

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Tweede Stadsbrug over de Waal bij Nijmegen

20 maart 2003

1324-43

ISBN 90-421-1123-2
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
3.1 Probleemstelling en doel.....	3
3.2 Verdere onderbouwing van het voornemen	4
3.3 Besluitvorming.....	4
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	5
4.1 Algemeen.....	5
4.2 Ontwikkelen van alternatieven.....	5
4.3 Bijzondere alternatieven.....	6
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN.....	7
5.1 Algemeen.....	7
5.2 Mobiliteit en bereikbaarheid.....	9
5.3 Woon- en leefmilieu	9
5.4 Natuur.....	11
5.5 Bodem en water	11
5.6 Landschap en cultuurhistorie	12
5.7 Overige effecten.....	12
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	13
7. LEEMTEN IN INFORMATIE EN EVALUATIE.....	13
8. VORM EN PRESENTATIE	14

1. INLEIDING

De gemeente Nijmegen heeft het voornemen een tweede stadsbrug over de Waal aan te leggen. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage (bijlage C categorie 1.2) wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd ter onderbouwing bij onder meer de vaststelling van een bestemmingsplan.

Bij brief van 8 januari 2003 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹ (MER). De procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in "De Brug" van 8 januari 2003².

Dit 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. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

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:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuumstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Voor het MER zijn de volgende punten het meest van belang.

Probleemstelling en doel als toetsingskader

In het gebied dat wordt beïnvloed door de aanleg van de Tweede Stadsbrug speelt een breed scala aan problemen. De probleem- en doelstellingen van het voornemen moeten goed gestructureerd en concreet zijn weergegeven om ze zo te kunnen gebruiken bij het beoordelen en vergelijken van de alternatieven.

Bestuurlijk en maatschappelijk relevante alternatieven

Voor de ligging en het ontwerp van de nieuwe verbinding zijn nog diverse keuzemogelijkheden open (zie §4.2 van dit advies). Varianten dienen te worden gecombineerd tot enkele (maatschappelijk en bestuurlijk) relevante alternatieven. Maatregelen om negatieve effecten tegen te gaan moeten ook worden beschreven op en rondom de wegen die aansluiten op het nieuwe tracé.

Ga in het MER bij de alternatieven in ieder geval in op:

- de relatie met de bestaande stadsbrug en mogelijke verschillen in gebruik;
- het realiseren van optimale Waaloverschrijdende verbindingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer;
- mogelijkheden om doorgaand verkeer te beperken (in het bijzonder via ontwerpsnelheid en snelheidsregime);
- de voor- en nadelen van een tunnel ten opzichte van een brug.

Milieudruk in de wijken, mobiliteit, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit

Door de vele plannen in en rondom Nijmegen is het van belang om de milieugevolgen van het voornemen steeds in het juiste perspectief te plaatsen, met gebruikmaking van meerdere referenties en scenario's (zie §5.1).

Bij het beschrijven van de milieugevolgen moet in ieder geval worden ingegaan op de effecten in de volgende gebieden:

- de leefbaarheids- en bereikbaarheidseffecten voor de bewoners en bedrijven in Nijmegen-West in het bijzonder rondom het tracé en de aansluitende wegen. Aangegeven moet worden hoe aan vigerende milieunormen kan worden voldaan, alsmede aan de belofte dat de totale milieudruk in Nijmegen-West niet zal toenemen;
- de leefbaarheids- en bereikbaarheidseffecten voor de bewoners van het gebied Waalsprong;
- de effecten voor natuur, landschap en cultuurhistorie in de uiterwaarden in relatie tot de beschermde status van die gebieden;
- de afgeleide effecten door veranderde verkeersintensiteiten elders in de stad, waaronder in het bijzonder rondom de bestaande stadsbrug.

Goede, op de andere verkeersplannen (A73, A50) afgestemde verkeersberekeningen zullen een belangrijke basis vormen voor het beschrijven van de effecten.

Duidelijke presentatie

Uit de samenvatting moet - mede aan de hand van goed kaart- en beeldmateriaal - vooral goed duidelijk worden wat de belangrijkste keuzemogelijkheden zijn en hoe deze verschillen qua milieugevolgen en doelbereik.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer (Wm):

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

3.1 Probleemstelling en doel

In een probleemstelling moet worden beschreven en gekwantificeerd voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Uit de startnotitie zijn de volgende problemen te destilleren die in het MER een rol moeten spelen:

- De twee verbindingen over de Waal (de A50 voor landelijk en regionaal verkeer) en de N325 (voor lokaal en regionaal verkeer) zijn nu reeds zwaar belast, terwijl het verkeer en daarmee de kans op het optreden van congestie zullen toenemen; voor het lokale verkeer biedt een verbrede A50 of het doortrekken van de A73 een onvoldoende oplossing.
- Wanneer de Waalsprong maar via één verkeersbrug is verbonden met Nijmegen, ontstaat ook meer congestie op de aansluitende singels in de stad, waardoor het streven om ruimte te bieden voor goed openbaar vervoer in gevaar komt. Verder neemt de hinder op de hoofdwegen in de stad toe (barrièrewerking, geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid).
- Het gegeven dat de stad slechts één verbinding over de Waal heeft, leidt tot kwetsbaarheid voor bijvoorbeeld calamiteiten. Zo komt, wanneer de voorgenomen dijkeruglegging bij Veur-Lent tot stremmingen op de N325 leidt, de bereikbaarheid van de stad in gevaar.
- Met slechts één verbinding tussen de Waalsprong en Nijmegen wordt onvoldoende invulling gegeven aan de wens om de Waalsprong "bij de stad te laten horen".
- Er ontbreekt een goede verbinding tussen de Waalsprong en de westflank van Nijmegen.
- In Nijmegen-West is sprake van overschrijding van milieunormen. Het gebied is toe aan een reconstructie. De aanleg van de tweede stadsbrug zou hiervoor een motor kunnen zijn.

Uit de probleemstelling moet een omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Formuleer de doelen zo concreet⁵ dat ze kunnen worden gebruikt bij het beoordelen van de MER-alternatieven op doelbereik.

⁵ Hoe gaat men om met congestie en welke mate van verkeersveiligheid, geluidhinder of luchtverontreiniging worden nagestreefd? Wil men uitgaan van wettelijke normen of deze juist onderschrijven? Wat is de beoogde ruimtelijke kwaliteit? De Commissie ondersteunt de opmerkingen uit de inspraak dat het begrip "stolpbenadering" in de startnotitie tot verwarring kan leiden en mogelijk een te optimistische insteek is. De conclusie in de startnotitie dat voor de nagestreefde "optimale" afwikkeling van het binnenstedelijke autoverkeer gebruik gemaakt moet worden van beide bruggen met 2 x2 rijstroken en een gelijkmatige verdeling, is wellicht enigszins voorbarig.

3.2 Verdere onderbouwing van het voornemen

Aanvullend op de onderbouwing van het voornemen vanuit probleem- en doelstelling moet de Stadsbrug in een breder perspectief worden geplaatst. Welke andere Waalkruisingen worden overwogen; voor welke van de geformuleerde problemen zou verbreding van de A50 of de doortrekking van A73 een oplossing bieden en in welke mate? Aan welke doelen wordt niet voldaan, wanneer een van deze voornemens zonder de stadsbrug zou worden gerealiseerd?

3.3 Besluitvorming

Beleidskader

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden gelden bij dit voornemen.

- Ga in op de te hanteren streef- en grenswaarden voor geluid en luchtverontreiniging.
- Beschrijf ook hoe rekening is gehouden met de wet- en regelgeving op het gebied van natuurbescherming, zoals die in de startnotitie is genoemd.
- Geef verder aan hoe het voornemen past in vastgesteld ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Nijmegen, van de provincie Gelderland en van het rijk.
- Ga in op de meest recente stand van zaken inzake (voorgenomen) besluiten over gerelateerde projecten, zoals de A50, de A73, de Waalsprong en de dijkteruglegging.

Te nemen besluiten en besluitvormingsproces

In het MER dient te staan dat het is opgesteld voor de besluitvorming over een bestemmingsplan.

Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Het verdient aanbeveling dat er tijdens de procedure goed overleg is met Rijkswaterstaat in verband met de afstemming met de voorgenomen dijkteruglegging en vanwege mogelijke hydraulische effecten van de tweede stadsbrug.

Verder is contact met het Waterschap⁶ gewenst in het kader van de Bestuurlijke notitie Watertoets van oktober 2001.

⁶ Het Waterschap heeft in een reactie op de Startnotitie reeds een concreet en gedetailleerd overzicht van randvoorwaarden gegeven voor het plan.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit betreft het aanleggen van een tweede stadsbrug over de Waal inclusief de benodigde aanpassingen in de aansluitende bestaande infrastructuur. De voorgenomen activiteit en alternatieven, voor zowel de brug, de aansluitende nieuwe weggedelen als de benodigde aanpassingen op de bestaande infrastructuur, moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Ga daarbij in op de activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase, maar vooral op de situatie in de gebruiksfase.

Geef aan hoe het voornemen, c.q. de alternatieven passen en een bijdrage leveren in de ideeën over de herstructurering van Nijmegen-West (Koers-West). Het aanleggen van de nieuwe verbinding kan immers nieuwe en andersoortige bedrijven aantrekken en zo tot secundaire effecten leiden.

4.2 Ontwikkelen van alternatieven

Varianten op inrichtingskeuzen dienen te worden gecombineerd tot enkele (maatschappelijk en bestuurlijk) relevante alternatieven die met elkaar worden vergeleken.

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd evenals de selectie van het voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijke alternatief. In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang.

Inrichtingsvarianten

In het MER dienen varianten te worden besproken voor het lengte- en dwarsprofiel van de brug en de aansluitende wegvakken, alsmede voor de aansluitingen op de bestaande (zuidzijde) en geplande (noordzijde) infrastructuur. Daarbij gaat het in het bijzonder om:

- de keuze voor het tracé tussen de in de startnotitie aangegeven aansluitrotondes;
- de hoogteligging en de hellingshoek⁷ van de diverse tracéonderdelen;
- het dwarsprofiel van de weg (inclusief eventuele parallelwegen), de inrichting en de daarbij behorende gebruiksmogelijkheden voor de onderscheiden verkeerssoorten;

⁷ In verband met de toegankelijkheid voor fietsers.

- aantal en uitvoering van aansluitingen op de kruisende infrastructuur (gelijkvloers, ongelijkvloers, aansluitpunten);
- materiaalkeuze voor (geluidarm) het wegdek, type verlichting;
- ontwerp en uitvoering (materiaalgebruik) van benodigde kunstwerken⁸;
- verkeersregulerende maatregelen zoals ontwerpsnelheid, snelheidsregime, verkeerslichten, wisselstroken, toeritdosering etc.

Daarbij gaat het niet alleen om het nieuw aan te leggen gedeelte (de brug en de beide aanlandingstracés op de noord- en zuidoever): De intensiteiten op de Energieweg zullen zo fors toenemen⁹ dat een aanpassing van diverse kruisingen, alsmede van de aansluiting op Neerbossheweg voor de hand ligt, met alle gevolgen van dien voor de directe omgeving (woningen, groenvoorzieningen, bereikbaarheid).

Mitigerende maatregelen

Voor zover deze niet reeds in de bovengenoemde ontwerpkeuzen zijn behandeld, dient ook te worden ingegaan op mitigerende en compenserende maatregelen. Daarbij gaat het in de directe omgeving van het tracé en op de aansluitende wegen bijvoorbeeld om:

- geluidemissiebeperkende en geluidafschermdende maatregelen;
- maatregelen ter vermindering van trillingshinder en luchtverontreiniging;
- maatregelen om ongewenst doorgaand verkeer (waaronder met name vrachtverkeer) tegen te gaan, zowel op het niveau van de wijk (bijvoorbeeld langs de Wolfskuilseweg, Marialaan en Weurtseweg), als op het niveau van de stad.

Gebruik en inrichting

Bij het beschouwen van varianten en het samenstellen van de alternatieven moet in ieder geval worden ingegaan op de relatie met de bestaande stadsbrug en op de mogelijkheden om functiedifferentiatie aan te brengen. Welke voordelen kan het hebben om één van de twee bruggen in het bijzonder aan te wijzen en in te richten voor: openbaar vervoer, langzaam verkeer, vrachtverkeer, vervoer gevaarlijke stoffen?

Ontwerpvisie

Omdat de nieuwe brug vanuit de verte zichtbaar is, dienen verschillende ontwerpvisies voor de brug naast elkaar te worden gezet. De resultaten van de ideeënprijsvraag kunnen daarbij worden weergegeven.

4.3 Bijzondere alternatieven

Tunnel

In de startnotitie wordt aangegeven dat een tunnel onder de Waal niet tot de in beschouwing te nemen alternatieven behoort, met name omdat de kosten daarvan te hoog zijn. Deze uitspraak dient in het MER beter te worden onderbouwd¹⁰. Tevens dient het MER ten minste op hoofdlijnen een beschouwing te geven van de voor- en nadelen van een brug ten opzichte van een tunnel.

⁸ Reactie nummer 7 van het Waterschap bevat hiervoor diverse randvoorwaarden. Uit het MER moet duidelijk worden hoe hiermee is omgegaan.

⁹ Het moge duidelijk zijn dat de verhoging van de intensiteit op de Energieweg tot problemen kan leiden voor geluidgevoelige functies langs die weg.

¹⁰ Zoals ook wordt gevraagd in de inspraakreacties nummer 1, 2, 5

Nulalternatief

Als het mogelijk is om de doelen van de initiatiefnemer te realiseren zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd, is er een reëel nulalternatief. Uit de beschouwingen, zoals gevraagd onder §3.3, moet blijken of er inderdaad geen reëel nulalternatief is¹¹.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet in ieder MER worden beschreven en moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu, alsmede binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. Belangrijke onderdelen van het mma zijn:

- het bevorderen van gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen, lopen), onder andere door alle bruggen voor dit vervoer optimaal in te richten;
- het gericht hanteren van een stedelijke (50 km per uur) ontwerpsnelheid en een snelheidsregime ter beperking van het aantrekken van doorgaand verkeer.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

5.1 Algemeen

Referenties

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied én de autonome ontwikkeling moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieueffecten:

- De bestaande situatie dient als referentie om duidelijk te maken wat er verandert ten opzichte van de situatie die men kent.
- De autonome ontwikkeling dient als referentie om goed in beeld te brengen wat de aanleg van de brug uitmaakt in de nieuwe situatie in 2015, wanneer de Waalsprong is gerealiseerd.

¹¹ Zie verder ook §5.1.

Bij de autonome ontwikkeling moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten, zoals in de startnotitie is aangegeven.

Scenario's

Wanneer over de A73 en de A50 tijdens het opstellen van het MER, zoals in de verwachting ligt, nog geen besluit is genomen en deze projecten dus niet vallen onder de autonome ontwikkeling, dienen ze in het MER als scenario's te worden uitgewerkt. Er zal immers invloed zijn op de verkeersafwikkeling in Nijmegen en omgeving. Dat impliceert dat in de verkeersberekeningen en bij de daarvan afgeleide milieugevolgen wordt beschreven wat het betekent als ook de A50 wordt verbreed, of als ook de A73 wordt doorgetrokken¹².

Daarbij is het van belang op te merken dat in de MER'en over de A50 en de A73 verkeersgegevens zullen staan die voor het MER Tweede stadsbrug van belang zijn. Het verdient aanbeveling dat deze gegevens zijn afgestemd¹³ met de gegevens in het MER Tweede Stadsbrug.

De plannen voor de dijkteruglegging en de plannen in het kader van Koers-West behoeven slechts op hoofdlijnen en voor zover relevant, bij het beoordelen van de alternatieven en de milieueffecten te worden besproken. Een complete scenariobeschouwing is hiervoor niet nodig.

Algemene richtlijnen

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- Besteed vooral aandacht aan differentiërende effecten en aan effecten die de gestelde normen (bijna) overschrijden.
- Behandel zowel positieve als negatieve effecten.
- Voer bij onzekerheden in de berekeningen een betrouwbaarheidsanalyse uit of maak een 'worst case scenario'.
- Maak inzichtelijk en controleerbaar hoe de milieugevolgen zijn bepaald door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

Bij het beschrijven van de milieugevolgen moet in ieder geval worden ingegaan op de effecten in de volgende gebieden:

- de leefbaarheids en bereikbaarheidseffecten voor de bewoners en bedrijven in Nijmegen-West in het bijzonder rondom het tracé en de aansluitende wegen. Aangegeven moet worden hoe aan vigerende milieunormen kan worden voldaan, alsmede aan de belofte¹⁴ dat de totale milieudruk in Nijmegen-West niet zal toenemen;
- de leefbaarheids- en bereikbaarheidseffecten voor de bewoners van het gebied Waalsprong¹⁵;
- de effecten voor natuur, landschap en cultuurhistorie in de uiterwaarden;
- de afgeleide effecten door veranderde verkeersintensiteiten elders in de stad, waaronder in het bijzonder rondom de bestaande stadsbrug.

¹² De referentiesituatie is dan de situatie zonder tweede stadsbrug, maar met verbrede A50 of met doorgetrokken A73.

¹³ Ten aanzien van de getallen, de gehanteerde modellen en de uitgangspunten. Zoals ook bepleit in reactie nummer 6.

¹⁴ Zie het verslag van de informatieavond.

¹⁵ Wanneer deze reeds staan weergegeven in het MER Waalsprong dat naar verwachting in april 2003 wordt gepubliceerd, kan worden volstaan met een weergave op hoofdlijnen met een literatuurverwijzing.

5.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

De verkeersberekeningen vormen een belangrijke basis voor de verdere effectbeschrijving. Daarom worden ze in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk over milieugevolgen opgenomen.

In een modelmatige¹⁶ verkeersanalyse dient aan de orde te komen:

- intensiteiten en I/C (intensiteit/capaciteit) verhoudingen;
- samenstelling van het verkeer (verhouding doorgaand/ bestemmingsverkeer¹⁷, percentage vrachtverkeer);
- veranderingen in de vervoerswijzekeuze (modal split).

Per alternatief moet duidelijk worden hoe de verkeersintensiteit verandert ten opzichte van de huidige situatie, ten opzichte van de autonome ontwikkeling en bij de onderscheiden scenario's. De mobiliteitseffecten moeten vervolgens worden vertaald in effecten op geluid, hinder en verkeersveiligheid. De veranderingen in de verkeersontsluitingstructuren worden beoordeeld op de gevolgen voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van Nijmegen, in het bijzonder van de aangrenzende woonwijken en de bedrijventerreinen.

Kort moet alvast¹⁸ worden aangegeven welke verkeerssituatie optreedt als tijdens de werkzaamheden aan de dijkteruglegging de (eerste) Waalbrug zou zijn gestremd.

5.3 Woon- en leefmilieu

Bij de effectbeschrijving voor het onderdeel woon- en leefmilieu gaat het om de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten als geluid, trillingen, luchtverontreiniging, veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder en gedwongen vertrek door sloop van huizen of bedrijfsgebouwen op de hinderbeleving en de sociale omstandigheden van mensen.

Deze effecten dienen integraal¹⁹ en afzonderlijk in beeld te worden gebracht. Bij de beschrijving dient duidelijk te worden waar positieve effecten ontstaan onder invloed van de alternatieven en waar negatieve effecten ontstaan. Voor de alternatieven (en varianten) moet het volgende worden beschreven.

Geluid

Voor de woningen en eventuele andere geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van de stadsbrug en de daarop aansluitende infrastructuur dient de geluidbelasting te worden bepaald. Geef inzicht in het aantal nieuwe "gehinderden" in klassen van 5 dB(A). Bepaal daartoe op discrete posities (die per positie een aantal geluidgevoelige bestemmingen kunnen representeren) de geluidbelasting vanaf 50 dB(A). In het MER moet staan voor hoeveel woningen er een hogere grenswaarde wordt aangevraagd.

¹⁶ De studie "Rivierovergangen" maakt gebruik van zogenaamde Capacity restraint toedelingen. Dat wil zeggen dat bij het bereiken van de capaciteit van een wegvak/route het verkeer een alternatief zoekt. Dat klopt uiteraard met de werkelijkheid, maar geeft geen helder zicht op de mogelijke problematiek. Het verdient aanbeveling om eerst een zogenaamde alles-of-niets-toedeling uit te voeren. Met die resultaten kan worden besloten om extra maatregelen te nemen ter verruiming van de capaciteit of het verkeer een andere route te laten zoeken.

¹⁷ Met weergave van de "selected links" op de stadsbruggen

¹⁸ Dit punt zal in het MER dijkverlegging uitgebreider aan de orde komen.

¹⁹ Omdat andersoortige effecten lastig opgeteld kunnen worden, volstaat een kwalitatieve integrale beschouwing.

Het aantal nieuwe "gehinderden" zal dienen te worden afgezet tegen de verandering van het aantal "gehinderden" als gevolg wijziging van de verkeersintensiteit van bestaande wegen.

Daar waar dat aan de orde is, dienen cumulatie-effecten (ten gevolge van wegen en industrielawaai) te worden beschouwd.

Trillingen

Geef inzicht in de optredende trillingen en aantal "gehinderden"²⁰ in trillinggevoelige bestemmingen ten gevolge van de nieuwe weg alsmede in eventuele verandering van het huidige aantal trilling"gehinderden" als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten.

Lokale luchtkwaliteit

Geef inzicht in de te verwachten concentraties van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) in de (woon-)omgeving ten gevolge van het voornemen en de alternatieven. Naast de bijdrage van het voornemen zelf dient de reeds heersende (stads)achtergrondconcentratie te worden beschouwd. Tevens dient inzicht²¹ verkregen te worden in verandering van de stoffenconcentraties als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten van de bestaande wegen. Geef op kaart aan:

- waar de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m³ worden overschreden;
- waar de jaargemiddelde concentratie van 30 µg/m³ voor PM₁₀ wordt overschreden²²;
- waar de hoogste waarden (voor NO₂ en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor PM₁₀), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO₂) zich in het gebied bevinden waar van overschrijding sprake is.

Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof en gezondheid te beschrijven.

Veiligheid

In het MER moet een indicatie worden gegeven van de veranderingen die optreden onder invloed van het voornemen in de externe risico's ten gevolge van gevaarlijk transport op de verschillende bij het onderzoek betrokken wegen.

Ook dient te worden ingegaan op de veranderingen in de verkeersveiligheid(s-beleving) onder invloed van de voorgenomen verkeersmaatregelen.

Visuele hinder

In het MER moet een beeld worden gegeven van de visuele hinder voor aanwonenden die ontstaat door een verhoogde ligging van tracégedeelten, viaducten en geluidschermen. Verder dient mogelijke lichthinder vermeld te worden.

Overige leefbaarheideffecten

Ga ook in op:

²⁰ Voor het beoordelen van trillingshinder kan gebruik worden gemaakt van de SBR (Stichting Bouw Research) richtlijn B.

²¹ Het CAR-model geeft voor de eerstelijnsbebouwing in het binnenstedelijke milieu een goed beeld. Wanneer daaruit problemen naar voren komen, kan nader onderzoek worden overwogen.

²² De waarde van 30 µg/m³ als jaargemiddelde geldt als indicator voor het optreden van een concentratie van 50 die maximaal 35 maal per jaar mag worden overschreden.

- veranderingen in de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen ter weerszijden van de weg door barrièrewerking;
- aantallen te slopen woningen en bedrijven.

Hinder tijdens de aanleg

Aangenomen wordt dat ten tijde van de aanleg alle in aanmerking komende maatregelen om overlast²³ te beperken worden genomen. Deze maatregelen dienen in het MER vast kort worden aangeduid.

5.4 Natuur

Het (brug)tracé doorsnijdt een gebied dat is aangewezen als een speciale beschermingszone op grond van de Vogelrichtlijn en tevens onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur. Daarom dienen de effecten voor natuur gedetailleerd te worden beschreven. Geef in het MER aan of er significante gevolgen kunnen optreden, en welke dat zijn. Bij significante gevolgen dient een passende beoordeling te worden gemaakt conform de Habitatrictlijn (art. 6, lid 3 en 4). Het verdient aanbeveling dat het MER de informatie voor deze beoordeling bevat.

Op grond van de Flora- en Faunawet komen vrijwel alle in het gebied voorkomende soorten voor bescherming in aanmerking. Daarom moet worden nagegaan of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd. Voor een dergelijk ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van alle in het gebied voorkomende soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten.

Bij de beschrijving van de effecten voor natuur dient rekening te worden gehouden de invloeden van directe vernietiging van biotopen, verdroging, verstoring en versnippering.

De Commissie beschouwt het als een positief punt dat in de startnotitie staat dat het MER Tweede stadsbrug zal bijdragen in een integrale visie op het (beperken en compenseren van het) totaal aan milieueffecten dat zal optreden onder invloed van de ingrepen in de uiterwaarden, waaronder die van de dijkteruglegging.

5.5 Bodem en water

Voor bodem en water dient op basis van een beschrijving van het bodem- en watersysteem²⁴ te worden nagegaan of sprake kan zijn van belangrijke effecten tijdens de aanleg en in de eindsituatie voor de volgende aspecten:

²³ Slopen, graven, heien, aan- en afvoer van materiaal, tijdelijk afsluiten van wegen etc., alsook hinder voor de scheepvaart op de Waal.

²⁴ Zoals gevraagd in reactie nummer 7. Daarbij gaat het niet alleen om de bestaande situatie, maar ook om een inschatting van de situatie na aanleg van de Waalsprong en (voor zover mogelijk) de dijkverlegging.

- bodem- en grondwaterkwaliteit bij beïnvloeding of doorsnijding van eventuele verontreinigde locaties²⁵ tijdens de aanleg of door emissies of uitloping in de eindsituatie;
- invloeden op de grondwaterhuishouding, zoals verdroging of vernatting, wijziging van het grondwaterpeil, of verandering in kwel en infiltratie;
- invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit, oppervlaktehuishouding en bergend vermogen.

De belangrijkste punten van aandacht zijn wateroverlast in het laaggelegen Nijmegen-West en negatieve invloed op de natuurwaarden in de uiterwaarden.

5.6 Landschap en cultuurhistorie

De landschappelijke effecten van de nieuwe Waalbrug dienen met behulp van fotomontages vanaf verschillende relevante posities inzichtelijk te worden gemaakt. Ze dienen vanuit een landschappelijke visie op het gebied te worden geïnterpreteerd.

Ook dient te worden ingegaan op mogelijke aantasting van cultuurhistorisch waardevolle elementen of structuren, waaronder strangen en kolken in de uiterwaarden²⁶, forten of andere historisch waardevolle gebouwen.

Ten behoeve van het MER moet worden nagegaan of er in het plangebied archeologische waardevolle elementen aanwezig zijn en of deze door een bepaalde tracékeuze kunnen worden ontzien.

5.7 Overige effecten

Door de plaatsing van brugpijlers in het stroomgebied van de Waal zal de aanleg van de brug hydraulische effecten hebben. Het ligt voor de hand dat deze met de dijkteruglegging worden gecompenseerd. Het MER dient hier kort op in te gaan. Ook moet aandacht worden besteed aan eventuele effecten in het studiegebied op de veiligheid bij hoog water en de gevolgen voor de scheepvaart²⁷.

Tot slot dient te worden ingegaan op de positieve of negatieve invloed van het voornemen op de herstructureringsmogelijkheden in Nijmegen-West en het Waalfront en op de afgeleide effecten daarvan.

²⁵ Deze zijn volgens reactie nummer 10 in het gebied aanwezig. In dat geval moet ook worden ingegaan op de vraag wat met de verontreinigde grond bij afgraven wordt gedaan.

²⁶ Zoals genoemd in inspraakreactie nummer 5 en 11.

²⁷ Inspraakreactie nummer 6 wijst op de Verkeerspost direct bij de brug, waar het uitzicht niet belemmerd dient te worden.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referenties worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden²⁸.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken, die zijn besproken in §3.1 en 3.3.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, verdient het aanbeveling een indicatie te geven van de kosten van de verschillende oplossingsmogelijkheden.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE EN EVALUATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Beschreven moet worden hoe ernstig eventuele leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit.

De gemeente Nijmegen moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek staat.

²⁸ In de startnotitie staat dat de gevolgen met behulp van een vijfpuntsschaal worden vergeleken. In een dergelijke presentatie gaat belangrijke kwantitatieve informatie verloren. Het is belangrijk ook het basismateriaal goed toegankelijk te maken.

8. VORM EN PRESENTATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. De samenvatting moet ingaan op:

- de belangrijkste voorliggende keuzen voor de besluitvorming;
- de belangrijkste alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven vergeleken met de referenties en scenario's;
- een vergelijking en beoordeling van de alternatieven op basis van de doelstellingen.

In het MER zelf moet de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven en het kaartmateriaal bijzondere aandacht krijgen. Verder verdient het aanbeveling om achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen.