie als omgevingsaspect in een m.e.r.-procedure te beschouwen.

Conclusie

In de actualisatietoets vindt een kwalitatieve beschouwing van klimaat en energie als omgevingsaspect plaats. Klimaatadaptatie komt ook aan bod bij het omgevingsaspect water en groen in verband met bescherming tegen wateroverlast en tegengaan van hittestress (paragraaf 4.8). Daarbij houden we rekening met de gunstiger situatie op het gebied van energiegebruik sinds het MER Waalsprong 2003/2007 en met de ontwikkeling van windturbines en een zonnepark in en aangrenzend aan het plangebied.

4.10 Cultuurhistorie

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

In het MER Waalsprong 2003/2007 zijn de effecten op het gebied van landschap en cultuurhistorie beschreven aan de hand van onder meer waardevolle landschappelijke elementen en waardevol boerenlandschap; nieuwe lanen, singels, parken, bossen en plassen; (niet) aantasten van monumenten;

te handhaven cultuurhistorische structuren en gebieden; inpassing van Waalsprong in bestaande situatie, incl. samenspel nieuwe en bestaande; landschappelijke en cultuurhistorische waarden; leesbaarheid vanuit landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt; visueel-ruimtelijk beeld.

Het ruimtebeslag, de inrichting van de openbare ruimte en de dichtheid en hoogte van bebouwing en infrastructuur zijn enkele belangrijke factoren die de effecten op landschap en cultuurhistorie bepalen. In het MER Waalsprong 2003 werd een overzicht gegeven van alle cultuurhistorische elementen, structuren en gebieden en de gevolgen per variant. In het kader van de Aanvulling MER Waalsprong 2007 is aanvullend een cultuurhistorische waardenkaart opgesteld.

In het stedenbouwkundig plan 2022 vervalt de cultuurhistorische en landschappelijke structuur voorbij de Griftdijk, zoals de kavelstructuur en hoogteverschillen. Langs de Griftdijk zelf blijft het monumentaal gebouw Griftdijk 201 behouden. Ten aanzien van de woningen aan (de oostkant van) de Griftdijk is de keuze nog niet helemaal gemaakt: een aantal woningen verdwijnt of is verdwenen, van een aantal andere woningen moet dit nog worden bepaald.

Wet- en regelgeving

Sinds de MER Waalsprong 2003/2007 is het behoud van cultuurhistorie sterker verankerd in wet- en regelgeving en in het gemeentelijk beleid. Sinds 2021 hanteert de gemeente Nijmegen een nieuwe cultuurhistorische waardenkaart.

Invloed van autonome ontwikkelingen

Er zijn sinds de MER Waalsprong 2003/2007 geen autonome ontwikkelingen die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op het omgevingsaspect cultuurhistorie.

Conclusie

De keuzes op het gebied van cultuurhistorie en landschap in het stedenbouwkundig plan worden in de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 in een kwalitatieve beschouwing afgezet tegen de uitgangspunten die in dat MER ten aanzien van het omgevingsaspect cultuurhistorie zijn gehanteerd en worden in het licht geplaatst van de nieuwe cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Nijmegen.

4.11 Archeologie

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

De effecten op archeologie zijn in het MER Waalsprong 2003/2007 beschreven aan de hand van de omgang met archeologische waarden; worden ze aangetast, dienen ze te worden opgegraven, of kunnen ze behouden blijven of worden ingepast? Bepalend voor deze effecten zijn de bouwactiviteiten voor woningen, kantoren, bedrijven en andere voorzieningen en voor infrastructuur, en de daarvoor benodigde ontgravingen of ophogingen en ook fluctuaties van het grondwaterpeil.

Sinds de uitvoering van het MER Waalsprong 2003/2007 is de kennis van de archeologische opbouw van het gebied van Waalsprong toegenomen door nieuwe onderzoeken. Dit heeft geleid tot nieuwe inzichten en op basis hiervan zijn terreinen vrijgegeven of gewaardeerd. Ook het plangebied van De Grift is, afgezien van een beperkt deel, onderzocht op het gebied van archeologie. Binnen de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift bevinden zich vier gebieden die in situ behouden moeten blijven. Dit doet de gemeente Nijmegen bij voorkeur door het gebied op te hogen en dit is deels al uitgevoerd. In het vervolg leidt het stedenbouwkundig plan op zichzelf niet tot een andere omgang met archeologische waarden dan al in het MER Waalsprong 2003/2007 was voorzien.

Invloed van autonome ontwikkelingen

Er zijn sinds de MER Waalsprong 2003/2007 geen autonome ontwikkelingen die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op het omgevingsaspect archeologie.

Wet- en regelgeving

Sinds het MER Waalsprong 2003/2007 is archeologie sterker verankerd in wet- en regelgeving en in het gemeentelijk beleid. De archeologische beleidskaart van de gemeente Nijmegen is vertaald in het Facetbestemmingsplan Archeologie, vastgesteld op 6 mei 2014. De op de kaart aangeduide waarden worden overgenomen in (nieuwe) bestemmingsplannen. In dit facetbestemmingsplan zijn de verwachtingswaarden voor archeologie vastgelegd. Het nieuwe ruimtelijk plan neemt deze verwachtingswaarden over.

Conclusie

Als gevolg van het stedenbouwkundig plan is geen actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 nodig op het omgevingsaspect archeologie.

4.12 Externe veiligheid

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

De milieueffecten op gebied van externe veiligheid betreffen de risico's van vervoer over de weg, het spoor en het water en in gastransportleidingen; de risico's van opslag van gevaarlijke stoffen; de cumulatie van die risico's. In het MER Waalsprong werden deze risico's bepaald door transport en opslag van gevaarlijke stoffen. In 2003 was dit transport voorzien over de Prins Mauritssingel, het spoor en de Waal.

Op gebied van externe veiligheid zijn sinds 2003 de routes en de aard van het transport van gevaarlijke stoffen in de omgeving niet gewijzigd. Wel zijn windturbines gebouwd: deze hebben een externe-veiligheidseffect bij de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift. Vanwege de veiligheidszones rond windturbines is een externe-veiligheidsonderzoek nodig. Daarin onderzoeken we de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein binnen de veiligheidszones van de windturbines, zoals ze nu en straks onder vigeur van de Omgevingswet bestaan.

Invloed van autonome ontwikkelingen

Er zijn sinds het MER Waalsprong 2003/2007 windturbines in het gebied geplaatst die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op het omgevingsaspect externe veiligheid.

Wet- en regelgeving

Sinds het MER Waalsprong 2003 heeft de gemeente Nijmegen haar externe-veiligheidsbeleid geactualiseerd (gemeente Nijmegen, 2014). Als gevolg hiervan worden belaste locaties met name voor zeer kwetsbare groepen strenger beoordeeld. Dit heeft tot gevolg dat er geen zeer kwetsbare functies, zoals basisscholen en verpleeginrichtingen in de veiligheidszones toegelaten worden. Deze wijziging heeft echter geen invloed op de beoordeling van de effecten op dit omgevingsaspect.

Conclusie

Als gevolg van het stedenbouwkundig plan en de aanwezigheid van windturbines die een veiligheidszone met zich meebrengen is een actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 nodig op het omgevingsaspect externe veiligheid en daarmee een externe-veiligheidsonderzoek. Daarin onderzoeken we de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein binnen de veiligheidszones van de windturbines, zoals ze nu en straks onder vigeur van de Omgevingswet bestaan.

4.13 Gezondheid

MER Waalsprong 2003/2007 – Stedenbouwkundig plan 2022

Gezondheid is een nieuw omgevingsaspect dat bij ontwikkeling in de fysieke leefomgeving wordt meegewogen. In het MER Waalsprong 2003/2007 kwam het nog niet aan bod. Relevante effecten in dat kader zijn geluidhinder, luchtkwaliteit en veiligheid, structuur voor langzaam verkeer, groen en recreatie.

In het stedenbouwkundig plan 2022 is aandacht voor geluid, ruimte voor langzaam verkeer en groen. De beoordeling van de effecten op deze deelaspecten van gezondheid vindt plaats in paragraaf 4.2 (ruimte voor langzaam verkeer), paragraaf 4.5 (geluid), paragraaf 4.6 (luchtkwaliteit) en paragraaf 4.8 (water en groen).

Invloed van autonome ontwikkelingen

Er zijn sinds de MER Waalsprong 2003/2007 geen autonome ontwikkelingen die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op dit milieuaspect.

Wet- en regelgeving

Er zijn sinds het MER Waalsprong 2003/2007 geen wijzigingen in wet- en regelgeving die invloed hebben op de beoordeling van de effecten op dit omgevingsaspect.

Conclusie

In de actualisatietoets vindt een kwalitatieve beschouwing van gezondheid als omgevingsaspect plaats, op basis van de beoordeling van de effecten op (langzaam) verkeer (paragraaf 4.2), geluid (paragraaf 4.5), luchtkwaliteit (paragraaf 4.6) en water en groen (paragraaf 4.8).

5 Conclusies en vervolg

De verwachte effecten van het stedenbouwkundig plan 2022 zijn aanleiding om voor een groot deel van de omgevingsaspecten het MER Waalsprong 2003/2007 aan te vullen of te actualiseren: vanwege gewijzigde omstandigheden en nieuwe wet- en regelgeving (vallen/) valt (delen van) de ontwikkeling die de milieueffecten (veroorzaken) veroorzaakt niet meer binnen de bandbreedte van de uitgangspunten van de alternatieven die in het MER Waalsprong 2003/2007 zijn onderzocht.

Omgevingsaspect	Actualisatie of aanvulling MER
Verkeer	Parallel aan de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 wordt een nieuw verkeersmodel opgesteld, waarin ook de autonome ontwikkelingen en het stedenbouwkundig plan worden meegenomen. Aan de hand daarvan worden de effecten op het omgevingsaspect verkeer (bereikbaarheid, oversteekbaarheid van wegen voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid) opnieuw beoordeeld. Dit verkeersmodel is input voor het onderzoek naar de effecten op de omgevingsaspecten natuur- stikstofdepositie, geluid en luchtkwaliteit.
Natuur - stikstofdepositie	In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 maken we een actuele berekening stikstofdepositie op en een passende beoordeling van de effecten ervan op het Natura2000-gebied Rijntakken.
Natuur – flora en fauna	In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 volgt een volledig flora- en faunaonderzoek , vanwege en met input van de nieuwe wet- en regelgeving op dat gebied en het SMP-N.
Geluid	In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 onderzoeken we (het verschil in) de effecten op het omgevingsaspect geluid in een akoestisch onderzoek : • bij toepassing van milieuzonering op basis van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering (variant 1) en • bij toepassing van de methodiek van gebruikruimte in aansluiting op de Omgevingswet (variant 2). Voor het effect op dit omgevingsaspect legt wel of niet handhaven van bestaande woningen binnen het stedenbouwkundig plan (paragraaf 3.2) veel gewicht in de schaal.
Luchtkwaliteit	In de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 onderzoeken we luchtkwaliteit opnieuw. Dit is namelijk ook van belang bij het omgevingsaspect gezondheid (zie paragraaf 4.13). Uitgangspunt van dit luchtkwaliteitonderzoek is de nieuwe wet- en regelgeving en het NSL.
Bodem	Rekening houdend met de eventueel noodzakelijke toepassing van het Gebiedsgericht saneren en Gebiedsgericht bodembeleid op de percelen die nog eigendom van particulieren zijn, geeft het omgevingsaspect bodem geen aanleiding om het MER Waalsprong 2003/2007 aan te vullen of te actualiseren.
Water en groen	Vanwege andere normen op het gebied van waterberging en vanwege de relatie van water en groen met klimaatadaptatie (zie paragraaf 4.9) wordt het MER Waalsprong 2003/2007 op het omgevingsaspect water en groen geactualiseerd en vindt een kwalitatieve beschouwing van dit aspect plaats.
Klimaat en energie	In de actualisatietoets vindt een kwalitatieve beschouwing van klimaat en energie als omgevingsaspect plaats. Klimaatadaptatie komt ook aan bod bij het omgevingsaspect water en groen in verband met bescherming tegen wateroverlast en tegengaan van hittestress (paragraaf 4.8). Daarbij houden we rekening met de gunstiger situatie op het gebied van energiegebruik sinds het MER Waalsprong 2003/2007 en met de ontwikkeling van windturbines en een zonnepark in en aangrenzend aan het plangebied.

Cultuurhistorie	De keuzes op het gebied van cultuurhistorie en landschap in het stedenbouwkundig plan worden in de actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 in een kwalitatieve beschouwing afgezet tegen de uitgangspunten die in dat MER ten aanzien van het omgevingsaspect cultuurhistorie zijn gehanteerd en worden in het licht geplaatst van de nieuwe cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Nijmegen.
Archeologie	Als gevolg van het stedenbouwkundig plan is geen actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 nodig op het omgevingsaspect archeologie.
Externe veiligheid	Als gevolg van het stedenbouwkundig plan en de aanwezigheid van windturbines die een veiligheidszone met zich meebrengen is een actualisatie van het MER Waalsprong 2003/2007 nodig op het omgevingsaspect externe veiligheid en daarmee een externe-veiligheidsonderzoek . Daarin onderzoeken we de gebruiksmogelijkheden van het bedrijventerrein binnen de veiligheidszones van de windturbines, zoals ze nu en straks onder vigeur van de Omgevingswet bestaan.
Gezondheid	In de actualisatietoets vindt een kwalitatieve beschouwing van gezondheid als omgevingsaspect plaats, op basis van de beoordeling van de effecten op (langzaam) verkeer (paragraaf 4.2), geluid (paragraaf 4.5), luchtkwaliteit (paragraaf 4.6) en water en groen (paragraaf 4.8).