

Onderwerp
Stadsbrug: tracékeuze

Programma / Programmanummer
Mobiliteit / 6110

IBW-nummer

Portefeuillehouder
T. Hirdes

Samenvatting

Na een uitgebreide ontwerpstudie ligt de tracékeuze voor de Stadsbrug ter besluitvorming voor. Onderscheid wordt gemaakt tussen twee gedeelten: het *brugtracé* en de *Energieweg*. Het *brugtracé* omvat het weggedeelte tussen de Waalsprong (de vastgelegde coördinaat op de Graaf Allardsingel) en het Industrieplein. Het tweede gedeelte (*Energieweg*) bestaat uit de aanpassing van de Energieweg, inclusief de aansluitende infrastructuur tussen het Industrieplein en de aansluiting op de Neerboscheweg. Ons College heeft verschillende varianten bestudeerd en doet een keuze. Op dit beleidsvoornemen wordt inspraak verleend.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.
G720, René Duihuizen, 2721

Datum ambtelijk voorstel
1 september 2005

Registratienummer
05.0014274

Voorstel om te besluiten

1. Het tracé voor de Stadsbrug tussen de Waalsprong en het Industrieplein te bepalen en te kiezen voor de varianten 7C-8C: *het brugtracé*.
2. Voor het gedeelte *Energieweg* en de aansluitende infrastructuur tussen het Industrieplein tot en met de aansluiting op de Neerboscheweg te kiezen voor de varianten 1C, 3B, 4D, 5B, 6B.
3. Kennis te nemen van de afwegingen die ten grondslag liggen aan deze keuze waaronder de effecten van het verplaatsen van bedrijven.
4. Vast te stellen dat de gekozen combinatie van varianten past binnen de vastgestelde exploitatie.
5. De tracékeuze vrij te geven voor inspraak.

	Paraaf akkoord	Datum
C. Boogers, G720	_____	_____
Programmamanager	_____	_____
Programmadirecteur	_____	_____

Actieve informatie aan de Raad

Besluit B&W d.d. _____ nummer: _____

- Conform advies
 Aanhouden
 Anders, nl.

	Paraaf akkoord	Datum
Procescoördinatie	_____	_____
Gemeentesecretaris	_____	_____
Portefeuillehouder	_____	_____

1 Inleiding

De Stadsbrug maakt deel uit van Koers West en van het programma Mobiliteit. De keuze voor de aanleg van de Stadsbrug was bij de vaststelling van het "Koersdocument Koers West" (raadsbesluit 15 oktober 2003) aan inspraak onderworpen. In november 2004 hebben de gemeenteraden, het KAN-bestuur en de Provincie Gelderland unaniem gekozen voor de combinatie Stadsbrug/ verbreding A50 als oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek in en rond Nijmegen. Onlangs is door ons College een besluit genomen over de verkeersstructuur in de Waalsprong, waardoor onder andere de A325 meer capaciteit krijgt.

Het meest geschikte tracé voor de Stadsbrug is afgeleid uit ontwerpvarianten. Ook voor de Energieweg en de aansluitende infrastructuur zijn varianten uitgewerkt, waaruit ons College een keuze doet. **Op dit beleidsvoornemen wordt inspraak verleend.** Na verwerking van de inspraakresultaten neemt de gemeenteraad een besluit over het tracé en wordt het gehele tracé is vastgelegd in het voorontwerp bestemmingsplan.

2 Doelstelling

Wij vinden het van belang dat er een einde wordt gemaakt aan de onzekerheid over het tracé en de gevolgen van de aanleg van de Stadsbrug voor bewoners en ondernemers. De ligging van de Stadsbrug (de hoofdo overspanning) wordt nu bekend gemaakt, inclusief het toeleidende tracé vanaf het Industrieplein naar de nieuwe brug over de Waal.

In dit voorstel wordt onderscheid gemaakt tussen twee onderdelen:

1. het *brugtracé*: d.w.z. het nieuwe tracé voor de Stadsbrug tussen de Waalsprong (de vastgestelde coördinaat op de Graaf Allardsingel) en het Industrieplein
2. de *Energieweg*: d.w.z. de Energieweg en de aansluitende infrastructuur tussen het Industrieplein tot en met de aansluiting op de Neerbosscheweg.

Ons College geeft daarnaast de kaders en uitgangspunten aan voor het ontwerp van het *brugtracé* en de *Energieweg* spreekt een voorkeur uit, waarbij iedereen kennis kan nemen van de bestuurlijke afwegingen.

3 Argumenten

3.1 Bestemmingsplan, MER en Besluit Luchtkwaliteit

Alle infrastructurele ingrepen met betrekking tot de Stadsbrug leiden tot een wijziging van het bestemmingsplan. De voorbereidingen van het voorontwerp bestemmingsplan zijn gestart. Het eerste resultaat van deze fase bestaat uit de studie naar ontwerpvarianten, die nu is afgerond.

Het toetsingsadvies van de Commissie voor de MER is op 27 april 2005 door onze Raad overgenomen. Het MER Stadsbrug is in orde, maar op 8 punten is meer gedetailleerde milieu-informatie nodig alvorens het MER gebruikt kan worden voor de besluitvorming over het bestemmingsplan. Het 'aangevulde' MER Stadsbrug wordt begin volgend jaar samen met het voorontwerp bestemmingsplan ter visie gelegd.

De aanvullingen worden vervolgens door de Commissie voor de MER getoetst, waarover onze Raad geïnformeerd wordt. Daarna is het MER Stadsbrug pas geheel voltooid. Volgens planning wordt het ontwerp bestemmingsplan in 2006 door de Raad

vastgesteld. Hierna volgt de Provinciale goedkeuringsprocedure. De start van de bouw van de Stadsbrug is in 2009 gepland.

Om inpasbaarheid binnen het wettelijk kader van het Besluit Luchtkwaliteit 2005¹ mogelijk te maken wordt voor de gehele toekomstige Nijmeegse verkeersstructuur een motivering opgesteld op basis van de "saldobenadering luchtkwaliteit". Deze motivering kan gebruikt worden bij individuele bestemmingsplannen, waaronder het bestemmingsplan voor de Stadsbrug.

3.2 Algemene uitgangspunten

Belangrijk uitgangspunt bij de tracékeuze én het gewenste wegprofiel is een goede aansluiting op de bestaande woonwijken. In het ontwerp van het Stadsbrugtracé dient 'het stedelijke karakter' van de weg tot uitdrukking te komen. De Stadsbrug maakt immers deel uit van de stedelijke hoofdwegenstructuur. De weggebruiker ervaart de weg als stedelijke route en niet als 'snelweg'. De maximumsnelheid is 50 km per uur. Het tracé is ook als fietsroute van belang. Wij baseren onze keuze uit de ontwerpvarianten op de volgende criteria:

- de kwaliteit van het ontwerp,
- de veiligheid voor de verschillende weggebruikers,
- het maximaal handhaven van de werkgelegenheid,
- de bereikbaarheid van de bedrijven,
- de milieuaspecten en
- de belevingswaarde,
- de kosten.

In bijlage 1 worden de uitgangspunten voor het ontwerp aangegeven en worden de onderscheiden varianten nader toegelicht inclusief de beoordeling². Per wegvak zijn twee tot vier ontwerpvarianten ontwikkeld. Tevens zijn kaarten toegevoegd waarop de voorstellen voor herinrichting van de direct aangrenzende terreinen zijn afgebeeld.

3.3 Toelichting op het brugtracé

Het *brugtracé* bestaat uit de wegvakken 7 en 8: een nieuwe weg die vanaf het Industrieplein naar de Stadsbrug over de Waal voert en aansluit op de Graaf Allardsingel in de Waalsprong. Wegvak 8 omvat de 'civieltechnische kunstwerken': de hoofdoverspanning en de aanbruggen en viaducten. Wegvak 7 betreft de aansluitende infrastructuur. Op basis van uitgebreid onderzoek spreekt ons College zich uit over een voorkeurstracé. Deze keuze is in bijlage 1 nader onderbouwd.

¹ In augustus 2005 is een nieuw Besluit Luchtkwaliteit van kracht geworden. De regelgeving voor luchtkwaliteit sluit het maken van bestemmingsplannen voor grootschalige ontwikkelingen uit, tenzij deze voorzien zijn van een afdoende motivatie, waarin maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit beschreven staan. De belangrijkste aanzet voor maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren worden door hogere overheden genomen. Bronmaatregelen die Nijmegen zelf zal nemen zijn in het 'Uitvoeringsprogramma Verbetering Luchtkwaliteit Nijmegen 2005-2010' beschreven. Het Besluit Luchtkwaliteit voorziet daarnaast in de mogelijkheid de effecten van een betere verkeersverdeling, zoals die ontstaat door aanleg van de verkeersstructuur in de Waalsprong en de Stadsbrug, in de motivering mee te nemen.

² Bijlage 1: A3-boekwerk bevat matrices waarin per variant de voor- en nadelen, kosten en baten overzichtelijk worden gepresenteerd. Per wegvak is een waardering/ beoordeling opgesteld.

Het brugtracé is technisch het meest gecompliceerd. Voor de inpassing van het brugtracé zijn verschillende mogelijkheden bestudeerd en heeft intensief overleg plaats gevonden met de kabel- en leidingbeheerders. Voor de hoofdoverspanning, de brug over de Waal, zijn geen varianten ontwikkeld. Binnen het zoekgebied (MER) zijn alleen drie locaties voor de brug onderzocht. Gerekend is met de vastgestelde coördinaat³ in het Waalspronggebied (net achter de Oosterhoutsedijk). Qua investeringskosten is gerekend met een referentieontwerp (de Waalbrug bij Zaltbommel).

Geconstateerd is dat de aanwezige ondergrondse en bovengrondse infrastructuur en de waterkering aanzienlijke beperkingen opleggen. Er is in het gebied weinig 'ontwerprijheid'. De bestaande woonwijken, de milieueffecten, financiële aspecten, de schadecompensatie, de verwerving en verplaatsing van bedrijven en de daarmee samenhangende werkgelegenheid vormen de afwegingsfactoren bij de bestuurlijke keuze. Op basis van de uitgevoerde studies zijn aanvankelijk verschillende tracés uitgewerkt. Op grond van een ruimtelijke en financiële risicoanalyse is vervolgens één voorkeurstracé bepaald. Binnen dit voorkeurstracé zijn nog twee varianten onderzocht voor de wijze waarop de aansluitende infrastructuur vorm krijgt (7B en 7C). Genoemde kaarten in bijlage 1 bieden het overzicht.

- Variant/brugtracé 7A betreft de meest westelijke ligging, grenzend aan het Electrabelterrein. Het brugtracé passeert het *Vasimgebouw* aan de westelijke zijde. Het verplaatsen van het industriële bedrijf *CP Kelco* (voorheen Noviant) was in deze variant het uitgangspunt. Dit tracé leek aanvankelijk een logische. Verondersteld werd dat bedrijfsverplaatsing noodzakelijk zou zijn in het kader van de ontwikkeling van het Waalfront. Aangenomen werd dat *CP Kelco* een aanzienlijke hinder- en risicocirkel kende, die tot in het exploitatiegebied van het Waalfront reikte. Uit nader onderzoek bleek echter dat deze cirkel geen 200 meter, maar slechts 47,5 meter is. Handhaving van *CP Kelco* is wenselijk in verband met het behoud van de werkgelegenheid, de watergebondenheid en het hoogwaardige productieproces. Ons College wijst deze variant daarom af.
- Varianten/ brugtracés 7B en 7C liggen in het midden van het zoekgebied van de Stadsbrug. Deze tracés passeren het *Vasimgebouw* aan de oostelijke zijde. Varianten 7B en 7C gaan over het aangekochte complex van *van der Stad* en bieden de beste perspectieven. Het verschil tussen varianten 7B en 7C bestaat uit de manier waarop de Weurtseweg en/of Waalbandijk (wegvak 8) gekruist en aangehaakt worden. Dit kan met 'klaverbladoplossingen' (variant 8A en 8B) of met een rotonde (variant 8C). De rotonde is vanuit milieuoptiek de gewenste oplossing, omdat daarmee het vrachtverkeer zo ver mogelijk van de woonbebouwing gehouden wordt.
- Variant 7D betreft de meest oostelijke ligging: een tracé vlak langs *CP Kelco* over het huidige *NUON-kantoor*. Dit tracé geniet geen voorkeur: het ligt dicht bij de bebouwing van het Waterkwartier en het beïnvloedt de ontwikkeling van het Waalfront sterk nadelig, een kleinere afstand t.o.v. de toekomstige bebouwing en er resteert een kleiner exploitatiegebied in het Waalfront.

Conclusie: Varianten/ brugtracés 7B en 7C leveren reële oplossingen op: een goed ingepaste nieuwe radiaal. Het effect op de werkgelegenheid is naar verwachting beperkt. Conclusie is dat ons College de combinatie van de varianten 7C en 8C heeft

³ Met de GEM Waalsprong is in 2002 een vaste coördinaat bepaald.

gekozen. Dit ontwerp sluit het meeste aan bij het stedelijke karakter van de route, is goedkoper dan de andere varianten en levert meer m² uitgeefbaar bedrijfsterrein op: een geherstructureerd bedrijventerrein.

Kostenraming van combinaties varianten 7 en 8, incl. de hoofdoverspanning:

7A-8A	€ 232 miljoen incl. verwervingen en planschade
7B-8B	€ 197 miljoen incl. verwervingen en planschade
7C-8C	€ 195 miljoen incl. verwervingen en planschade
7D-8B	€ 198 miljoen incl. verwervingen en planschade

Werkgelegenheidseffecten:

Variante 7A-8A bleek de ongunstigste variant: er zijn 20 bedrijven met ongeveer 610 bekende arbeidsplaatsen in het geding.

Het voorkeustracé 7C-8C pakt gunstiger uit: er zijn 17 bedrijven met ongeveer 450 arbeidsplaatsen die met verplaatsing te maken krijgen. De perspectieven voor deze te verplaatsen bedrijven zijn in de visie van ons College gunstig. Uit een verkenning van vestigingslocaties binnen Nijmegen is vast komen te staan dat Bijsterhuizen mogelijkheden biedt, maar ook andere terreinen en beschikbare panden verspreid over de stad. Voor twee reeds aangekochte bedrijven (Velba en van der Stad) heeft ons College gelijktijdig met de aankoop een inspanningsverplichting om hervestiging binnen Nijmegen mogelijk te maken. Van der Stad kan naar het Industrieplein en Velba naar Bijsterhuizen. Door alternatieve vestigingsmogelijkheden aan te bieden verwacht ons College dat de werkgelegenheid binnen Nijmegen behouden kan blijven. In bijlage 2 is het overzicht van direct betrokken bedrijven weergegeven.

CP Kelco kan worden gehandhaafd in het voorkeustracé. Zoals aangegeven is dit wenselijk in verband met het behoud van de werkgelegenheid, de watergebondenheid en het hoogwaardige productieproces. Bijkomend voordeel is dat het brugtracé komt te liggen op de grens van het bedrijventerrein NOK en Park West/ Waalfront. De Stadsbrug landt niet aan op een bedrijventerrein, maar in een nieuw in te richten gebied. De aanleg van de Stadsbrug kost in dit gebied ongeveer 2,2 ha, maar er blijft 1,8 ha nieuw uit te geven bedrijventerrein over: per saldo een verlies van slechts 4.000 m². Dit is exclusief *machinefabriek de Boer*, omdat ons College verwacht dit bedrijf (gedeeltelijk) te verplaatsen binnen het gebied.

Op het te herontwikkelen terrein in het gebied rond het brugtracé houdt ons College rekening met de vestiging van (nieuwe) bedrijven, met daarbij behorende werkgelegenheid. Afhankelijk van de oplossingen die worden gekozen en met onze inzet om de werkgelegenheid te willen behouden verwachten wij de werkgelegenheid voor Nijmegen te kunnen behouden. Daarnaast zorgt de realisatie van de Stadsbrug en de aansluitende infrastructuur voor een tijdelijk positief werkgelegenheidseffect.

Beperken van de geluidshinder:

Langs het brugtracé vanaf het Industrieplein richting Waal wordt aan een wand van 'geluidsongevoelige' bebouwing gedacht. Deze wand wordt aan de zijde van het Waterkwartier zo ver mogelijk langs het tracé voortgezet. Dit leidt tot minder geluidsbelasting. De minimumafstand tussen het nieuwe tracé en de bestaande woonbebouwing van het Waterkwartier bedraagt ongeveer 190 meter. Nieuwe

woonbebouwing van het Waalfront kan aanmerkelijk dichter op de weg en de Stadsbrug gebouwd worden, omdat in het ontwerp en indeling van de nieuwe woningen op de geluidsbelasting geanticipeerd kan worden.

Op het hoger gelegen tracé en op de brug zelf is extra geluidsafscherming door middel van schermen nodig. Hoogte, vormgeving en doorzicht van deze schermen vormen een ontwerpopgave. Ook in de constructie van de aanbruggen en de Stadsbrug worden nadere ontwerpkeuzes gemaakt die de geluidsproductie van de weg minimaliseren en de resonantie beperken.

3.4 Energieweg

Voor het gedeelte Energieweg en de aansluitende infrastructuur tussen het Industrieplein tot en met de aansluiting op de Neerbosscheweg (de wegvakken 1 t/m 6 hierna: de *Energieweg*) zijn ontwerpvarianten gemaakt voor wegprofielen, rotondes, kruispunten en het al of niet inpassen van de aanwezige spoorlijn/stamlijn. De financiële, ruimtelijke, milieuhygiënische en technische kenmerken en risico's zijn daarbij in kaart gebracht en in scores samengevat. Dit leidt per wegvak tot een waardering/ beoordeling van de ontwerpvarianten waaruit wij een keuze doen.

Ons College wil de doorstroming op de Energieweg garanderen. Maar de breedte van de rijbanen en de middenberm verandert niet ten opzichte van de bestaande situatie: sober en doelmatig is het uitgangspunt. De **middenberm** van de Energieweg is in het huidige profiel ter hoogte van alle in- en uitritten open. Gelet op de toenemende verkeersintensiteit in de toekomst is dit niet meer aanvaardbaar. '*Linksaf bewegingen*' leiden tot congestie en zijn te gevaarlijk. Door de kruispunten te vervangen door (moderne) rotondes, ontstaat een veilige situatie, voldoende doorstroming en slechts een beperkte '*omrijfactor*' voor de fietser en de automobilist. Dit ontwerpprincipes noemen we het '*kettingkastprincipe*'. Voor de fietsers worden geregelde oversteken gemaakt, twee keer gecombineerd met de bushaltes. De bomenrij aan de oostzijde is in alle varianten gehandhaafd.

De **zijbermen** dienen te worden uitgebreid. Binnen het bestaande profiel is het niet mogelijk om alle in- en uitritten te gebruiken en het fietspad te kruisen, zonder op de weg stil te staan. In de zijbermen wordt extra ruimte gecreëerd voor milieumaatregelen. De toenemende verkeersdruk op de Energieweg en de daarmee samenhangende milieuhinder dient te worden beperkt. In het MER Stadsbrug is aangegeven aan welke oplossingen gedacht kan worden⁴. In het voorgestelde profiel zijn concrete mitigerende en compenserende maatregelen ontworpen, zoals geluidsarm asfalt, geluidwerende voorzieningen in de vorm van verhogingen in de zijbermen, die tevens in staat zijn om fijn stof af te vangen. Langs de Energieweg wordt extra geluidreductie bereikt door lage wal- of schermconstructies in de middenberm toe te passen. Deze constructies worden begroeid uitgevoerd, waardoor deze ook bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het huidige profiel van 2*2 rijstroken met smalle vrijliggende fietspaden voldoet niet aan de eisen die aan deze weg gesteld moeten worden: 'duurzaam veilig'. Voorgesteld wordt om de beide fietspaden in twee richtingen te kunnen berijden, om zo het oversteken van

⁴ In bijlage 1 zijn de voorgestelde maatregelen nog eens samengevat.

de Energieweg te minimaliseren. Aan de zijde van het Dominicus College is een fietspad en een voetpad noodzakelijk en moet het bestaande fietspad worden verbreed. Dit fietspad wordt veel gebruikt door bezoekers van de scholen en sportverenigingen aan de Energieweg. Aan de zijde van het bedrijfsterrein zijn minimale aanpassingen nodig. Een nieuwe hoofdroute voor de fietser krijgt daardoor gestalte: de verbinding tussen Lindenholt, Noord- en Oostkanaalhavens en de Waalsprong.

Op de kaarten in bijlage 1 zijn de ontwerpvarianten voor de Energieweg c.a. weergegeven.

Wegvak 1: Kruising Neerbosscheweg-Energieweg

Keuze: de huidige T-aansluiting kan worden uitgebreid of worden vervangen door een rotonde. Er zijn verschillende mogelijkheden om de fiets een goede voorziening te bieden.

- Variant 1A: een T-splitsing met handhaving van de bestaande fietstunnel. Deze oplossing is weliswaar de goedkoopste maar ook de minst aantrekkelijke qua bereikbaarheid van bedrijven en de kwaliteit van de fietsroute.
- Variant 1B: een T-splitsing met een nieuwe fietstunnel. Deze variant scoort iets beter m.b.t. de fietsroute, maar is ook de duurste oplossing.
- Variant 1C: een rotonde met een nieuwe aansluiting op het terrein van ANAC. De rotonde voldoet het beste: de bereikbaarheid van de bedrijven is hiermee het meeste gediend, de 'omrijfactor' is minimaal, er bieden zich mogelijkheden voor herontwikkeling aan. Ons College kiest variant 1C, waarbij medefinanciering door ANAC uitgangspunt is.

Wegvak 2: alternatieve aansluiting voor het ANAC-terrein

Hier zijn geen varianten ontwikkeld. Indien niet gekozen wordt voor een rotonde, maar met een aanpassing van de huidige T-aansluiting Neerbosscheweg-Energieweg te volstaan, moet een nieuwe route langs het ANAC-terrein worden aangelegd. Deze oplossing geniet echter niet de voorkeur van ons College.

Wegvak 3: Energieweg tussen Dr. Blécourtstraat en Ambachtsweg/ Wolfkuilseweg

Keuze: binnen de bestaande erfgrenzen blijven of worden stroken grond aangekocht om een veiliger profiel mogelijk te maken?

- Variant 3A: in deze variant is een relatief smal profiel opgenomen waarbij zowel de westelijke als de oostelijke erfgrenzen zijn gerespecteerd. Er is geen fietspad in twee richtingen mogelijk en de sportvelden zijn slecht bereikbaar.
- Variant 3B: in dit ontwerp is de oostelijke grens verlegd, zodat er ruimte ontstaat voor de geschetste milieumaatregelen. Aan de westzijde blijft er verstoring in de afwikkeling van de auto. Ons College kiest deze oplossing.
- Variant 3C: het verschil met variant 3B bestaat uit het toevoegen van een parallelweg aan de westelijke zijde. Dit betekent dat er extra grond moet worden aangekocht. De bereikbaarheid van de bedrijven is met deze variant het meest gediend. Dit is een kostbare oplossing.

Wegvak 4: rotonde Hees

Ter hoogte van de aansluitingen van de Wolfkuilseweg en de Ambachtsweg komt een rotonde. Een volwaardige aansluiting van beide wegen op de Energieweg is noodzakelijk.

Er zijn drie verschillende typen rotondes onderzocht. De huidige hoogspanningsmast wordt in alle varianten gerespecteerd. De stamlijn wordt eveneens gehandhaafd. Voorts

zijn twee mogelijke routes bestudeerd voor de aanhaking van de Wolfkuilseweg. De varianten 4A, 4B en 4C betekenen dat het ROC-gebouw moet verdwijnen en dat één woning (Wolfkuilsweg 273) verworven moet worden.

- Variant 4A: de moderne twee strookrotonde met VRI. Rekening moet worden gehouden met extra beheerskosten i.v.m. de VRI
- Variant 4B: de grote 'spiraalrotonde' met een geregelde fietsoversteek nabij de Wolfkuilseweg.
- Variant 4C: de kleine 'spiraalrotonde' met een geregelde fietsoversteek nabij de Wolfkuilseweg.
- Variant 4D: de kleine 'spiraalrotonde' met aansluiting op de Ambachtsweg en een halve aansluiting (T-aansluiting) op de Wolfkuilseweg (rechtsaf erin, rechtsaf eruit). Het is verreweg de goedkoopste oplossing. Kosten zijn lager als gevolg van minder verwervingskosten en aanlegkosten. Ons College kiest deze oplossing. De gedachte achter variant 4D is het tegengaan van verkeer op de Wolfkuilseweg dat niet in Hees of Heseveld hoeft te zijn. Voor uitgaand verkeer betekent deze aansluiting een omrijbeweging van 1,8 km om vanuit de Wolfkuilseweg -via het Industrieplein- de Ambachtsweg of Neerbosscheweg te bereiken. Het ROC-gebouw wordt in deze variant gehandhaafd. Bestemmingsverkeer uit aanliggende wijken wordt voor een deel gedwongen om via andere routes de wijk te verlaten. Deels zal dit verkeer door de wijk gaan rijden. Verschuivingen in de verkeersstroom zijn te zien op de Wolfkuilseweg, de streng Molenstraat/Paul Krugerstraat/Rosa de Limastraat en de Graafseweg. Modelberekeningen geven aan dat de etmaalintensiteit op de Wolfkuilseweg door de halve aansluiting met circa 4300 motorvoertuigen zal afnemen (lengte 300m.), terwijl de streng Rosa de Limastraat met circa 1300 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen (lengte 3200 m.) . De omrijafstanden door het verblijfsgebied Hees worden door de halve aansluiting vergroot (+ 500 mvt/etm) maar blijven binnen de waarden voor een acceptabele verkeersbelasting op erftoegangswegen (5000 mvt/etm.).

Wegvak 5: Energieweg tussen Wolfkuilseweg en Industrieplein

De keuze voor een profiel wordt gemaakt in samenhang met de keuze die voor wegvak 3 wordt gemaakt. De profielen voor wegvakken 3 en 5 zijn immers onderling gerelateerd: continuïteit in de (kwaliteit van de) fietsvoorzieningen en de veiligheid (afslaand verkeer in de zijberm). Wegvak 5 kent een aantal bijzondere problemen: de aansluitingen van de bedrijven (bouwmarkten), de stamlijn (goederenspoor), de hoogspanningsmasten en de A-watergang (opvang van kwelwater). Op dit moment wordt rekening gehouden met de handhaving van de stamlijn (5B). Wordt de goederenspoorlijn in de toekomst opgeheven, ontstaat er meer ruimte, die een ruimer profiel mogelijk maakt (5A en 5C). De middenberm wordt in alle varianten dichtgezet.

- Variant 5A: in deze variant is het fietspad op de stamlijn geprojecteerd en is er geen parallelweg.
- Variant 5B: Ons College kiest deze oplossing, met de gedachte dat de stamlijn blijft gehandhaafd.
- Variant 5C: indien de stamlijn wordt opgeheven ontstaat er ruimte voor een parallelweg aan de westelijke zijde.

Wegvak 6: rotonde Industrieplein

In alle drie varianten voor dit wegvak moet het BP-benzineverkooppunt verplaatst worden. Langs de Energieweg en het brugtracé worden verschillende mogelijkheden gezien om tankstations te plaatsen, maar deze zijn nog niet vastgelegd.

Voor de rotonde is geen *'berenkuiloplossing'* voor de fietsers uitgewerkt. Deze oplossing wordt als te *'sociaal onveilig'* getypeerd en zijn er problemen bij het passeren van kabels en leidingen.

- Variant 6A: de moderne twee strookrotonde met VRI. Rekening moet worden gehouden met extra beheerskosten i.v.m. de VRI.
- Variant 6B: de grote klassieke rotonde met VRI. Rekening moet worden gehouden met extra beheerskosten i.v.m. de VRI. Ons College kiest deze oplossing.
- Variant 6C: de moderne 'rotorrotonde' zonder VRI; het langzame verkeer wordt in deze variant om het plein heen geleid. Deze oplossing is duurder dan 6A en 6B.

4 Financiën

Het project valt uiteen in twee grote onderdelen:

- het brugtracé: wegvak 7 en 8 incl. de hoofdo overspanning. De gekozen variant 7C-8C, vergt ruim 195 miljoen euro.
- de Energieweg de wegvakken 1 t/m 6. De gekozen combinatie van varianten (1C, 3B, 4D, 5B, 6B) vergt 23 miljoen euro.

De overige posten (kosten en baten) zijn weergegeven in de tabel.

Naast de reguliere onvoorzien kosten, als onderdeel van de te maken kosten, is er in de berekeningen een 'post onvoorzien' van € 10 miljoen opgenomen, t.b.v. mogelijk extra milieumaatregelen, mogelijk lagere renteopbrengsten omdat externe bijdragen later binnenkomen en mogelijk hogere kostenstijgingen.

Uit de exploitatie van Koers West is een taakstellend budget afgeleid. De dekking bestaat uit bijdragen van Rijk en provincie, een gemeentelijk aandeel, grondopbrengsten en rente. Het investeringsbudget voor de brug is in 2003 bepaald aan de hand van een gemeentelijke kostenanalyse die door de Bouwdienst van Rijkswaterstaat is getoetst. In de voortgangsrapportage over Koers West is het kostenplafond van € 261 miljoen ongewijzigd gebleven.

Tabel: Kosten en opbrengsten: bedragen in miljoenen € excl. btw, prijspeil 1-1-2005

kosten	
wegvak 1 t/m 6	23
wegvak 7, 8 incl.brug	195
extra geluid- en groenvoorzieningen	5
plankosten	15
post onvoorzien	10
kostenstijgingen	29
rentelasten	-16
totaal kosten	261

opbrengsten	
verkoop bouwrijpe grond	11
opbrengststijgingen	1
bijdrage gemeente Nijmegen	36
bijdrage externen	213
totaal opbrengsten	261
saldo	0

Er bestaat met de resultaten uit de ontwerpstudies voldoende inzicht in de belangrijkste risico's. Als belangrijkste **risico's** zien wij op dit moment: tijdige verwerving en verplaatsing van bedrijven, de beroeps- en bezwaarprocedures, de kostenstijgingen en de financiering. Als **beheersingsmaatregelen** ziet ons College het vestigen van Wvg, een voortvarende aanpak van de verwerving binnen het tracé, het betrachten van zorgvuldigheid bij procedures, een uitstekende communicatie met belanghebbenden, een uitgekende aanbestedingsstrategie om te komen tot goede marktwerking en 'last but not least' een bestuurlijke lobby voor financiële bijdragen van Rijk, provincie en KAN.

De planexploitatie Stadsbrug maakt deel uit van Koers West. Op basis van de uitkomsten van de ontwerpstudie en de bepaling van de (voorkeurs)varianten wordt geconcludeerd dat er een klein positief saldo bestaat. In deze fase van ontwerp is dit geen overbodige luxe. In de financiële paragraaf van het bestemmingsplan wordt aangegeven op welke wijze de kosten worden afgedekt. Vooralsnog bieden het genomen Raadsbesluit over het Koersdocument en de voortgangsrapportage over Koers West voldoende houvast. Ons College verwacht dat er in 2006 voldoende zicht bestaat op bijdragen van de andere overheden.

In de bovenstaande kostenopstellingen zit niet de nieuwe infrastructuur in de Waalsprong die aansluit op het brugtracé. De Stadsbrug wordt voor 100% gefinancierd binnen de exploitatie Koers West.

5 Juridische aspecten

De tracékeuze is een ruimtelijk beleidsvoornemen, waarvoor inspraak open staat. De inspraakreacties worden gebruikt bij het Raadsvoorstel voor de tracékeuze en het opstellen van het bestemmingsplan. Een goedgekeurd bestemmingsplan is nodig als 'onteigeningstitel': dit betekent dat eventuele onteigeningen niet eerder dan in 2007 plaats kunnen vinden. Uitgangspunt is minnelijke overeenstemming.

6 Communicatie

Na de besluitvorming in ons College wordt op 6 september 2005 één algemene bijeenkomst georganiseerd, waarin het besluit over het brugtracé en de ontwerpvarianten openbaar gemaakt worden. Een vertegenwoordiging uit het College bezoekt voorafgaand aan deze bijeenkomst de bedrijven (huurders, eigenaars) die plaats moeten maken als gevolg van het brugtracé. Vervolgens worden in september drie inspraak-inloopbijeenkomsten georganiseerd. De inspraakreacties worden verwerkt en aangeboden aan de Raad. Het raadsbesluit over het tracé vormt de basis voor het bestemmingsplan dat aansluitend op dit besluit in procedure gebracht wordt.

Op deze wijze maakt ons College een einde aan de onzekerheid met betrekking tot het tracé en wordt niet gewacht op de inspraakresultaten in de fase van het bestemmingsplan.

7 Uitvoering

In de marsroute naar de realisatie van de Stadsbrug tekenen zich de volgende bestuurlijke momenten af voor ijking en besluitvorming:

Vervolgvel

10

- 21 december 2005: raadsbesluit over de tracékeuze
- medio januari 2006: B&W besluit over het voorontwerp bestemmingsplan: vrijgave voor inspraak;
- vanaf december 2005: afronden van de voorlopige ontwerpen Energieweg c.a. en terugkoppeling naar belanghebbenden/ Platform West/ ONOK;
- voorjaar 2006: opstellen van de definitieve ontwerpen van de Energieweg c.a.
- najaar 2006: besluitvorming in de Raad over Koers West
- 2007-2008: besteksvoorbereiding en aanbesteding (wegvakken 1 t/m 6)

Het brugtracé, de wegvakken 7 en 8, worden gekenmerkt door twee typen civieltechnisch werk: de kunstwerken (hoofdoverspanning, de aanbruggen en viaducten) en de infrastructuur op 'maaiveldniveau'. Het ontwerpen van de kunstwerken is specialistisch werk, waarbij het voor de hand ligt om dit in één hand te houden, wat moet leiden tot één aanbesteding. De organisatie en aansturing van deze aanbesteding is in een apart Collegebesluit (Stadsbrug: Ontwerpproces) vastgesteld en wordt ter kennisname van u gebracht. Ons College stelt ook het Programma van Eisen voor de Stadsbrug vast. Met de GEM Waalsprong BV zijn nadere afspraken gemaakt over de planning en procedures betreffende de aansluiting van het nieuwe tracé op de Graaf Allardsingel.

De aankopen van gronden en opstellen binnen het tracé worden voortgezet. Op dit moment zijn de bedrijfspanden van *Velba* en *van der Stad* aangekocht. Het *Vasimgebouw*, het *NUON-terrein* (sportveld en voormalige dienstwoningen) zijn gemeentelijk eigendom. Voor de bewoners van deze woningen is een sociaal plan opgesteld. De voorbereidingen van de voorziene noodzakelijke bedrijfsverplaatsingen dienen door betrokken ondernemers ter hand te worden genomen, waarbij de gemeente een voorwaardenscheppende rol speelt.

Bijlage(n): 2
Ter inzage: fracties, leeskamer

Bijlage 1

Tracékeuze Stadsbrug

Verwezen wordt naar het A3-bijlageboek waarin de argumenten voor de keuze van het brugtracé en de ontwerpvarianten voor de Energieweg zijn weergegeven.

Hieronder wordt ingegaan op de mogelijke **compenserende en mitigerende milieumaatregelen** m.b.t. de Stadsbrug. Het betreft een thematisch overzicht van de ontwikkelingen in Nijmegen en de praktische effecten daarvan op het ontwerp van de Stadsbrug.

Geluid

Algemeen: Binnenkort zal het nieuwe Nijmeegse geluidsbeleid ter goedkeuring in het college komen. Kernpunt van dit beleid is een gebiedsgerichte aanpak. Deze moet er onder andere toe leiden dat op hoofdwegen zowel bronmaatregelen (stil asfalt) als stedenbouwkundige maatregelen (geluidsafschermdende bebouwing) vanzelfsprekender worden dan ze nu al zijn.

Stadsbrug/infra: Uitgaande van het voorkeursmodel zijn de mogelijke maatregelen op de Energieweg geanalyseerd. We gaan er hierbij van uit dat intensiteit en snelheid een vast gegeven zijn.

Er blijven dan nog drie typen maatregelen over:

- bronmaatregelen: toepassing stil asfalt
- overdrachtsmaatregelen: schermen, geluidsafschermdende bebouwing
- ontvangstmaatregelen: verwijdering van gevoelige functies

Deze maatregelen zijn ten behoeve van het schetsontwerp van de Energieweg doorgerekend. Hieruit bleek dat de bronmaatregel "toepassen van stil asfalt" zou leiden tot een reductie van 90-100% van de geluidstoename (peiljaar 2020, toename veroorzaakt door zowel aanleg stadsbrug als autonome groei). Als overdrachtsmaatregelen zijn zowel de plaatsing van een laag (ongeveer 1 meter hoog) scherm in de middenberm als de plaatsing van een 2 meter hoog scherm aan de geluidsgevoelige zijde van de Energieweg onderzocht. Deze maatregelen worden gezien als aanvullingen op de bronmaatregel. Beide maatregelen leiden afzonderlijk tot een verbetering van de akoestische situatie ten opzichte van de huidige situatie.

Afschermdende bebouwing, wandvorming. In het weggedeelte tussen de nieuwe brug en het Industrieplein zal het tracé over een aantal bedrijfsperven lopen. Na aanleg van de weg kan een gedeelte hiervan weer ontwikkeld worden als bedrijfsterrein. Hierbij wordt wandvorming als randvoorwaarde meegegeven, zodat de uitstraling van de weg richting Waterkwartier beperkt wordt.

Lucht

Algemeen: Nijmegen heeft een plan van aanpak Luchtkwaliteit opgesteld. Kernpunten daarin zijn bronmaatregelen (o.a. bevorderen omschakeling naar aardgas) en het opzetten van een meetnet om de lokale problematiek duidelijk te krijgen.

In de milieubeleving van de stad wordt lucht vooral in Nijmegen west als een probleem gezien. In overleg met de buur - gemeente Beuningen, de Provincie, bewonersorganisaties uit Nijmegen West en het bedrijfsleven is het Kronenburger Forum opgezet. Met deze organisatie wordt gebiedsgericht milieubeleid opgesteld.

Stadsbrug/infra:

Het onderzoeksbureau Alterra heeft een analyse gemaakt van de mogelijkheden om door gebiedsinrichting de luchtproblematiek (vooral fijn stof) te verminderen. Het gaat vooral om de mogelijkheden beplanting als

filters in te zetten. Er worden twee mogelijkheden onderscheiden: stofafvang direct aan de weg (bron) en stofafvang op grotere afstand tussen weg en woonbebouwing (overdracht).

In de uitwerking van het voorlopig ontwerp voor de Energieweg wordt het eerste typen maatregelen meegenomen, in het ontwerp van Park West (herinrichting van de groenzone tussen Nijmegen West en de Energieweg) het tweede type maatregelen. De effectiviteit van de maatregelen is momenteel alleen kwalitatief aan te geven. In overleg met Alterra wordt onderzocht in hoeverre een kwantificering mogelijk is en welke plantensoorten het effectiefst zijn in de gegeven situatie (grondsoort, gewenste uiterlijk, beheersmogelijkheden).

Ontwerp Energieweg: Fijn stofopvang direct aan de weg gebeurt vooral door de beplanting op bodemniveau. Maatregelen die de stofopvang bevorderen zijn:

- half hoge begroeiing aanleggen (opgaande grassen, kruiden, heesters)*
- bermen als lage wallen vormgeven (extra contactlengte)*

De inrichting van de Energieweg wordt in een aantal varianten uitgewerkt, waarin deze principes op verschillende manieren worden ingevuld, afhankelijk van de bodemsituatie en de omringende functies (natuurlijk beeld, stedelijk/gecultiveerd beeld). Hierbij worden zowel de middenberm (in combinatie met geluidsafscherming) als de zijbermen ontworpen.

Ontwerp Park West: Fijn stofopvang op grotere afstand van wegen kan vooral worden bevorderd door beplantingsstructuur in relatie tot windrichting zo vorm te geven dat optimale filtering ontstaat.

Beplantingsstructuren die hier een belangrijke rol in spelen zijn hagen en boomkronen. In het ontwerp van Park West wordt geanalyseerd welke al aanwezige beplantingsstructuren al een positieve rol spelen en hoe deze structuren binnen de randvoorwaarden die het toekomstige gebruik van het park stelt, versterkt kunnen worden.

Externe veiligheid

***Algemeen:** De raad heeft onlangs de huidige routes voor gevaarlijke stoffen bevestigd. Hierbij is nogmaals benadrukt dat de Stadsbrug geen onderdeel van deze routes zal worden. Met de ontwikkeling van het Waalfront zal de tak van het Industrie plein richting binnenstad opgeheven kunnen worden, omdat de bedrijven die hiervan gebruik maken verdwijnen.*

Voor de ontwikkeling van het Waalfront wordt een MER uitgevoerd. Eén van de hoofdthema's van deze MER zal externe veiligheid zijn. Het gaat hier vooral om de invloed van de scheepvaart op de Waal. In overleg met VROM en de provincie zal dit onderzoek als een Stad en Milieuproject worden aangekleed.

Stadsbrug/infra:

De situatie rond externe veiligheid op de Stadsbrug en aansluitende infrastructuur levert momenteel geen problemen op. De Energieweg is het enige onderdeel van de infrastructuur waarover een route gevaarlijke stoffen loopt. In de toekomst zal de situatie hier nog gunstiger worden doordat een deel van het vervoer weg zal vallen bij uitvoering van het Waalfront. Daarnaast is de prognose dat ondanks de toegenomen intensiteiten op de Energieweg de verkeersveiligheid zal toenemen omdat de middenberm zal worden dichtgezet en een aantal kruisingen als rotondes zal worden uitgevoerd. Dit beperkt het aantal kruisende bewegingen op de Energieweg drastisch.

Bijlage 2

Overzicht van bedrijven die met bedrijfsverplaatsing te maken krijgen

In 2004 is een rapportage opgesteld door de afdeling Onderzoek van de gemeente Nijmegen waarin de werkgelegenheidseffecten van de aanleg van de Stadsbrug in beeld zijn gebracht. Onderzoeksvraag was: Welke bedrijven moeten plaats maken, met welk ruimtebeslag moet rekening gehouden worden en hoeveel arbeidsplaatsen zijn in het geding? Conclusie in 2004: er zouden 20 bedrijven met ongeveer 610 arbeidsplaatsen in het geding zijn: variant 7A-8A. Uitgangspunt was toen het tracé dwars door CP Kelco (voorheen Noviant en Nymplex). Dit bedrijf maakt ook het feitelijke verschil tussen de tracés. In het gekozen tracé kan dit bedrijf gehandhaafd blijven. Doelstelling is ook om machinefabriek de Boer in het gebied te handhaven: een gedeelte van dit bedrijf wordt gesloopt, maar er komt aansluitende vrije ruimte aan de Mercuriusstaat beschikbaar.

Het gekozen brugtracé 7C-8C pakt gunstiger uit dan in 2004 gedacht: Het gaat in totaal om 17 bedrijven en drie leegstaande panden in het brugtracé. In één pand (Koopvaardijweg 3) zitten 6 kleine bedrijfjes. Voor zover bekend werken bij deze 17 bedrijven ca 450 mensen. Voor de meeste bedrijven geldt dat verplaatsing naar Bijsterhuizen mogelijk is. Een aantal bedrijven kan elders gehuisvest worden, het gaat om kantoor-, opslag of detailhandelsactiviteiten., Het BP tankstation aan het Industrieplein is ook in dit overzicht meegenomen.

De witlofkweker van Raaij aan de Energieweg 27 moet worden verplaatst als gevolg van de rotonde ter hoogte van de Ambachtsstraat. .

Opmerkingen: gearceerd: bedrijfsruimten in gemeentelijk eigendom

In het Waalspronggebied ligt het glastuinbouwbedrijf van Geurts in het tracé. Eén van de ontwikkelende partijen binnen de GEM Waalsprong heeft met de eigenaar afspraken gemaakt.

Categorie 1: verwervingen in het gebied van het nieuwe brugtracé:

<u>Bedrijf</u>	<u>Adres</u>	<u>Huisnr.</u>	<u>Omschrijving, bijzonderheden</u>	<u>mogelijke verplaatsing Bijsterhuizen</u>
BP Station De Rotonde	Industrieweg	52	Benzineservicestation	nee
Shurgard Selfstorage	Koopvaardijweg	1	Goederenhotel	ja
Tools 4 Tones	Koopvaardijweg	3	Handel 2e hands muziekinstrumenten	nee
Bosjuweel indianententen	Koopvaardijweg	3	Verhuur indianententen	nee
Redactie Stadskrant	Koopvaardijweg	3	Redactie	nee
Houtwerkplaats	Koopvaardijweg	3	Houtbewerking	ja
Kunstatelier	Koopvaardijweg	3	Atelier	nee
PAN	Koopvaardijweg	3	Promotie amateurtheater Nijmegen	nee
Velba automaterialen	Koopvaardijweg	4	Groothandel automaterialen	ja
Schulpen Schuim	Koopvaardijweg	8	Vervaardiging van piepschuim	ja
Leonard Kurz Benelux bv	Fabrieksweg	20	Opslag papier, belettering opdruk	ja
Pand staat leeg	Fabrieksweg	22	-	nee

Collegevoorstel

Vervolgvel

14

Scaldia (Recom)	Fabrieksweg	24	Gebouw in gebruik Scaldia	ja
Scaldia	Fabrieksweg	23 - 27	Groothandel papier	ja
Lage Landen Translease	Mercuriusstraat	3	leasemaatschappij	ja
Pand staat leeg	Mercuriusstraat	3a + 3b	-	-
Pand staat leeg	Mercuriusstraat	5	-	-
Galvanisch Bedrijf Latour	Mercuriusstraat	7	Galvaniseren metalen	ja
Swartjes Transport BV	Mercuriusstraat	9	Container afval	ja
Van der Stad	Winselingseweg	16	Keukens, sanitair, tegels	nee
Burghouts Nijmegen bv	Winselingseweg	39	Schilder en glaszetbedrijf	ja
Van Raaij	Energieweg	27	Witlofkweker	ja

Voor Machinefabriek de Boer zijn er twee opties: gehele verplaatsing naar Bijsterhuizen, of het leegstaande gedeelte aan Mercuriusstraat 3-5 wordt ingezet om het deel aan de Koopvaardijweg te verplaatsen: herstructurering.

CP Kelco: hier is ca 6.000 m2 van nodig (naast het huidige pand van der Stad)

Uitgangspunt is dat de werkgelegenheid in beide gevallen gehandhaafd kan worden.

Categorie 2: verwervingen in het tracé: gedeelte van het bedrijf:

Machinefabriek De Boer	Koopvaardijweg	2		ja
CP Kelco	Winselingseweg	12	vervaardiging van chem. producten	n.v.t.

Categorie 3: niet direct in het tracé, maar gewenst om aan te kopen om zo de herstructurering van het gebied mogelijk te maken:

Verheijen equipment bv	Weurtseweg	259	assemblage en machinefabriek	ja
Bumm bv	Weurtseweg	263	assemblage gasgeneratoren	ja
Lemmens van der Velden	Weurtseweg	265	groothandel kledingstoffen	ja

Opmerking: aan de Weurtseweg 253-263 zitten ook bedrijven/huurders: geen arbeidsplaatsen bekend.

Welke woningen moeten weg?

In het gebied van het nieuwe brugtracé staan (voormalige) NUON-dienstwoningen. Deze woningen zijn samen met het sportterrein (PGEM) door de gemeente aangekocht. Voor de bewoners is een sociaal plan opgesteld.

Eén woning Energieweg 51 moet worden gesloopt als gevolg van de rotonde ter hoogte van de Dr Blécourtstraat. De woningen Dr Blécourtstraat 40 en 42 worden in de planuitwerking nader bekeken worden op geluid- en luchtkwaliteit.