



Gemeente Nijmegen  
t.a.v. projectbureau G720  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

Datum: 12 juli 2006  
Nummer: 06237-jr  
Onderwerp: inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan en MER STADSBRUG

De Gelderse Milieufederatie maakt graag gebruik van de mogelijkheid in te spreken op het MER Stadsbrug 2006 en het Voorontwerpbestemmingsplan Stadsbrug.

### **Nut en noodzaak van Tweede Stadsbrug en relatie met doortrekking A73**

In 2004 heeft een uitgebreide discussie plaatsgevonden over nut en noodzaak van een Tweede Stadsbrug bij Nijmegen. In deze discussie werd de combinatie van een verbreding van de A50 en aanleg van een Tweede Stadsbrug vergeleken met een doortrekking van de A73 met en zonder aanleg van een Tweede Stadsbrug. In de Koepelnotitie, die gebaseerd is op de verschillende uitgevoerde mer-studies, zijn vervolgens alle voor- en nadelen van de diverse alternatieven met elkaar vergeleken. De Koepelnotitie concludeerde dat in alle gevallen de aanleg van een Tweede Stadsbrug noodzakelijk is voor de stedelijke ontsluiting van Nijmegen. Een doortrekking van de A73 zonder Tweede Stadsbrug draagt onvoldoende bij aan de stedelijke ontsluiting van Nijmegen.

De Gelderse Milieufederatie heeft mede op basis van de diverse studies in 2004 de conclusie getrokken dat de combinatie A50-Stadsbrug veruit de voorkeur heeft boven de combinatie A73-Stadsbrug. De negatieve effecten op leefbaarheid, ruimtegebruik, natuur en landschap zijn bij de combinatie A50-Stadsbrug aanzienlijk minder dan bij de combinatie A73-Stadsbrug. De combinatie A73-Stadsbrug scoort alleen beter op het punt verkeersafwikkeling. Overigens zijn ook wij van mening dat de combinatie A50-Stadsbrug voldoende mogelijkheden biedt voor een goede en toekomstvaste verkeersafwikkeling. Een aanvullende toekomstige doortrekking van de A73 is dan ook overbodig. Gezien het relatief lage percentage te verwachten doorgaand verkeer op beide Stadsbruggen, zal een doortrekking van de A73 ook weinig meerwaarde opleveren.

### **Versterken infrastructuur voor fiets en openbaar vervoer**

De Tweede Stadsbrug vervult naast het toegankelijk maken voor herkomst- en bestemmingsverkeer een belangrijke rol voor de interne verkeersontsluiting van Nijmegen. Juist voor deze interne ontsluiting is de fiets en het openbaar busvervoer een belangrijke alternatief voor de auto. In het Voorontwerpbestemmingsplan wordt echter de rol van de Stadsbrug voor het fietsroutenetwerk nauwelijks belicht. De opmerking dat in het plan een gemechaniseerde opgang per lift of roltrap is opgenomen ter hoogte van de Waalkade vinden wij te summier. Ook de mogelijkheden voor het busroutenetwerk krijgen nauwelijks aandacht. Mogelijk wordt de constructie van de Stadsbrug zodanig uitgevoerd dat in de toekomst alsnog vrij busstroken aan de brug kunnen worden

toegevoegd, maar een relatie met het overige busrouten netwerk ontbreekt. Naar onze mening is juist een goede of zelfs vrije ontsluiting voor het openbaar busvervoer van en naar de Stadsbrug essentieel.

### **Minimaliseren doorgaand verkeer**

Bij de aanleg van de Stadsbrug is het noodzakelijk de negatieve effecten naar de omgeving te minimaliseren. Verkeer dat niet direct op de brug thuishoort, dient geweerd te worden. Doorgaand verkeer, zelfs als dat maximaal 10% van het totale verkeer bedraagt, dient verder teruggedrongen te worden. Het instellen van een maximumsnelheid op het gehele tracé van maximaal 50 km/uur ondersteunen wij dan ook van harte. Deze snelheid vergroot de verkeersveiligheid, veroorzaakt minder emissies (lucht, geluid), bevordert de doorstroming en dringt het doorgaand verkeer terug. Uit het MER (Verkeersmodellen aanvullend milieuonderzoek) blijkt dat het aandeel vrachtverkeer op de Energieweg zal wijzigen na aanleg van de Stadsbrug. Omdat het vrachtverkeer relatief de grootste bijdrage geeft aan schadelijke emissie en geluidbelasting, vinden wij het van groot belang onnodig vrachtverkeer te weren. Om te voorkomen dat in de nachtelijke uren doorgaand vrachtverkeer het Stadsbrugtracé als kortsluitroute voor de A50 zal gebruiken, is het nodig dat ook in de nacht de rijtijd via het Stadsbrugtracé langer is dan via de A50. Mogelijkheden zijn hiervoor door een stringente handhaving van de maximumsnelheid of door het instellen van 'groene golf'-zones. Na invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing zijn er mogelijkheden om doorgaand verkeer effectief te weren. Op de route via het Stadsbrugtracé wordt voor doorgaand verkeer een aanzienlijk hogere kilometerheffing berekend dan op de route via de A50. Gezien de invoering van de landelijke kilometerheffing rond 2010 biedt deze gedifferentieerde kilometerheffing serieuze kansen. Waar noodzakelijk zou in het ontwerp van het Stadsbrugtracé hiermee al rekening moeten worden gehouden.

### **Omrijfactor kettingkastprincipe**

In het MER Stadsbrug 2006 wordt opgemerkt dat ten gevolge van het kettingkastprincipe de doorstroming van het verkeer op de Energieweg verbetert. Een verbeterde doorstroming leidt tot minder milieubelasting. Wij ondersteunen de invoering van dit kettingkastprincipe. Echter met het kettingkastprincipe ontstaan omrijbewegingen. Volgens het MER zijn deze omrijbewegingen minimaal. Uit het MER is echter niet te achterhalen hoe groot deze omrijbewegingen zijn en in hoeverre de extra omrijkilometers uiteindelijk toch tot minder emissies leiden ten gevolge van de verbeterde doorstroming. Graag zouden wij voor het kettingkastprincipe het extra omrijkilometers en de bijbehorende milieubelasting gekwantificeerd willen zien.

### **Luchtkwaliteit en saldering**

In tabel 4.3 van het MER zijn de resultaten van het salderingsonderzoek voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> weergegeven. Geconcludeerd wordt dat met de aanleg van de Stadsbrug per saldo een licht positief effect te zien is. Wel zijn er nog steeds overschrijdingen van het jaargemiddelde NO<sub>2</sub> met maximaal 6 microgram/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> zijn er geen jaargemiddelde overschrijdingen meer, maar treden wel overschrijdingen van het aantal dagen van het 24-uurgemiddelde op.

#### Salderingsmethodiek

De resultaten van het salderingsonderzoek roepen bij ons toch enkele vragen op. Met betrekking tot de overschrijdingen van de immissieconcentraties (NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>) en de bijbehorende saldering verwachten wij toch een meer gedetailleerde beschrijving. Wij verwijzen hierbij ook naar jurisprudentie van Raad van State (d.d. 28 juni 2006, zaaknummer 200504616/1 inzake bestemmingsplan "Omleidingsweg N219"). Zo wordt in tabel 4.3 van het MER alleen het aantal overschrijdingen weergegeven. En in de kaartbijlage is per wegvak bijvoorbeeld voor PM<sub>10</sub> weliswaar de immissieconcentratie aangegeven en het aantal dagen dat de overschrijding van de 24-uursnorm

plaatsvindt, maar is vervolgens de hoogte van de overschrijdingen per bestemming niet weergegeven. Wij stellen voor dit inzichtelijk te maken door per m<sup>2</sup> overschrijdingsgebied en aantal bestemmingen ook de mate van overschrijding weer te geven. Vervolgens kan door saldering van deze verschillende mate van overschrijdingen beter bepaald worden of ook daadwerkelijk een verbetering zal ontstaan.

#### Salderingsgebied

In figuur 4.3 van het MER is het salderingsgebied voor het salderingsonderzoek aangegeven. Omdat de Stadsbrug vooral een functie vervult voor het verkeer van en naar Nijmegen en voor het verbeteren van de doorstroming voor het interne verkeer, ligt het voor de hand dat als salderingsgebied het voorgestelde gebied wordt gekozen. Wel hebben wij enige twijfels bij de effecten van de Stadsbrug op het onderliggende wegennet op wijkniveau. Het aantal verkeersbewegingen zal ten opzichte van de autonome situatie in deze wijken immers nauwelijks veranderen. Het effect van de Stadsbrug zal zich vooral voordoen op het hoofdwegennet. Immers hier worden routes verlegd en verandert het aantal omrijkilometers. Een uitzondering kunnen de wijken zijn waarin gelijktijdig met de aanleg van de Stadsbrug verkeersmaatregelen plaatsvinden, zoals het afsluiten van wegen. Naar onze mening zijn de salderingseffecten op wijkniveau dan ook beperkt en gezien de onzekerheid over de verkeersintensiteiten in de wijk ook moeilijk kwantificeerbaar. Wij stellen voor aanvullend een saldering te presenteren op basis van alleen het hoofdwegennet.

#### Effect van aanvullende milieumaatregelen

Het MER geeft aan dat het niet mogelijk is de effecten van de aanvullende maatregelen ter vermindering van fijn stof te kwantificeren. Het Voorontwerpbestemmingsplan geeft vervolgens aan dat het effect van deze milieumaatregelen op nacalculatie gemonitord zal worden. Wij gaan ervan uit dat in het ontwerpbestemmingsplan hierover ook meer duidelijkheid wordt gegeven, zodat wij bij onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan hierop nader kunnen ingaan. Overigens stellen wij voor om bij de aanvullende maatregelen ook inzicht te verkrijgen in de reductie van stofdeeltjes kleiner dan 2,5 micron. Immers deze deeltjes zijn het meest schadelijk en aanvullende maatregelen zouden vooral deze deeltjes moeten reduceren.

#### **Ecologie en natuurcompensatie**

In het MER is een onderbouwing gegeven voor het te compenseren areaal ecologische hoofdstructuur (EHS) en speciale beschermingszone (SBZ) in kader van de Vogelrichtlijn. Grotendeels onderschrijven wij deze onderbouwing. Echter voor het te compenseren areaal EHS in relatie tot weidevogelgebied resteert bij ons nog een onduidelijkheid. Het betreft de kwalitatieve waarde van het aangetaste weidevogelgebied na aanleg van de Stadsbrug. Voor de compensatie van de EHS wordt uitgegaan van de aantasting door geluid, waarbij een drempelwaarde wordt gehanteerd van 47 dB(A) en een grenswaarde van 54 dB(A). Na aanleg van de Stadsbrug ligt een gedeelte van de EHS met kwaliteiten als weidevogelgebied tussen de bestaande Spoorbrug en de Stadsbrug. Door de geluidbelasting van Stadsbrug en Spoorbrug blijft van dit EHS-weidevogelgebied kwalitatief nauwelijks iets meer over. Een toekomstvast weidevogelgebied kenmerkt zich door een aaneengesloten gebied van minimaal 100 hectare en geen verstoring boven de drempelwaarde. Na aanleg van de Stadsbrug is het gebied tussen de bruggen niet meer geschikt als EHS-weidevogelgebied. Wij zijn van mening dat het gehele EHS-gebied (minus de EHS, die al is aangetast door de Spoorbrug) gecompenseerd dient te worden. Uit de kaartbijlage is echter niet af te leiden hoe groot dit gebied daadwerkelijk is, omdat het buiten de begrenzing van het ecologisch onderzoeksgebied valt. Wij schatten in dat het totaal te compenseren EHS-areaal uiteindelijk tussen de 35 en 50 hectare ligt.

Bij de compensatie EHS-weidevogelgebied merken wij op dat ten westen van de Stadsbrug (Oosterhoutsche Waarden) uiteindelijk na compensatie een aaneengesloten gebied van 100 hectare

voor weidevogels dient te ontstaan. Dit is noodzakelijk om een toekomstvast weidevogelgebied te realiseren.

#### Lichthinder

Het MER geeft aan dat geluid en licht de grootste ecologische effecten veroorzaken. Het effect van licht op de ecologie wordt in het MER echter verder niet gekwantificeerd, omdat hierover te weinig kennis beschikbaar is. Kwantitatief is dit inderdaad moeilijk aan te geven, maar kwalitatief zijn er wel mogelijkheden. Licht veroorzaakt negatieve effecten op bijvoorbeeld overwinterende ganzen in de uiterwaarden, werkt versturend voor vleermuizen (1 lux is zeker te hoog voor vleermuizen en 0,5 lux waarschijnlijk nog te hoog voor sommige soorten vleermuizen) en leidt licht, dat rechtstreeks in het rivier schijnt, tot barrièrewerking voor vissen. Omdat de effecten moeilijk kwantificeerbaar zijn stellen wij voor om de lichtverstrooiing op de brug, zowel in uiterwaarden als boven de rivier tot een absoluut minimum te beperken. Wij pleiten ervoor om alleen daar verlichting te plaatsen waar dit vanuit verkeersveiligheid of sociale veiligheid direct noodzakelijk is en armaturen te gebruiken, die lichtverstrooiing tot een minimum reduceren.

Wij verzoeken u bij het opstellen van het Ontwerpbestemmingsplan onze opmerkingen te verwerken. Uiteraard zijn wij graag bereid onze inspraakreactie nader toe te lichten.

Vriendelijke groet,

Gelderse Milieufederatie  
J. Reijnen, adjunct-directeur