

**MER Stadsbrug Nijmegen  
Samenvatting**

**eindrapport september 2004**



**Verantwoording**

Titel	MER Stadsbrug Nijmegen, samenvatting
Opdrachtgever	Gemeente Nijmegen
Projectleider	mw. mr. E.M. van Rosmalen
Auteur(s)	mw. ir. M.L. Verspui, mw. Mr. E.M. van Rosmalen
Projectnummer	4300405
Aantal pagina's	15 (exclusief bijlagen)
Handtekening	

Datum 14 september 2004

**Colofon**

Tauw bv  
afdeling Stedelijk Gebied & Infrastructuur  
Handelskade 11  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
Telefoon (0570) 69 99 11  
Fax (0570) 69 96 66

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Tauw bv.

Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw bv een hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.



## Samenvatting

### Een milieueffectrapport voor de Stadsbrug

De gemeente Nijmegen overweegt de aanleg van een tweede binnenstedelijke brug over de Waal die Nijmegen-west verbindt met het toekomstige nieuwe stadsdeel de Waalsprong. Wat zijn de gevolgen van deze Stadsbrug voor de directe omgeving ervan en voor de stad als geheel? Deze vraag was het vertrekpunt voor een onderzoek naar de verkeers- en milieueffecten met het oog op een zorgvuldige besluitvorming.

Voor u ligt de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) voor de beoogde Stadsbrug. Daarin zijn de effecten van de brug in kaart gebracht voor vijf aandachtsgebieden of thema's:

1. Verkeer en vervoer.
2. Woon- en leefmilieu (geluid, trillingen, veiligheid en lucht).
3. Ecologie.
4. Landschap, cultuurhistorie en archeologie.
5. Bodem en water.

Het MER voor de Stadsbrug bestaat -naast deze samenvatting- uit een hoofdrapport en vijf bijlagenrapporten. Het hoofdrapport presenteert de belangrijkste bevindingen en vergelijkt de effecten van vier alternatieven voor de verkeersafwikkeling via de Stadsbrug in combinatie met de bestaande Waalbrug. De bijlagenrapporten beschrijven voor elk van bovengenoemde thema's de bestaande situatie, de gehanteerde onderzoeksmethode en de effecten van de Stadsbrug voor het betreffende aandachtsgebied.

Deze samenvatting beperkt zich tot de hoofdzaken van het onderzoek en de beslispunten die daaruit voortkomen voor het gemeentebestuur.

### Waarom een Stadsbrug?

De bereikbaarheid van Nijmegen en met name de binnenstad staat onder druk en zal in de komende jaren verslechteren door de groei van het wegverkeer en door ontwikkelingen in de regio, waarvan de realisering van het nieuwe stadsdeel Waalsprong de belangrijkste is. Voor het langzaam verkeer is onlangs de Snelbinder gerealiseerd, een fietsbrug tussen de Waalsprong en het stadscentrum die is gekoppeld aan de spoorbrug over de Waal. Voor het overige verkeer blijft de relatie tussen dit nieuwe stadsdeel en de bestaande stad problematisch. De Waalbrug zit in de (ochtend- en avond)spits aan de grens van haar capaciteit. De capaciteit van de aanvoerwegen (singels en A325) en vooral die van het Trajanusplein kan niet verder vergroot worden door ingrepen in de ruimtelijke structuur van de stad. Een tweede verbinding, zoals de Stadsbrug, maakt een evenwichtiger verdeling van de verkeersdruk over de stad mogelijk. Daarnaast zou een tweede brug de kwetsbaarheid van de Nijmeegse verkeersstructuur verkleinen in geval van calamiteiten of groot onderhoud op de Waalbrug.

Ook de mogelijke dijkeruglegging bij Lent maakt de aanleg van de Stadsbrug wenselijk. Door meer ruimte te geven aan de Waal kan het Rijk de flessenhalsproblematiek van de rivier ter plaatse oplossen. Tijdens de langdurige werkzaamheden zal -net als bij reguliere onderhoudswerkzaamheden- het gebruik van de Waalbrug beperkt zijn, zodat een alternatieve verbinding noodzakelijk is.

Tot slot maakt de Stadsbrug deel uit van het plan Koers West voor de herstructurering van Nijmegen-west. Naast de aanleg van deze Stadsbrug gaat het daarbij om de ontwikkeling van

het woonwerkgebied het Waalfront en de revitalisering van de bedrijventerreinen aan de noord- en oost-Kanaalhavens.

### **Verkeersafwikkeling in de regio**

Regionaal doorgaand verkeer hoort eigenlijk niet thuis in een stad en veroorzaakt een deel van de bereikbaarheidsproblemen van Nijmegen. De oplossing van de regionale verkeersproblematiek kan niet los worden gezien van twee andere mogelijke bruggen over de Waal, waarnaar eveneens onderzoek wordt gedaan. Het betreft de verbreding van de A50 en doortrekking van de A73 over de Waal. Hiervoor worden op dit moment afzonderlijke (trajectnota/m.e.r.-)procedures doorlopen. Voor verdere informatie over (de samenhang tussen) deze projecten wordt verwezen naar de betreffende trajectnota/MER'en en naar de Koepelnotitie Waaloverschrijdende projecten.





Figuur 0.1 De Stadsbrug in regionaal verband.

## Doelstelling

In de startnotitie m.e.r. voor de Stadsbrug is als hoofddoelstelling opgenomen dat het autoverkeer zich binnenstedelijk optimaal afwikkelt door een gelijkmatige verdeling van het verkeer over de Stadsbrug en de bestaande Waalbrug (via elk van deze bruggen 20.000 tot 40.000 motorvoertuigen per etmaal).

Uit nieuwe modelprognoses blijkt dat de genoemde verdeling in de startnotitie geen haalbare doelstelling is, omdat op beide bruggen meer dan 40.000 motorvoertuigen/etmaal worden verwacht. Als uitwerking van de doelstelling dat het autoverkeer zich binnenstedelijk optimaal afwikkelt, wordt daarom een maximum gesteld aan de intensiteit op de Waalbrug van 10% boven de *huidige* intensiteit. Er kan immers nog slechts een zeer beperkte groei van het autoverkeer worden opgevangen door bijvoorbeeld extra doorstromingsmaatregelen.

De doelstellingen voor het MER luiden als volgt:

1. De Stadsbrug leidt ertoe dat het autoverkeer zich binnenstedelijk optimaal kan afwikkelen. Daarvoor is in ieder geval nodig dat de verkeersintensiteit op de Waalbrug de beschikbare capaciteit niet structureel overschrijdt. Uitgaande van 2x2 rijstroken op de Waalbrug betekent dit dat de hoeveelheid verkeer die via de Waalbrug de stad Nijmegen binnenkomt, in de toekomst - ook na realisering van de Waalsprong - niet groter is dan de huidige verkeersintensiteit + 10% (maximaal 61.000 motorvoertuigen per etmaal).
2. Er ontstaat een goede verbinding tussen de Waalsprong en de westflank van Nijmegen. De verkeersstructuur in de Waalsprong vormt een integraal onderdeel van het gehele stedelijke netwerk. Het netwerk maakt tevens adequate verbindingen tussen overige wijken in Nijmegen.
3. Niet alleen de autobereikbaarheid, maar ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets wordt verbeterd. Dit vertaalt zich in kortere reistijden voor deze vervoerswijzen.
4. De hinder en het gevaar van verkeer (geluidshinder, luchtverontreiniging, trilling en verkeersonveiligheid) nemen per saldo niet toe als gevolg van nieuwe verkeersmaatregelen. De oplossingen voldoen aan wettelijke randvoorwaarden op het gebied van milieu.

## Toelichting op het verkeers- en milieuonderzoek

In dit onderzoek is uitgegaan van een groei van het wegverkeer waarbij het huidige regeringsbeleid (geen prijsmaatregelen, geen volumebeperking) maatgevend is. Dit leidt tot hogere groeicijfers dan waarvan in eerdere ruimtelijke studies (studie Waalverbindingen, MER Waalsprong, MER A73 en MER A50) wordt uitgegaan. De Raad van Nijmegen heeft onlangs bij de behandeling van het Uitvoeringsprogramma verbetering Luchtkwaliteit uitgesproken een *stand still principe* te willen hanteren. Dat wil zeggen dat de totale uitstoot van onder meer fijn stof en CO<sub>2</sub> in Nijmegen niet mag toenemen als gevolg van gemeentelijk beleid. De in dit



onderzoek gehanteerde groei van 10 procent moet dan ook als een *worst case benadering* gezien worden.

Op het moment dat het MER inhoudelijk werd afgerond, waren alle ontwerpopties voor de Stadsbrug nog open. De verkeers- en milieueffecten die het ontwerp van de brug betreffen of de concrete aansluiting van de brug op het omliggende wegennet, zijn dan ook nog niet allemaal te bepalen. Als referentiebrug is voor dit MER-onderzoek de nieuwe brug bij Zaltbommel gehanteerd. Verder is voor wat betreft de uitvoering van de brug uitgegaan van de volgende aannames:

- een middenberm met vangrail scheidt de rijbanen;
- er komt een afzonderlijk fiets- en voetpad;
- de helling van de brug is 2,5%;
- het hoogste punt van het wegdek van de brug ligt ongeveer 28 meter boven het maaiveld;
- op de brug en de aansluitende weggedeeltes komt gewoon asfalt;
- er vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de Stadsbrug plaats. Hiervoor blijft de Waalbrug een functie vervullen;
- de verlichting van de Stadsbrug voldoet aan de Nederlandse Praktijk Richtlijn (NPR) 13201, Openbare Verlichting.

Op de verkeers- en milieueffecten van de Stadsbrug zijn nog meer variabelen van invloed.

De belangrijkste zijn:

- de maximumsnelheid op de brug;
- het aantal rijstroken (in combinatie met het aantal rijstroken op de Waalbrug);
- de aansluiting van de Stadsbrug op het bestaande wegennet, vooral op/nabij het Industrieplein;
- de te treffen maatregelen om nadelige milieugevolgen te verminderen of wegnemen.

De eerste twee variabelen (maximumsnelheid en aantal rijstroken) zijn in een verkeerskundig onderzoek vertaald in vier representatieve MER-alternatieven, waarvan vervolgens de verkeers- en milieueffecten zijn onderzocht:

Tabel 0.1 Alternatieven.

Alternatief	Stadsbrug	Waalbrug
1.	2x2 rijstroken, 70 km/uur	2x2 rijstroken, 50 km/uur
2.	2x2 rijstroken, 50 km/uur	2x2 rijstroken, 50 km/uur
3.	2x1 rijstroken, 50 km/uur	2x2 rijstroken, 50 km/uur
4.	2x2 rijstroken, 70 km/uur	2x1 rijstroken, 50 km/uur

Figuur 0.3 geeft een schematische weergave van de alternatieven.

Voor de manier waarop de Stadsbrug aansluit op het omliggende wegennet in Nijmegen-west, zijn drie varianten benoemd:

- **Variant 0 (basisvariant):** aansluiting voor de huidige rotonde Industrieplein: de Stadsbrug sluit rechtstreeks aan op een nieuwe route via de Waalbanddijk; aan de westkant wordt een directe verbinding met oost-kanaalhavens geboden.
- **Variant 1:** aansluiting bij de huidige rotonde Industrieplein: de rotonde vervalt, de Industrieweg en de route Stadsbrug-Energieweg kruisen elkaar ongelijkvloers. De Kanaalstraat en de Scheepvaartweg worden gebruikt om een eenzijdige halve aansluiting te realiseren.
- **Variant 2:** aansluiting op de huidige rotonde Industrieplein, waarbij de huidige rotonde wordt aangepast.

