

Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

21 januari 2005 / rapportnummer 1324-154



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

uw kenmerk
G720/RD/04.47827

uw brief
3 november 2004

ons kenmerk
1324-155/vE/fw

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Tweede
Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen

doorkiesnummer
(030) 234 76 25

Utrecht,
21 januari 2005

Geachte raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Uit dit advies blijkt dat de Commissie een positief oordeel heeft over het MER. Het geeft een goed beeld van de voor- en nadelen van de aanleg van de Stadsbrug, van de mogelijke uitvoeringsalternatieven en van de belangrijkste milieueffecten. Het MER geeft dus zonder meer de benodigde informatie voor een principebesluit over de aanleg van de Stadsbrug.

Tegelijkertijd heeft de Commissie vastgesteld dat het bestemmingsplan, waarvoor het MER dient te worden opgesteld, pas in de loop van dit komende jaar tot stand zal komen. Daardoor ontbreken er in het MER nog gegevens over de precieze inpassing van het brugtracé in het onderliggende wegennet en over de uiteindelijk te kiezen mitigerende maatregelen.

Aangezien het MER de problemen en enkele oplossingsmogelijkheden op zich al goed in beeld brengt, had de Commissie met het voorliggende toetsingsadvies haar advisering kunnen afronden. Immers bij het opstellen van het bestemmingsplan zal toch met de vigerende normen voor geluid en lucht rekening moeten worden gehouden.

De milieueffectrapportage zal naar de inschatting van de Commissie echter robuuster zijn bij eventuele bezwaar- en beroepsprocedures, wanneer bij de ter visie legging van het voorontwerp-bestemmingsplan voor de Stadsbrug de nog ontbrekende uitwerkingen in een aanvulling op het MER worden gepresenteerd. Om die reden bevat het toetsingsadvies van de Commissie hieromtrent enkele aanbevelingen.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,



drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen

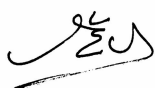
Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen,

uitgebracht aan de Gemeenteraad van Nijmegen door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen,

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 21 januari 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	2
2.1 Algemeen oordeel.....	2
2.2 Relatie met het MER Waalsprong	2
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL	3
3.1 Probleemstelling en doel	3
3.2 Alternatieven en uitvoeringsvarianten	3
3.3 Effectbeschrijving	4
3.4 Autonome ontwikkeling	5
3.5 Woon- en leefmilieu	5
3.6 Landschap en cultuurhistorie.....	7
3.7 Natuur	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 november 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in De Brug d.d. 27 oktober 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De gemeente Nijmegen heeft het voornemen een tweede verkeersbrug over de Waal aan te leggen. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage (bijlage C categorie 1.2) is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Dit wordt in eerste instantie gebruikt voor een raadsbesluit over de wenselijkheid van het voornemen. Daarnaast dient het ter onderbouwing van de besluitvorming over het nog op te stellen bestemmingsplan. Aan dat tweede besluit is de m.e.r.-plicht formeel gekoppeld. Bij brief van 3 november 2004¹ heeft de gemeente Nijmegen de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 27 oktober 2004 gedurende 6 weken ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel relevant is in het kader van het toetsingsadvies.

Op grond van de Wet milieubeheer⁵ toetst de Commissie het MER:

- aan de richtlijnen, zoals vastgesteld op 11 juni 2003;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

In de onderhavige situatie heeft de Commissie het MER beoordeeld op 'volledigheid en juistheid' voor:

- het principebesluit over de aanleg van de Stadsbrug;
- de vaststelling van het bestemmingsplan waarin de aanleg van de Stadsbrug wordt vastgelegd.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Artikel 7.26 lid 1, 7.23 lid 2 en 7.10.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen oordeel

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig is voor de bestuurlijke standpuntbepaling** over de wenselijkheid van de aanleg van de Stadsbrug. Het MER geeft een goed beeld van de voor- en nadelen van de aanleg van de stadsbrug, van de mogelijke uitvoeringsalternatieven en van de milieueffecten. Het positieve oordeel van de Commissie wordt in hoofdstuk 3 nader uitgewerkt.

De m.e.r.-plicht is echter formeel gekoppeld aan het besluit over het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan wordt opgesteld nadat het standpunt over de wenselijkheid is bepaald en zal volgens planning in 2006 ter visie worden gelegd.

Bij de **besluitvorming over het bestemmingsplan zal gedetailleerdere informatie nodig zijn**. Deze was ten tijde van het opstellen van het MER nog niet beschikbaar. Er ontbreken nog gegevens over de precieze inpassing van het brugtracé in het onderliggende wegennet en over de te kiezen mitigerende maatregelen.

■ De Commissie adviseert deze ontbrekende informatie in een **aanvulling** op het MER te presenteren en aan de Commissie ter toetsing aan te bieden, zodra het voorontwerp-bestemmingsplan gereed is en ter visie wordt gelegd.

De onderwerpen voor de aanvulling staan uitgewerkt en toegelicht in hoofdstuk 3.

2.2 Relatie met het MER Waalsprong

De verkeersberekeningen in het MER Stadsbrug geven aan dat er in 2020 capaciteitsproblemen zullen ontstaan op de A325 voordat de weg zich splitst richting Waalbrug en Stadsbrug. Destijds was zo'n sterke filevorming in het MER voor de Waalsprong niet voorspeld. Reden daarvoor is dat in het MER Waalsprong andere uitgangspunten⁶ zijn gehanteerd in de verkeerskundige modellen. Dergelijke uitgangspunten waren in die tijd gebruikelijk en gingen uit van diverse mogelijkheden voor flankerend beleid om het verkeersaanbod te verminderen. In de laatste jaren is het inzicht gegroeid dat deze benadering mogelijk te optimistisch is, zodat de uitgangspunten zijn bijgesteld⁷.

Nu het MER voor de Tweede Stadsbrug aangeeft dat de geplande hoofdwegestructuur in de Waalsprong mogelijk niet toereikend is, zal nader onderzoek⁸ nodig zijn naar geschikte oplossingen voor deze problematiek.

⁶ En een andere tijdhorizon.

⁷ De uitgangspunten in de modellen voor de Stadsbrug geven een pessimistischer visie op de haalbaarheid en effectiviteit van flankerend mobiliteitsregulerend beleid en de modellen van de Waalsprong een optimistischer. Binnen die bandbreedte is het ook een bestuurlijke keuze op welk pakket flankerend beleid wordt ingezet. Zo heeft de gemeente in het Waalspronggebied de totstandkoming van voorzieningen gestimuleerd die de groei van de automobilititeit kunnen terugdringen, zoals het transferium bij Lent en de 'snelbinder'.

⁸ Hierom wordt ook gevraagd in de inspraakreacties nummer 1 en 6.

- De Commissie adviseert dit onderzoek in ieder geval af te ronden voordat besloten wordt over het eerstvolgende bestemmingsplan voor de Waalsprong. Genoemd onderzoek kan worden gepresenteerd als een actualisering van het MER Waalsprong en als zodanig aan de Commissie ter toetsing worden aangeboden.

De gemeente Nijmegen heeft inmiddels al besloten⁹ deze lijn te volgen en is met het onderzoek bezig. De Commissie vindt dat een goede keuze, immers, uit het MER Stadsbrug blijkt dat aanleg van een tweede brug slechts leidt tot een marginale toename van het verkeersaanbod op de A325. Daarmee is de congestieproblematiek **veeleer een onderwerp voor het MER Waalsprong dan voor het MER Stadsbrug**. Het probleem dient in het grotere verband van de ontsluitingsstructuur¹⁰ van de Waalsprong opnieuw te worden bekeken.

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL

3.1 Probleemstelling en doel

Het MER bevat een goede probleemstelling en geeft heldere doelen waaraan de alternatieven worden getoetst.

Door publicatie van een Koepelnota, waarin de verbreding van de A50, de aanleg van de A73¹¹ en de bouw van de Stadsbrug naast elkaar worden gelegd, wordt tevens ingegaan op het probleemoplossend vermogen in de regio van ieder van de mogelijkheden en eventuele combinaties daarvan. Hierdoor wordt de aanleg van de Stadsbrug ook vanuit regionaal perspectief goed belicht.

3.2 Alternatieven en uitvoeringsvarianten

Algemeen

De keuze en inperking van de alternatieven in het MER is in het algemeen overtuigend en voldoende gemotiveerd.

Gevaarlijke stoffen

In de richtlijnen is gevraagd af te wegen of het voordelen heeft de route voor gevaarlijke stoffen van de Waalbrug naar de Stadsbrug te verplaatsen. In het MER wordt alleen gesteld dat er “geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de Stadsbrug” plaats zal vinden. De reden daarvoor wordt niet toegelicht. Mondeling is aangegeven dat de Stadsbrug geen oplossing biedt voor het aanbod aan vervoer van gevaarlijke stoffen. De route over de Waalbrug bedient Nijmegen Oost en Ubbergen/Millingen. Vanuit de westelijke zijde komen gevaarlijke stoffen via de A73 de stad in. Daardoor is de Stadsbrug geen logische route. Deze toelichting had in het MER niet misstaan.

⁹ Raadsbesluiten d.d. 26 oktober en 22 november 2004.

¹⁰ Inclusief woon- en leefmilieuaspecten. Een aandachtspunt is verder dat moet worden vermeden dat filevorming doorstroming van het verkeer op de A15 belemmert.

¹¹ Overigens blijkt er een verschil te zijn tussen de verkeersberekeningen in het MER Stadsbrug en die van het concept-MER voor de A73. Dat is gevolg van het feit dat de verkeersmodellen voor de A73 lokale congestie, bijvoorbeeld in Nijmegen, niet invoeren, omdat dat voor het regionale beeld minder relevant is. Voor de problematiek in Nijmegen geven de modellen van het MER Stadsbrug dus een gedetailleerder beeld dan die van het MER A73.

Brug versus tunnel

In het MER is conform de richtlijnen op hoofdlijnen gemotiveerd hoe de voor- en nadelen¹² van een tunnel zich verhouden tot die van een brug.

Boogbrug of tuibrug

Verwarrend is dat als voorgenomen activiteit een tuibrug wordt beschreven, terwijl uit de bijlage over Landschap naar voren komt dat een boogbrug landschappelijk de voorkeur heeft. Uit de samenvatting blijkt dat later nog een keuze voor de uitvoeringsvorm van de brug wordt gemaakt. Omdat de landschappelijke effecten van beide typen brug goed in beeld zijn gebracht, is een afgewogen bestuurlijke keuze mogelijk.

Rivierkundige compensatie

Het MER bevat strijdige informatie over de vraag of er pijlers in het zomerbed van de rivier komen. Volgens pagina 32 en 42 is dat niet het geval, volgens pagina 48 wel. Indien er pijlers in het zomerbed komen, moet daarvoor rivierkundige compensatie worden geregeld. Het ligt voor de hand dit aspect mee te nemen in de lopende Ruimte-voor-de-rivierprojecten.

- De Commissie adviseert om in de MER-aanvulling bij het bestemmingsplan aan te geven hoe de eventuele compensatie wordt geregeld.

Wandbebouwing

In het nog op te stellen bestemmingsplan voor Nijmegen-West zal te zijner tijd ook de precieze locatie en bouwhoogte van bestemmingen worden geregeld. Uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik, geluidafscherming, ligging (zichtlocatie) en ruimtelijke kwaliteit is het een punt van overweging om de Stadsbrug tussen de afrit en het Industrieplein te 'begeleiden' met wandbebouwing van niet-geluidgevoelige bestemmingen¹³. Dat spoort waarschijnlijk ook goed met 'Koers West', dat een herstructurering van het bedrijventerrein voorziet.

3.3 Effectbeschrijving

Referentiekader

De effecten van de alternatieven zijn vergeleken met de autonome ontwikkeling als referentie. Dat is formeel een juiste werkwijze in m.e.r. Bovendien geeft het zo het beste beeld van de onderlinge verschillen tussen de alternatieven. Voor de bewoners van het gebied levert het een onduidelijkheid op, omdat zij de huidige situatie als referentie hebben. Door de aanleg van de Waalsprong en de autonome groei van het autoverkeer neemt het verkeer sterk toe en daarmee ook de overlast daarvan. Een neutrale score voor toename van hinder door de Stadsbrug, betekent niet dat de hinder na aanleg van de Stadsbrug hetzelfde zal zijn als nu.

Voor de bestuurlijke keuze over de aanleg van de Stadsbrug biedt de effectbeschrijving en vergelijking van alternatieven echter een goede basis. Immers daaruit blijkt duidelijk welke verbeteringen en verslechtingen ontstaan bij aanleg van de brug in zijn verschillende uitvoeringsvormen.

¹² De bronverwijzing voor de kosteninformatie is nogal summier. De genoemde getallen komen de Commissie overigens geloofwaardig over.

¹³ Bedrijfsruimten op de begane grond, kantoorruimte op verdieping.

3.4 Autonome ontwikkeling

Koers-West

Bij de autonome ontwikkeling is nog geen rekening gehouden met de plannen “Koers-West”. Dat is formeel juist omdat daarvoor nog geen vastgestelde plannen zijn. De bewoners van Nijmegen-West¹⁴ maken zich zorgen over de extra verkeersaantrekkende werking van deze plannen bovenop de reeds berekende verkeerstoename.

Nu er de komende tijd aanvullende verkeersberekeningen worden gemaakt in verband met de voorspelde congestie op de A325¹⁵, kan deze vraag worden meegenomen.

■ De Commissie adviseert om bij de nieuwste verkeersberekeningen ook de plannen voor Koers-West mee te nemen¹⁶ en de resultaten in de MER-aanvulling bij het voorontwerp-bestemmingsplan voor de Stadsbrug te presenteren.

3.5 Woon- en leefmilieu

Hinderniveau in Nijmegen-West

Bij de start van het project is het bestuurlijke streven verwoord om de totale milieudruk in Nijmegen-West niet te laten toenemen. De belangrijkste in het MER beschreven negatieve effecten voor het woon- en leefmilieu in Nijmegen-West worden veroorzaakt door de toename van het verkeer, in de eerste plaats ten gevolge van de autonome ontwikkeling en in mindere mate ten gevolge van de aanleg van de Stadsbrug. Wellicht zullen er in de toekomst bedrijven verdwijnen, waardoor een verbetering optreedt¹⁷. Hiermee kon in het MER nog geen rekening worden gehouden, omdat deze ontwikkelingen nog niet zeker zijn.

Bij het verkeersmodel voor het MER Stadsbrug valt op dat het vrachtverkeer in het model als eerste is toegedeeld en dus een (kortste) route door Nijmegen kiest. Daarna wordt het overige verkeer toegedeeld. Dat verkeer zal bij het optreden van congestie een alternatieve route kiezen zoveel mogelijk buiten de stad om. Aangezien het niet logisch is dat juist vrachtverkeer bij congestie de kortste route door de stad zal blijven kiezen, zijn de berekende percentages voor het vrachtverkeer door de stad mogelijk aan de hoge kant. Dat geldt dan ook tot op zekere hoogte voor de voorspellingen over luchtverontreiniging en de geluidhinder.

Over de aspecten geluid, lucht en trillingen zijn per onderdeel de volgende opmerkingen te maken.

Geluid

Aanvullend op het rijksbeleid¹⁸ kent de gemeente een eigen geluidsbeleid. Dat beleid impliceert dat de gemeente minder snel gebruik maakt van de onthefingsmogelijkheden van de Wet geluidhinder en in plaats daarvan zoekt naar extra maatregelen. Bij de beoordeling van de effecten in het MER is hieraan nog geen invulling gegeven. Bij het meest milieuvriendelijke alternatief worden aanvullende geluidsreducerende maatregelen omschreven, maar die gaan

¹⁴ Zie inspraakreactie nummer 2.

¹⁵ Zie §2.2.

¹⁶ Bijvoorbeeld in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

¹⁷ Wellicht kan zo nog invulling worden gegeven aan de toezegging dat de milieubelasting in Nijmegen-West niet zal toenemen. Inspraakreactie 5 wijst op deze toezegging.

¹⁸ Zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh).

in aanleg niet verder dan het rijksbeleid. Het MER geeft aan dat voor concrete resterende problemen maatwerk nodig zal zijn.

In een aanvullende memo, die de Commissie op 30 november 2004 ontving, staan wel verdergaande maatregelen. Het plaatsen van een geluidsscherm in de middenberm leidt tot een relatief beperkte geluidreductie van 0 tot maximaal 2 dB(A).

■ De Commissie adviseert de uiteindelijk gekozen geluidreducerende maatregelen in de MER-aanvulling bij het bestemmingsplan te benoemen en onderbouwen.

Lucht

In navolging van het Provinciale beleid is in het MER de luchtkwaliteit op de gevels van woningen getoetst aan de toepasselijke grenswaarden¹⁹.

In de toekomst zal de algemene luchtkwaliteit (in Nederland) verbeteren. Dat is de reden dat de luchtkwaliteit in het studiegebied naar verwachting inderdaad verbetert ten opzichte van de huidige situatie²⁰, ondanks een toename van verkeersintensiteiten in zowel de autonome ontwikkeling als in de onderzochte alternatieven.

Uit een uitspraak van de Raad van State kan worden afgeleid dat de grenswaarden niet alleen bij de gevels van woningen maar eveneens voor de buitenlucht in het algemeen moeten gelden²¹. Mede om die reden is in het MER ook de luchtkwaliteit op trottoirs onderzocht. Daar zal volgens de berekeningen een overschrijding van de normen optreden. Het MER geeft nog niet aan wat de consequentie daarvan is. Zolang niet aannemelijk is gemaakt dat luchtkwaliteitsnormen van het Besluit luchtkwaliteit in acht worden genomen, volgt uit de Raad van State uitspraken dat er zoveel mogelijk maatregelen getroffen dienen te worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

In voornoemde memo van 30 november 2004 staat dat wordt overwogen om met beplanting als filter het fijne stof af te vangen. De effecten hiervan, zo deze al meetbaar zijn, zijn naar verwachting beperkt. Enerzijds wordt het overgrote deel van de concentraties veroorzaakt door de achtergrondsituatie, waarop de beplanting geen invloed heeft, anderzijds heeft beplanting van beperkte omvang een gering filterend effect.

Zoals aangegeven in de bijlage bij het MER, is de extra emissie van NO₂ en PM₁₀ ten gevolge van congestievorming in de berekeningen niet meegenomen. Bij congestie verslechtert de luchtkwaliteit²². De Commissie heeft er begrip voor dat op voorhand wellicht niet exact aangegeven kan worden waar en in welke mate congestievorming kan plaatsvinden, nochtans is het verstandig bij

¹⁹ Dit is ook overeenkomstig de brief van de Staatssecretaris van VROM d.d. 30 september 2004 aan gemeenten en provincies en het voornemen om een Ministeriële regeling op te stellen die het Besluit Luchtkwaliteit vervangt. Deze Ministeriële regeling zal naar verwachting medio 2005 in werking treden (bron: infomil).

²⁰ Na een lichte stijging in de jaren tachtig daalt de emissie van **NO_x** vanaf 1990 door enerzijds het gebruik van driewegkatalysatoren in personen- en bestelauto's en anderzijds de toepassing van steeds schonere dieselmotoren. Dit laatste is vooral van belang bij zware bedrijfsvoertuigen. Deze trend zet zich door. Bijna 80% van de emissie van **fijn stof** door verkeer en vervoer ontstaat bij de verbranding van dieselolie ('dieselrook'); circa 15% is afkomstig uit slijtage van wegdek, banden, remvoeringen en bovenleidingen. De emissie van fijn stof door het wegverkeer is in de periode 1980-2002 met 70% afgenomen. Dit is voornamelijk te danken aan schonere dieselmotoren in zware bedrijfsvoertuigen. Door een toenemende toepassing van dieselmotoren met roetfilter zal de emissie van fijn stof naar verwachting verder teruggedrongen worden. Deze toelichting kan tevens worden gezien als een reactie op de opmerkingen in de inspraak nummer 2.

²¹ In essentie betekenen de uitspraken dat ook direct naast een verkeersweg (of zelfs op de weg) de luchtkwaliteit aan de grenswaarden moet voldoen. Dit impliceert dat er overal in Nederland locaties zijn waar grenswaarden nu en in de toekomst worden overschreden en er dus (vrijwel) geen verkeer mogelijk is.

²² Dit punt komt ook aan de orde bij inspraakreactie nummer 3. Overigens is de geluidbelasting bij congestie lager dan bij rijdend verkeer, dus het punt is vooral relevant voor lucht.

verdere planvorming de gevolgen van mogelijke congestievorming mee te nemen, bijvoorbeeld in de vorm van een bandbreedte.

- De Commissie adviseert in de MER-aanvulling bij het bestemmingsplan aan te geven hoe aan de normen voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

Trillingen

In het MER staat dat er in de huidige situatie sprake is van trillingshinder langs de Weurtseweg, maar dat deze in de toekomst wordt opgelost²³. Dan komt het vreemd over dat de voorgenomen activiteit, getuige de plussen in tabel 5.2, toch leidt tot een verbetering van de situatie. Hoe is een situatie waar geen hinder is, nog te verbeteren? Mondeling is toegelicht dat dit komt omdat de omleiding Waalbandijk dit oplost. Deze oplossing maakt echter deel uit van de Waalfrontplannen en vormt als zoals gezegd geen onderdeel van de autonome ontwikkeling.

De kans op toename van trillingshinder wordt in het MER bepaald door na te gaan of de verkeersintensiteiten toenemen op wegen waar woningen en andere gevoelige bestemmingen op minder dan 50 meter van de weg staan. Trillingniveaus in gebouwen zijn echter afhankelijk van een groot aantal factoren als, type voertuig (vrachtwagens of personenwagens), rijsnelheid, wegdekonefheden, type ondergrond, wijze van funderen, opbouw en afmetingen vloeren, hoogte van het gebouw. Daardoor zullen in veel woningen die binnen 50 meter van de weg liggen geen voelbare trillingen optreden. Een toename van de verkeersintensiteit zal dat niet opeens veranderen. Het is dus te eenvoudig om alleen verkeersintensiteiten met elkaar te vergelijken.

Op basis van de verschafte gegevens in het MER verwacht de Commissie dat de problematiek van trillingshinder in het plangebied beperkt zal zijn, zodat het verantwoord is concrete oplossingen te zoeken op het moment dat problemen daadwerkelijk worden gesignaleerd.

3.6 Landschap en cultuurhistorie

Het rapport over landschap en cultuurhistorie is met de vele afbeeldingen zeer inzichtelijk. Alleen konden de resultaten van het archeologisch onderzoek nog niet gepresenteerd worden. Dat heeft echter geen belangrijke invloed op de vergelijking van alternatieven.

- De Commissie adviseert deze gegevens bij de ter visie legging van het voorontwerp-bestemmingsplan te presenteren.

²³ MER pagina 24.

3.7 Natuur

Met de informatie in het bijlagerapport voor natuur wordt gemotiveerd dat de gevolgen voor de speciale beschermingszone op grond van de Vogel- en de Habitatrichtlijn beperkt zijn en wordt aannemelijk gemaakt dat geen significante gevolgen²⁴ optreden voor de soorten waarvoor de speciale beschermingszone is aangewezen.

In de natuurbijlage staat verder dat er in combinatie met andere projecten mogelijk wél een significant negatief effect kan optreden.

■ De Commissie adviseert in de MER-aanvulling bij het bestemmingplan verslag te doen van het overleg met LNV en tevens de meest recente informatie over cumulatie van effecten²⁵ in beeld te brengen.

De natuurbijlage biedt daarnaast de basisgegevens voor een eventuele onthefingsaanvraag in het kader van de Flora- en Faunawet.

²⁴ Overigens is de Commissie van mening dat het criterium dat wordt gebruikt om tot die conclusie te komen, niet correct is. Gesuggereerd wordt dat de aantasting niet significant is, zolang er in het beschermde gebied nog 0,1% van de totale biogeografische populatie van trekkende watervogels overblijft. Dit 0,1%-criterium geldt bij de begrenzing van speciale beschermingszones, maar lijkt niet geschikt als maat voor significante aantasting. Omdat er nog geen criteria vastliggen voor significante aantasting, verdient het aanbeveling met het Ministerie van LNV in overleg te treden over de te volgen methode en normering.

²⁵ Indien er bij cumulatie wél significante effecten zouden zijn, dient in de MER-aanvulling ook een Passende beoordeling te worden gegeven.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport Tweede Stad-
brug over de Waal bij Nijmegen

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 november 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Directie Grondgebied
Projectbureau
Projectleiding

Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. mevr. M. van Eck
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Stationsplein 13
6512 AB Nijmegen
Telefoon (024) 329 94 44
Telefax (024) 329 27 03
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Postadres
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum	Datum uw brief	Ons kenmerk	Contactpersoon
03-11-2004		G720/RD/04.47827	R. Duifhuizen
Onderwerp	Aantal bijlagen	Doorkiesnummer	
MER Tweede Stadsbrug	1	3292740	

Geachte mevrouw van Eck,

In september 2004 heeft u het milieu-effectrapport voor de Tweede Stadsbrug Nijmegen ontvangen.

De gemeenteraad van Nijmegen heeft op 20 oktober 2004 met het MER ingestemd en verklaard dat het MER is opgesteld conform de Wet Milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen.

De inspraak op het MER loopt tot en met 8 december 2004. De inspraakavond/ hoorzitting vindt plaats op 23 november 2004. De laatste inspraakreacties worden u uiterlijk op 13 december 2004 toegezonden.

Wij stemmen ermee in dat op 18 januari 2005 het eindgesprek met uw Commissie zal plaatsvinden. Korte tijd daarna ontvangen wij graag uw advies.

Bijgevoegd is de publicatie in de Brug (27 oktober 2004).

Wij doen u hiermee het verzoek het MER te toetsen.

Met vriendelijke groet,

R. Duifhuizen,
projectleider

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in De Brug d.d. 27 oktober 2004

MER Stadsbrug

De gemeenteraad van Nijmegen heeft op 20 oktober 2004 met het MER Stadsbrug ingestemd en verklaard dat het MER is opgesteld conform de Wet Milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen. Hiermee heeft de gemeenteraad bepaald dat het MER gebruikt kan worden bij de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de Stadsbrug. Dat is het eerste ruimtelijke plan dat voorziet in de aanleg van de Stadsbrug.

Het MER kunt u inzien bij het Gemeentelijk Informatiecentrum 'Open Huis' (in de Stadswinkel, Mariënborg 75). Het informatiecentrum is geopend op donderdagen van 13.00-20.00 uur en op de overige werkdagen van 9.00-17.00 uur. Verder op de eerste zaterdag van de maand van 10.00-16.00 uur. Het rapport is ook beschikbaar via de website van de gemeente: www.nijmegen.nl (ga met de knop 'Projecten' naar Koers West/Tweede stadsbrug/Milieueffect).

Op **dinsdag 23 november 2004** om 20.00 uur vindt een openbare hoorzitting plaats in de aula van het Dominicuscollege, Energieweg 93 te Nijmegen.

De Wet Milieubeheer bepaalt dat u in het kader van de inspraak MER uw zienswijze, opmerking of bedenking kunt geven over de vraag of het MER conform de Wet Milieubeheer en de wettelijke vereisten is opgesteld. Het gaat er dus niet om of u het oneens bent met de inpassing en realisatie van de Stadsbrug. De zienswijzen die aangeven dat men het niet eens is met de aanleg van de tweede stadsbrug horen thuis op de later te houden inspraakavond over het bestemmingsplan. De gemeente Nijmegen kan slechts kennis nemen van die reacties, maar het heeft geen status in de MER-procedure.

Uw schriftelijke reactie kunt u indienen tot en met **woensdag 8 december 2004**. U moet uw reactie richten aan de gemeenteraad van Nijmegen, projectbureau (G720) t.a.v. de heer R. Duifhuizen, postbus 9105 6500 HG Nijmegen.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Nijmegen

Besluit: vaststellen van een bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: aanleg van een nieuwe stadsbrug over de Waal met aansluitende wegtracés

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 8 januari 2003

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 maart 2003

richtlijnen vastgesteld: 11 juni 2003

kennisgeving MER: 21 oktober 2004

toetsingsadvies uitgebracht: 21 januari 2005

Bijzonderheden: Bij de toetsing lag er nog geen voorontwerpbestemmingsplan. Dat wordt in de loop van 2005 opgesteld. Het opgestelde MER is in eerste instantie gebruikt voor een raadsbesluit over de wenselijkheid van het voornemen. Maar formeel is de m.e.r.-plicht gekoppeld aan het bestemmingsplan. In de onderhavige situatie heeft de Commissie het MER beoordeeld op 'volledigheid en juistheid' voor:

- het principebesluit over de aanleg van de Stadsbrug;
- de vaststelling van het bestemmingsplan waarin de aanleg van de Stadsbrug wordt vastgelegd.

Uit het toetsingsadvies blijkt dat de Commissie een positief oordeel heeft over het MER. Het geeft een goed beeld van de voor- en nadelen van de aanleg van de Stadsbrug, van de mogelijke uitvoeringsalternatieven en van de belangrijkste milieueffecten. Het geeft dus zonder meer de benodigde informatie voor een principebesluit over de aanleg van de Stadsbrug. Doordat het bestemmingsplan echter pas later komt, ontbreken er in het MER nog gegevens over de precieze inpassing van het brugtracé in het onderliggende wegennet en over de uiteindelijk te kiezen mitigerende maatregelen. De Commissie adviseert informatie hierover voor de volledigheid bij de ter visie legging van het voorontwerp-bestemmingsplan voor de Stadsbrug te presenteren.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J.A. Huizer

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ing. G. van der Sterre M.Sc.

ir. R.F. de Vries

ir. H.A.P. Zinger

Secretaris van de werkgroep:

drs. M. van Eck

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20041206	Vereniging Dorpsbelangen Ressen	Ressen	20041217
2.	20041207	Vereniging Dorpsbelang Hees	Nijmegen	20041217
3.	20041202	Knooppunt Arnhem-Nijmegen	Nijmegen	20041217
4.	20041212	Waterschap Rivierenland	Tiel	20041217
5.	20041129	Noviant	Arnhem	20041217
6.	20041207	Platform Waalsprong	Arnhem	20041217
	20041123	verslag hoorzitting	Nijmegen	20041210

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen**

Met de stadsuitbreiding van Nijmegen aan de overzijde van de Waal bij Lent zal er nog meer verkeer over de Waalbrug komen. De gemeente Nijmegen heeft daarom het voornemen een tweede verkeersbrug over de Waal aan te leggen. Voor de onderbouwing van de besluitvorming daarover is een milieueffectrapport gemaakt.

ISBN 90-421-1416-9