

Reactie Bewoners Weurt

3. Ruimtelijk kader,

3.2.2 Omgevingsverordening, p.41: Hierbij stellen wij ons de vraag waarom wel aan de zuidzijde rekening wordt gehouden met bewoners (beperken bedrijven tot categorie 1-3) en aan de noordzijde van het plangebied niet (bedrijven tot cat.4)? Dit terwijl de woonbebouwing aan de Noordzijde juist zoveel dichterbij ligt (lees bijna direct grenst aan het gebied). Hierbij lijkt het dat er alleen rekening wordt gehouden met bewoners binnen de grenzen van gemeente Nijmegen en voorbij wordt gegaan aan de problematiek die bewoners in Weurt al jarenlang ervaren.

4. Functioneel beleidskader

p.46: Men (bewoners, bedrijven, gemeenten) is het erover eens dat de aanwezigheid van sloperijen / autohandel ten Noorden van de Hogelandseweg een negatieve impact heeft op de omgeving. Waarom dan alleen een uitsterfbeleid voor (groot)handel in vrachtwagens vastleggen? Alle begrip voor onmogelijkheden om bestaande situaties zomaar hun status af te pakken maar waarom wordt nu geen uitsterfbeleid (en uiteindelijk misschien uitkoopbeleid?) voor sloperijen en auto(onderdelen) handel overwogen? Zowel omwonenden als overige bedrijven op het terrein hebben belangen bij 'een upgrade' van dat gedeelte van het terrein.

4.2.4 Langzaam verkeer, p.52

Nijmegen wil fietsen stimuleren en constateert dat er weinig fietsinfrastructuur is op dit terrein. Als bewoners kunnen wij deze constatering beamen. Waarom kan vervolgens niet als doelstelling worden gesteld dat een (eventueel toekomstige) herinrichting van de westkanaaldijk het streven is, om zodoende de doorgaande fietsroutes (met tweerichtingsverkeer) aan de noord en zuidzijde direct met elkaar te verbinden - dus dat fietsers altijd aan de Oostzijde van de snelverkeersweg blijven? Dat koppelt de snelfietsroute Nijmegen - Beuningen met de fietsinfrastructuur richting Dukenburg en verder (nu beginnend bij Smit Draad). Nu moeten fietsers op dat traject tweemaal de verkeersweg kruisen (op onoverzichtelijke locaties!). Daarnaast worden auto's, fietsers en vrachtwagen op dat stukje op meerdere zijwegen en bij veel in- en uitritten met elkaar geconfronteerd: alle bedrijven (muv Daanen Shipping) liggen immers ten westen van de kanaaldijk. Dit sluit ook beter aan bij hetgeen op p.55 (4.3.4 groenplan 'de groene draad') over dezelfde route wordt gezegd: een aantrekkelijke fietsroute van Weurt tot helemaal in Malden.... Maar dat dus met uitzondering van deze onveilige bottle neck die nu juist gelegen is in het plangebied!

4.4. Water (p.60)

'In het Voortgangsbericht GRP 2010-2016 is onder andere het onderzoek naar de effecten van hevige regenval geanalyseerd. Voor dit plangebied betekent dat mogelijk extra waterberging nodig is, vanwege de overmaat aan verharding.' Ik vind het vreemd dat dit dan niet verder wordt uitgewerkt...

Vlak daarvoor staat onder meer: 'bij het afkoppelen van openbare ruimte wordt gezocht naar combinaties met verbetering van groen. De voorkeur gaat uit naar bovengronds infiltreren. Zowel voor afkoppelen gebouwen als voor toepassing van vegetatiedaken bij bestaande bebouwing is subsidie mogelijk.' Waarom dan niet op basis van die wenselijke ontwikkelingen nu al nadere kaders stellen in dit plan? Dit lijkt des te meer noodzakelijk nu er op p.61 (Hemelwater) ook wordt geconstateerd: 'Omdat er in het verleden onvoldoende waterberging lijkt te zijn gerealiseerd ten opzichte van de hoeveelheid aangelegde verharding,

loopt er een onderzoek van gemeente en het Waterschap naar uitbreiding van de waterberging.' Onderzocht zou ook kunnen worden of en in hoeverre maatregelen en kaders mogelijk zijn in dit plan met betrekking tot terugdringen c.q. voorkomen van mogelijk overbodige verharding.

5.1 Bedrijven

p.65 Smit Draad.

Er is sprake van een nieuwe milieuvergunningaanvraag in 2015. Is deze al definitief? De tekst van dit plan zegt: 'In de nieuwe milieuvergunningaanvraag van 2015 is er sprake van nieuwe lakmachines die inmiddels geheel gesloten systemen zijn geworden. Dit terwijl de opslagen met gevaarlijke stoffen voldoen aan de van toepassing zijnde veiligheidseisen onder meer met betrekking tot de aan te houden veiligheids- afstanden. Hierdoor zijn wij dan ook van mening dat de huidige bedrijfsactiviteiten ter plaatse gecontinueerd kunnen worden. Voor dit bedrijf is een specifieke aanduiding opgenomen.' Dit gaat m.i. geheel voorbij aan de destijds geconstateerde feiten dat er aanzienlijke en ongecontroleerde uitstoot van een aantal sterk carcinogene VOS (met name benzeen) plaatsvindt bij dit bedrijf, vanwege het ongecontroleerd uitdampen van deze stoffen op de bestaande (oude) productielijnen die NIET uit productie zullen worden genomen (hetgeen betekent dat aanzienlijke hoeveelheden benzeen door de dakluiken naar buiten treedt). Het niet aanpassen van die situatie is strijdig met de minimalisatieverplichting zoals opgenomen ten aanzien van benzeen in de NER. Weliswaar is dit eveneens een handhavingsissue maar tegen de achtergrond dat er op dat vlak (nog) geen actie is gezien is het zaak dit ook te agenderen bij het vaststellen van het bestemmingsplan. Bij ongewijzigde situatie kan dit bedrijf niet positief worden bestemd op die plek. (Dit lijkt me ook een kwestie om even na te vragen bij de ODRN: wat is de status quo met betrekking tot handhaving op dit punt? Zijn er inmiddels stappen genomen?) Zo niet is de vraag wat dit betekent voor de mogelijkheid dat dit bedrijf op deze locatie kan blijven (dus i.t.t. hetgeen in het concept staat: 'Op grond van het bovenstaande zijn wij dan ook van mening dat de huidige bedrijfsactiviteiten ter plaatse gecontinueerd kunnen worden.')

p.68 Daanen Shipping

Hier lijkt een kritische vraag op zijn plaats inzake het kunnen ontvangen van zeeschepen. Daar waar de mogelijk hogere gevaren categorie (gezien beperkte grootte en diepgang) lijkt te worden weerlegd vraag ik me af of en in hoeverre er niet veel nadrukkelijker aandacht dient te worden besteed aan de mogelijke negatieve milieugevolgen voor de omgeving. Voor zover ik weet zijn de eisen met betrekking tot de mogelijke brandstoffen voor zeeschepen (en dus ook de daarmee gepaard gaande emissies) in het algemeen veel ruimhartiger dan de eisen aan de binnenvaart. De vraag is dus of de lokale omgeving door deze verruiming niet wordt blootgesteld aan meer emissies en dus een slechtere luchtkwaliteit, hetgeen een andere benadering ook in dit plan zou rechtvaardigen. Op basis daarvan zou een hogere bedrijfscategorie indeling dan nu voorgesteld beargumenteerd kunnen zijn. Daarnaast is nu al merkbaar dat deze schepen luidruchtiger zijn. Er is vaker sprake van laagfrequent geluidsoverlast en bijbehorende trilling.

5.3 Geluid (p.71 Industrielawaai)

Juist bij dit bestemmingsplan zou de discussie over het verder terugleggen van de geluidscontour uitgewerkt kunnen worden. Door actualisatie kan gericht worden ingegrepen op deze contour die voor een groot deel over hergrondgebied van de gemeente beuningen valt.

5.4 Luchtkwaliteit p.72

'De luchtkwaliteit in grote delen van dit plangebied wordt met name belast door verkeersuitstoot van de grotere doorgaande wegen (zoals de Neerbosscheweg, Hogelandseweg en de Westkanaaldijk). Overige bronnen zijn voor zover bekend niet relevant of niet aanwezig.' Die laatste zin kunnen wij niet plaatsen in relatie tot de vele vergunde activiteiten in het plangebied met gevolgen voor de luchtkwaliteit (Smit Draad, IJzergieterij, anderen) en de aanwezigheid van twee belangrijke (hoofd)vaarroutes (direkt) naast het plangebied (Waal en Maas-Waalkanaal).

Op p.72 staat vervolgens: 'In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteiteisen opgenomen. Deze betreffen de stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, lood en ozon. In Nederland worden over het algemeen alleen overschrijdingen geconstateerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen.' Het is onbegrijpelijk dat dit als uitgangspunt wordt gekozen (bijvoorbeeld tegen de achtergrond dat bij bevoegd gezag bekend is dat er in elk geval een aanzienlijke uitstoot plaatsvindt van benzeen bij Smit Draad, maar ook als gezegd omdat er in algemene zin sprake is van een aanzienlijke cumulatie van activiteiten met gevolgen voor de luchtkwaliteit in het plangebied). Indien er bij voorbereiding van dit plan geen redenen aanwezig zijn om zich te vergewissen van het inhouden van de door de wetgever vastgestelde grenswaarden, waar en wanneer in Nederland dan wel?