

1324-160

**MER Stadsbrug 2006
samenvatting**

29 mei 2006

MER Stadsbrug 2006
samenvatting

Concept

Kenmerk R004-4421228GGV-pla-V01

Verantwoording

Titel	MER Stadsbrug 2006, samenvatting
Opdrachtgever	Gemeente Nijmegen
Projectleider	Marlies Verspui
Auteur(s)	Gosewien van Eck
Projectnummer	4421228
Aantal pagina's	12 (exclusief bijlagen)
Datum	29 mei 2006
Handtekening	

Colofon

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

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN ISO 9001.

Concept
Kenmerk R004-4421228GGV-pla-V01

WUST
R004-4421228GGV-pla-V01

Variëteit

Kenmerk	Naam
R004-4421228GGV-pla-V01	Concept

Conclusie

De conclusie van de vergadering is dat de conceptie van de MER Stadsbrug 2006, samenvatting, goed is gevonden. De conclusie is dat de conceptie van de MER Stadsbrug 2006, samenvatting, goed is gevonden.

Samenvatting

Waarom een tweede Stadsbrug?

De gemeente Nijmegen heeft het voornemen een tweede verkeersbrug over de Waal aan te leggen: de Stadsbrug. De nieuwe brug verbindt Nijmegen-west met het toekomstige stadsdeel Waalsprong. De nieuwe brug is nodig omdat de bereikbaarheid van Nijmegen onder druk staat. De bestaande Waalbrug bereikt in de spits de grens van haar capaciteit. De capaciteit van de aanvoerwegen (singels en A325) en vooral die van het Keizer Trajanusplein kan niet verder worden vergroot. Een tweede verbinding over de Waal is daarom noodzakelijk. De Stadsbrug maakt een evenwichtigere verdeling van de verkeersdruk over de stad mogelijk. Daarnaast verkleint de tweede brug de kwetsbaarheid van de Nijmeegse verkeersstructuur in geval van calamiteiten of groot onderhoud op de Waalbrug.

Relatie met het MER 2004

In de periode 2003 - 2004 is een milieueffectrapport voor de Stadsbrug opgesteld. De m.e.r.-plicht is gekoppeld aan het besluit over het bestemmingsplan. In het MER Stadsbrug 2004 (vanaf nu MER 2004 genaamd) zijn de effecten van de Stadsbrug in kaart gebracht voor de volgende vijf milieuthema's:

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

Het milieueffectrapport is gebruikt bij de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van een tweede brug over de Waal. In 2005 heeft de gemeenteraad van Nijmegen een besluit genomen over de aanleg van de Stadsbrug. In combinatie met verbreding van de A50 is de aanleg van de Stadsbrug in Nijmegen de snelst te realiseren optie om de verkeersproblemen in de regio op te lossen.

Naast het nemen van een besluit in de gemeenteraad vervult het MER een rol voor de onderbouwing van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is opgesteld nadat de gemeenteraad heeft besloten tot aanleg van de Stadsbrug. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan is meer gedetailleerde informatie nodig dan in het MER 2004 is opgenomen. Deze gedetailleerde informatie was ten tijde van het opstellen van het MER in 2004 nog niet beschikbaar.

De Commissie voor de m.e.r. vraagt naar aanvullende informatie ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan van de Stadsbrug in haar toetsingsadvies over het milieueffectrapport Stadsbrug. De ontbrekende informatie is opgenomen in dit rapport: MER Stadsbrug 2006, uitwerking inrichtingsaspecten (in deze samenvatting verder MER 2006 genoemd).

Planproces tot nog toe

Op basis van het MER 2004 heeft de gemeenteraad van Nijmegen besloten door te gaan met de planvoorbereiding voor de aanleg van de Stadsbrug. Met dit principebesluit heeft de gemeenteraad ook een uitspraak gedaan over twee belangrijke inrichtingsaspecten van de Stadsbrug, te weten:

- Maximum snelheid: 50 km/u. De gedachte achter de keuze voor de snelheid van 50 km/u is de uitvoering van het beleid 'Duurzaam Veilig'. Op alle gemeentelijke ontsluitingswegen, en dus ook op de Energieweg waar de Stadsbrug op aansluit, is de maximale snelheid 50 km/u. Door deze eenduidige snelheid ontstaat er op het hele traject een constante snelheid wat de doorstroming en de verkeersveiligheid ten goede komt. Deze lagere snelheid zorgt tevens voor minder lucht- en geluidsoverlast
- 2 x 2 rijstroken. Er is gekozen voor de aanleg van 2 x 2 rijstroken, omdat de uitvoering van de Stadsbrug met een kleiner profiel (2 x 1) onvoldoende capaciteit heeft voor een goede ontsluitingsfunctie. Wanneer de Stadsbrug wordt uitgevoerd met een te kleine capaciteit is het geen goed alternatief voor de route over de Waalbrug en daarmee geen oplossing voor de verkeersproblematiek van de Waalbrug en het centrum van Nijmegen

Dit komt overeen met alternatief 2 uit het MER 2004.

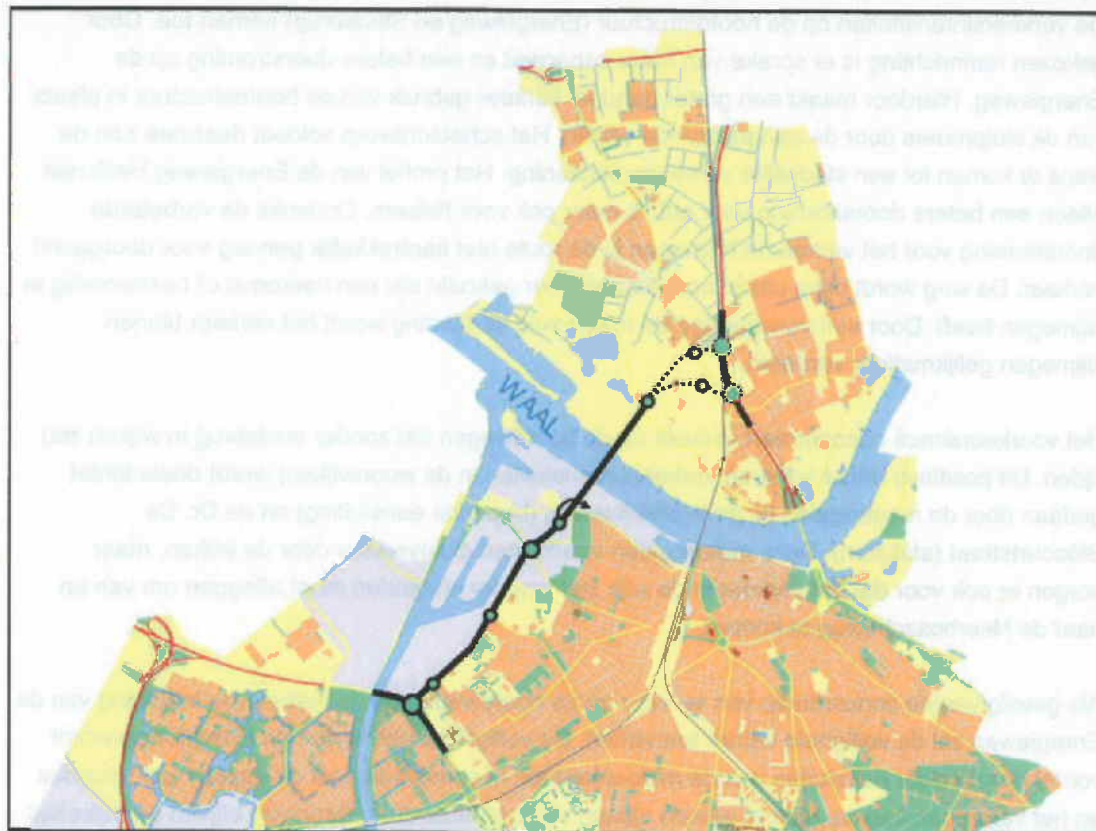
Voorkeurstracé

In december 2005 heeft de gemeenteraad van Nijmegen het gewenste tracé (het voorkeurstracé) voor de Stadsbrug en de Energieweg bepaald. Ook is een besluit genomen over de wijze van aansluiting op het onderliggende wegennet in Nijmegen-west.

In figuur 1 is het voorkeurstracé voor de Stadsbrug en Energieweg weergegeven. De belangrijkste uitgangspunten voor het tracé zijn:

- Het verbeteren van de doorstroming door middel van het kettingkastprincipe
- Een goede bereikbaarheid van de omliggende functies (bedrijven, woningen, scholen, et cetera)
- Niet verslechteren en indien mogelijk verbeteren van de milieukwaliteit rondom het tracé door het treffen van meerdere milieumaatregelen langs het tracé

Voor een uitgebreide beschrijving van het voorkeurstracé per wegvak en de voorgenumen milieumaatregelen wordt verwezen naar het hoofd rapport MER 2006.



Figuur 1 Voorkeustracé Stadsbrug en Energieweg

Uitgewerkte milieuaspecten

Onderstaand wordt inzicht gegeven in de uitwerking van de diverse milieuaspecten in het MER 2006. In deze samenvatting geven wij op hoofdlijnen aan wat de uitkomsten van deze nadere uitwerking zijn. Voor gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar het MER 2006 en het MER 2004 (zowel naar het hoofdrapport als de bijlagerapporten).

Verkeer en vervoer

Ten behoeve van het MER 2006 en het bestemmingsplantraject zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd op basis van het beschikbare voorkeustracé zoals vastgesteld door college en raad. Op basis van dit voorkeustracé kunnen de effecten als gevolg van de Stadsbrug en de herinrichting van de Energieweg beter in beeld worden gebracht dan in het MER van 2004.

**Concept**

Kenmerk R004-4421228GGV-pla-V01

Op basis van de verkeersberekeningen zijn de volgende effecten te beschrijven.

De verkeersintensiteiten op de hoofdstructuur (Energieweg en Stadsbrug) nemen toe. Door gekozen herinrichting is er sprake van meer capaciteit en een betere doorstroming op de Energieweg. Hierdoor maakt een groter aandeel verkeer gebruik van de hoofdstructuur in plaats van de sluiproutes door de aangrenzende wijken. Het schetsontwerp voldoet daarmee aan de wens te komen tot een stedelijke verkeersvoorziening. Het profiel van de Energieweg biedt niet alleen een betere doorstroming voor auto's maar ook voor fietsers. Ondanks de verbeterde doorstroming voor het verkeer in Nijmegen is de route niet aantrekkelijk genoeg voor doorgaand verkeer. De weg wordt bijna uitsluitend door verkeer gebruikt dat een herkomst of bestemming in Nijmegen heeft. Door een volwaardige 2e noord-zuid verbinding wordt het verkeer binnen Nijmegen gelijkmatiger verdeeld.

Het voorkeurstracé concentreert verkeer op de hoofdwegen dat zonder stadsbrug in wijken zou rijden. Dit positieve effect (afname verkeersintensiteiten in de woonwijken) wordt deels teniet gedaan door de maatregelen bij de Wolfkuilseweg (beperkte aansluiting) en de Dr. De Blécourtstraat (afsluiten). Deze maatregelen voorkomen sluipverkeer door de wijken, maar zorgen er ook voor dat het verkeer in de wijk zelf langere afstanden moet afleggen om van en naar de Neerbosscheweg te komen.

Als gevolg van de concentratie van verkeer op de hoofdwegen en de verbeterde inrichting van de Energieweg zal de veiligheid verder toenemen. De veiliger inrichting van de Energieweg wordt vooral bereikt door het sluiten van de middenbermen in combinatie met de aanleg van rotondes en het verbreden van de zijberm tussen rijbaan en hoofdfietsroute. Bedrijven blijven tegelijkertijd bereikbaar door de keerfunctie op de rotondes (kettingkastprincipe).

Woon- en leefmilieu**Geluid**

Belangrijk onderdeel van de herinrichting van de Energieweg zijn de aanvullende milieumaatregelen die langs het gehele traject worden getroffen (onder andere geluidsschermen, stil wegdek, et cetera). Uit het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd voor het MER blijkt dat zonder deze maatregelen de geluidshinder ter plaatse van de nabijgelegen geluidsempfindelijke bestemmingen toeneemt. Met het treffen van de maatregelen verbetert de geluidssituatie, met uitzondering van één locatie, voor alle berekende locaties. Op één locatie (Energieweg 93) verslechtert de geluidssituatie met 1 dB(A) naar 50 dB(A), maar blijft de geluidsbelasting voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Luchtkwaliteit

Als gevolg van de aanleg van de Stadsbrug vermindert het aantal rijkilometers (er wordt minder omgereden). De verkeersintensiteiten zelf nemen wel toe (zie ook verkeer en vervoer). Door de verbetering van de doorstroming en de (landelijke en gemeentelijke) maatregelen om de emissies te reduceren, vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer. Hierdoor vermindert ook het aantal m² gebied waar de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden en het aantal blootgestelde woningen. Per saldo is er dus een licht positief effect te zien.

Om de resterende overschrijdingen te saneren wordt een maatregelenpakket voorgesteld (schermen, sproeiregime et cetera). Het is realistisch te verwachten dat er, als gevolg van de te treffen maatregelen in combinatie met de algemene dalende trend als gevolg van de rijksmaatregelen, in 2020 geen sprake meer is van overschrijdingssituaties voor luchtkwaliteit.

Natuur

De Oosterhoutse Waarden zijn een gebied met (potentieel) hoge natuurwaarden en daarom opgenomen in de Europese Vogelrichtlijn als Speciale Beschermingszone (SBZ), als onderdeel van de SBZ Waaluiterswaarden. Ook zijn de Oosterhoutse Waarden opgenomen in de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De Oosterhoutse Waarden staan momenteel en in 2020 reeds bloot aan tal van invloeden die voor de natuurwaarden minder gunstig zijn (geluid, licht en bewegingen). Ten behoeve van het MER is bekeken in welke mate de Stadsbrug de natuurwaarden in de Oosterhoutse Waarden aanvullend beïnvloedt en op welke wijze deze beïnvloeding gemitigeerd (de schade beperkt) en gecompenseerd moet worden. Hierbij is gekeken naar de geluidstoename, het areaalverbruik en de beperking van openheid. Op basis van dit onderzoek blijkt dat aangetaste en verstoorde natuurwaarden gecompenseerd moet worden. De benodigde compensatie is:

- SBZ: 22,7 ha
- EHS: 34,2 ha

Omdat de compensatie van de EHS gecombineerd kan worden met de benodigde compensatie van de SBZ moet er in totaal 34,2 ha gecompenseerd worden. Naar verwachting kan de compensatieopgave gerealiseerd worden in het westelijk deel van de Oosterhoutse Waarden, omdat daar nog circa 44 ha zoekgebied voor nieuwe natuur ligt. Dit aspect wordt nog nader onderzocht.

Bodem

Op basis van bodemonderzoeken is ter plaatse van het toekomstige tracé van de Stadsbrug op drie locaties een (ernstige) bodemverontreiniging aangetroffen als gevolg van bedrijfsactiviteiten uit het verleden. Verder zijn er in het plangebied meerdere lichte verontreinigingen van de grond en het grondwater aangetroffen en zijn er nog een aantal locaties verdacht.

