

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 7
(Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat)

Inhoud

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling	1
1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling?	3
1.3 Leeswijzer.....	5
2. De Kenmerken van het project	6
2.1 Inleiding.....	6
2.2 Beschrijving van het project	6
2.3 Overige kenmerken van het project	7
Cumulatie met andere projecten	7
Gebruik van hulpbronnen.....	7
Productie van afvalstoffen.....	7
Verontreiniging en hinder	7
Risico van ongevallen	9
3. Plaats van het Project	10
3.1 Inleiding, locatie en grondgebruik.....	10
3.2 Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu	10
3.3 Toetsing overige gevoelige gebieden	12
4. Kenmerken van het potentiële effect.....	13
4.1 Inleiding.....	13
4.2 Te beoordelen aspecten	13
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	14
4.4 Ecologie en Natuur.....	15
4.5 Verkeer.....	17
Langzaam verkeer	17
Openbaar Vervoer	17
Gemotoriseerd verkeer	18
4.6 Klimaat en duurzaamheid.....	18
Klimaat	18
Duurzaamheid	20
4.7 Geluid	21
4.8 Luchtkwaliteit	22
5. Conclusie.....	25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De komende tien jaar ondergaat het stationsgebied van Nijmegen een enorme transformatie. Aan de westzijde van het station ligt in het midden als spin in het web de kruising van de Tunnelweg, Marialaan, Tweede Oude Heselaan, Koninginnelaan en de Krayenhofflaan.

Deze kruising wordt de vijfknop genoemd. Om nu en in het toekomst de doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen wordt deze vijfknop opnieuw ingericht. Deze aanpassing kan niet los gezien worden van de aanpassingen aan de Krayenhofflaan, waar een fietsstraat wordt gerealiseerd. Motorvoertuigen hebben dan geen toegang meer om vanaf de Tunnelweg de Krayenhofflaan in te rijden.

Hiervoor wordt een nieuwe ontsluiting gemaakt naast het terrein van de huidige meubelzaak Vissers en de Kauwstraat.

De gronden waarop de ontsluiting is beoogd hebben in het vigerende bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving' de bestemming 'Groen'. Het aanleggen van een nieuwe weg om de achterliggende wijk te ontsluiten is niet toegestaan in de bestemming Groen.

Ook wordt de Kauwstraat heringericht waardoor de weg deels in de bestemming 'Groen' te liggen. Het aanleggen van een weg is niet toegestaan in de bestemming Groen. Daarnaast geldt voor deze gronden de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3.

De beoogde nieuwe ontsluiting en de herinrichting van de Kauwstraat passen niet in de Geldende bestemmingsplannen, omdat de toegestane gebruiksfuncties en bouw mogelijkheden niet toereikend zijn.

Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat)' (hierna: 'het bestemmingsplan') opgesteld.

1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

Voor plannen en besluiten die ontwikkelingen bevatten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, geldt de verplichting om de procedure voor milieueffectrapportage te doorlopen of te beoordelen of het doorlopen van een dergelijke procedure noodzakelijk is (een m.e.r.-beoordeling). Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen.

Sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 zijn er twee vormen van m.e.r.-beoordelingen:

1. Projecten die vallen onder onderdeel D van de Bijlage bij het Besluit m.e.r. en

2. De vormvrije m.e.r.-beoordeling, ook wel vergewisplicht genoemd. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling gelden twee voorwaarden:

1. Het gaat over één of meer activiteiten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r.
2. De omvang van al die activiteit(en) ligt onder de drempelwaarde (kolom 2 van de D-lijst).

De aanleg van de weg als onderdeel van de transformatie van het Stationsgebied valt in het Besluit m.e.r. mogelijk onder: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (onderdeel D 11.2).

Het plan voorziet in de onderdelen/functie: verkeer.

De drempelwaarden van kolom 2 van onderdeel D 11.2 (100 ha oppervlakte of meer, 2000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer) worden niet overschreden. Omdat de drempelwaarden indicatief zijn, is er echter wel een vormvrije m.e.r. beoordeling nodig voor het bestemmingsplan.

Het doel van de m.e.r.-beoordeling is het toetsen of een plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu.

Het bevoegd gezag dient te beoordelen in hoeverre volstaan kan worden met een m.e.r.-beoordeling. Een dergelijk besluit wordt genomen aan de hand van de aanmeldnotitie en vormt een bijlage bij het ruimtelijk besluit.

Deze rapportage betreft de aanmeldnotitie waarin de m.e.r.-beoordeling is doorlopen. Op basis hiervan wordt het bevoegd gezag gevraagd een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen.

Voor de m.e.r.-beoordeling voor activiteiten onder de drempelwaarde bestaan de procedurele vereisten benoemd in de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de Wet milieubeheer. Met betrekking tot de inhoud moet aandacht worden besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-aanmeldingsnotitie sluit aan bij de beoordelingscriteria van bijlage III van de Europese richtlijn en is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: de plaats van het project;
- Hoofdstuk 3: de plaats van het project
- Hoofdstuk 4: kenmerken van het potentiële effect van de activiteit, per thema;
- Hoofdstuk 5: conclusie voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan en digitaal beschikbare openbare informatie.

2. De Kenmerken van het project

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van het project besproken. De aard en omvang van het project worden in beeld gebracht. Tevens komen de overige aspecten aan bod, te weten cumulatie, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en de risico op ongevallen.

2.2 Beschrijving van het project

Ten westen van het spoor gaan meerdere ontwikkelingen plaatsvinden. De Vijfknoop moet daarom worden heringericht. De Vijfknoop zal geschikt gemaakt worden voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Ook wordt kruising heringericht zodat met name fietsers en voetgangers beter van en naar de nieuwe westentree kunnen komen. Met de herinrichting van de Vijfknoop heeft de Krayenhofflaan geen aantakking voor gemotoriseerd verkeer meer op de Tunnelweg. Om de wijk te kunnen ontsluiten op de Tunnelweg komt er een nieuwe weg westelijk van Vissers Meubelen. Deze nieuwe aan te leggen weg gaat door de bestaande honden uitloopplaats (HUP). Deze HUP wordt daarom verplaatst naar de noordelijke groenstrook van de Kauwstraat. Dit is de reden dat in de Kauwstraat de rijweg iets richting het zuiden gaat worden verplaatst.

De beoogde nieuwe ontsluiting en de herinrichting van de Kauwstraat passen niet in de geldende bestemmingsplannen, omdat de toegestane gebruiksfuncties en bouwmogelijkheden niet toereikend zijn.

Beoogde impact

Het voorliggende bestemmingsplan “Nijmegen Centrum - Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat)” vormt het juridisch planologische kader voor de beoogde nieuwe ontsluiting ter hoogte van Vissers Meubelen en de herinrichting van de Kauwstraat.

De ontwikkeling van de Vijfknoop draagt bij aan de volgende ambities:

- We zijn en blijven een stad die veilig bereikbaar is voor bewoners, bedrijven en bezoekers.
- We hebben een stad die duurzaam bereikbaar is
- We zijn een aantrekkelijke stad om te wonen, met goede werklocaties, openbare ruimtes en voorzieningen

Het realiseren van dit project draagt onder meer bij aan de volgende doelstellingen:

- We brengen en houden de kwaliteit van de infrastructuur, weginrichting, straatmeubilair, brandkranen en civiele kunstwerken op orde.
- We maken het verkeer veiliger.
- We behouden en versterken de ruimtelijke kwaliteit van onze stad, door zorg te dragen voor een goede ruimtelijke ordening.

De gereconstrueerde Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg worden ingericht als erftoegangswegen waar een maximale snelheid gaat gelden van 30 km/uur.

2.3 Overige kenmerken van het project

Cumulatie met andere projecten

Ten westen van het spoor gaan meerdere ontwikkelingen plaatsvinden (onder andere de herontwikkeling van het voormalige UWV-gebouw, de realisatie van de west entree station, de bouw van Duet, enzovoort). De aanpassingen aan de wegen en openbare ruimte die in het bestemmingsplan Nijmegen Centrum-Stationsomgeving 7 (Ontsluiting Tunnelweg-Kauwstraat) worden gerealiseerd vormen binnen deze ontwikkelingen een zelfstandig project dat zelfstandig van de overige projecten gefinancierd en uitgevoerd wordt. Dit project kan dan ook eigenstandig op m.e.r.-aspecten beoordeeld worden. In de effectbeschouwingen wordt wel, waar relevant, de samenhang met de overige ontwikkelingen meegenomen. Dit geldt in het bijzonder voor het aspect verkeer en de daarvan af te leiden effecten op luchtkwaliteit en geluidshinder.

Gebruik van hulpbronnen

Tijdens de realisatie van de beoogde bouw wordt tijdelijk gebruik gemaakt van brandstof, elektriciteit, eventueel spoelwater en eventueel grond bij de graafwerkzaamheden. De precieze hoeveelheden en te gebruiken bouwstoffen zijn op dit moment nog niet inzichtelijk te maken. De nieuwe functies binnen het plan maken geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen in de directe nabijheid van het plangebied.

Productie van afvalstoffen

Tijdens de sloop- en bouwfase zal er het benodigde bouwafval vrijkomen. Dit bouwafval wordt op de gebruikelijke manier verwerkt conform de geldende wetgeving (Wet milieubeheer en Bouwbesluit).

Verontreiniging en hinder

Sloop- en bouwfase

In de sloop- en bouwfase van het project kan luchthinder-, stof-, geur-, geluid-, trillings-, licht- en bodemhinder ontstaan. Wat betreft deze mogelijke milieuhinder wordt voldaan aan de wettelijke normen dan wel worden maatregelen getroffen om gevolgen/effecten te voorkomen/beperken.

Gebruiksfase

Ook in de gebruiksfase van het project kan lucht-, stof-, geur-, geluid- licht- en bodemhinder ontstaan.

Luchthinder

In paragraaf 4.8 wordt het aspect luchtkwaliteit nader beschouwd en in paragraaf 4.4 wordt nader op het onderdeel stikstof ingegaan.

Geluidhinder

Ten aanzien van geluidhinder is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting. De resultaten hiervan zijn beschreven in paragraaf 4.7 van deze aanmeldnotitie.

Lichthinder

De verlichting in de openbare ruimte wordt zo uitgevoerd dat lichthinder naar de woonbebouwing wordt voorkomen.

Bodemhinder

Door geen uitloogbare materialen te gebruiken op plaatsen die in contact kunnen komen met hemelwater wordt verontreiniging van de bodem en grondwater voorkomen. Het bodemrisico is hiermee verwaarloosbaar en eventuele hinder beperkt zich tot de directe omgeving van de activiteit. Binnen het plangebied zijn voor toepassing van bodemenergie geen belemmeringen voorzien.

Voor de bestemmingsplanwijziging van de groenstroken langs de Kauwstraat en de groenstrook tussen de Tunnelweg en de Eerste Oude Heselaan naar een verkeersbestemming is geen bodemonderzoek nodig, omdat

- er geen bouwactiviteiten plaatsvinden,
- én in het bodeminformatiesysteem van de gemeente Nijmegen geen aanwijzing is gevonden dat er ter plekke van de te wijzigen bestemming bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Op de beide locaties waar de bestemming wordt gewijzigd is onlangs bodemonderzoek uitgevoerd:

Gecombineerd bodemonderzoek in het kader van voorgenomen wegaanpassingen en herinrichting van de openbare ruimte. Verkeersplein De Vijfknoop Te Nijmegen. Hoste Milieutechniek BV, 7-6-2023, kenmerk U23-0458, zie Bijlage 5 van het bestemmingsplan.

Groenstrook tussen Eerste Oude Heselaan en Tunnelweg

De groenstrook grenst aan een verontreiniging die veroorzaakt is door een houtverduurzamingsbedrijf. De grenzen van deze verontreiniging zijn vastgelegd in het besluit ernst en urgentie door gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland (dd. 18-6-1997 beschikking nr. MW94.57264-6022005). De groenstrook ligt niet binnen de grenzen van deze verontreiniging.

Groenstroken Kauwstraat

De huidige smalle groenstrook grenst aan een locatie die sterk is verontreinigd met zware metalen (koper, lood, zink, kwik, arseen en barium) en PAK zijn gemeten boven de I-waarde, nikkel en barium boven de tussenwaarde en kobalt, chroom, molybdeen, eox en minerale olie boven de Achtergrondwaarde. De aangetroffen verontreinigingen worden gerelateerd aan aanwezige bijmenging met baksteen, beton, puin, kolen en slakken. Deze verontreiniging is niet afgeperkt buiten de perceelsgrens. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd door Hoste Milieutechniek BV blijkt dat in de 2 monsters die zijn geanalyseerd in het wegtracé van de Kauwstraat geen verontreiniging wordt aangetroffen boven de Lokale Maximale Waarden.

Bij het beoogde gebruik voor verkeerdoeleinden ontstaan geen risico's. Er is geen verontreiniging aanwezig. Daarom zullen er zover het de bodem betreft geen bijzondere financiële of milieutechnische problemen bestaan.

Windhinder

De voorziene werkzaamheden betreffen geen (hoog)bouw of andere werken die de luchtstroming ter plekke wezenlijk beïnvloeden en leiden daarom niet tot een verandering in het windklimaat van

Risico van ongevallen

Externe veiligheid

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Tevens wordt het plangebied beoordeeld op risicovolle transportroutes volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en buisleiding risico's volgens het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden. Het Spoor door Nijmegen centrum is de belangrijkste risicobron in de nabijheid van het plangebied. De beoogde aanpassing betreft echter geen toevoeging van objecten waarbinnen personen kort of lang kunnen verblijven. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen invloed op de veiligheidssituatie ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Bij de beoogde ontwikkeling is geen sprake van realisatie van risicovolle inrichtingen

Op grond van bovenstaande analyse zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Verkeersveiligheid

In het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg is verkeersveiligheid de randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen in Nijmegen. Nieuw aan te leggen infrastructuur wordt aangelegd conform de richtlijnen van Duurzaam Veilige Weginrichting.

3. Plaats van het Project

3.1 Inleiding, locatie en grondgebruik

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenomen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

Het plangebied is gelegen aan de Tunnelweg, direct ten westen van het station Nijmegen, in de wijk Biezen in stadsdeel Oud-west. Het plangebied is gelegen tussen Vissers Meubelen aan de oostzijde en de Krayenhofflaan aan de westzijde. Aan de noord- en zuidzijde wordt de grens gevormd door de Kauwstraat en de Tunnelweg.



Afbeelding 1: ligging plangebied (rood omlijnd weergegeven) in de directe omgeving

De herinrichting van de Kauwstraat is gelegen in het geldende bestemmingsplan 'Nijmegen Oud West 2015'. Dit bestemmingsplan is door de raad op 30 maart 2016 vastgesteld. De gronden waarop de herinrichting is voorzien hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' met aan de zuid- en noordzijde hiervan de bestemming 'Groen', zie afbeelding 3. Met de herinrichting komt de weg deels in de bestemming 'Groen' te liggen. Het aanleggen van een weg is niet toegestaan in de bestemming Groen. Daarnaast geldt voor deze gronden de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3.

3.2 Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze m.e.r.-beoordeling is een analyse uitgevoerd naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden

beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze m.e.r.-beoordeling rekening mee dient te worden gehouden. Het resultaat van de analyse wordt onderstaand beknopt gepresenteerd. Wanneer er een grote relevantie is voor de in deze m.e.r.-beoordeling centraal staande ingrepen, wordt er een toelichting gegeven.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie
wetlands	Conventie van Ramsar	Niet van toepassing
kustgebieden		Niet van toepassing
berg- en bosgebieden		Niet van toepassing
reservaten en natuurparken	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte. De Nationale Parken zijn onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN)	Niet van toepassing
gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen volgens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn)	(o.a.) Wet natuurbescherming	In en om Nijmegen gaat het om de Natura 2000 gebieden 'Uiterwaarden Waal' en de 'Gelderse Poort'.
gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen	Europese milieurichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit en kaderrichtlijn Water)	Niet van toepassing
gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid		Nijmegen heeft een hoge bevolkingsdichtheid van 3.456 mensen per vierkante kilometer in 2023 (op basis van cijfers van het CBS)
landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	• Unesco • Verdrag van Valletta • Erfgoedwet	Niet van toepassing

Natura 2000-gebied

De projectlocatie ligt nabij een Natura 2000-gebied gelegen. Natura 2000-gebieden maken onderdeel uit van het netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie, die worden beschermd op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen geven aan welke typen natuur en welke dier- en plantensoorten beschermd moeten worden. De lidstaten wijzen daarvoor speciale beschermingszones aan en moeten instandhoudingsmaatregelen nemen om deze gebieden te beschermen.

De ontwikkeling kan mogelijk een effect hebben op Natura 2000-gebieden. Om die reden wordt in het volgende hoofdstuk nader op het aspect ecologie en natuur (gebiedsbescherming) ingegaan.

Bevolkingsdichtheid

Nijmegen heeft een hoge bevolkingsdichtheid van 3.456 mensen per vierkante kilometer in 2023 (op basis van cijfers van het CBS). Dit aspect is meegewogen in de uitgevoerde milieuonderzoeken waar dit relevant is, en leidt in zichzelf niet tot een MER-plicht.

3.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebieden die specifiek zijn genoemd in Bijlage III van de EU-Richtlijn, wordt eveneens getoetst of de projectlocatie gelegen is in gevoelige gebieden op grond van overige nationale of provinciale wet- en regelgeving.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie
Natuurnetwerk Nederland	Provinciale verordening	Niet van toepassing
Weidevogelgebied	Provinciale verordening	Niet van toepassing
Stiltegebied	Provinciale verordening	Niet van toepassing
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	Niet van toepassing
Grondwaterbeschermingsgebied	Provinciale verordening	Niet van toepassing
Beschermingszone waterkering	Keur Waterschap	Niet van toepassing
Leefgebied beschermde soorten	Wet Natuurbeheer	Niet bij voorbaat uitgesloten

Beschermde soorten

Op de projectlocatie kunnen zich mogelijk beschermde dier- of plantensoorten bevinden. Om die reden wordt in het volgende hoofdstuk nader op het aspect ecologie (beschermde soorten) ingegaan.

4. Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit, waarbij het gaat om de relatie tussen het voorgaande hoofdstuk (kenmerken van het project en plaats van het project).

De kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader toegelicht worden.

Voor alle thema's geldt dat conform de Europese richtlijn gelet wordt op de duur, frequentie en onomkeerbaarheid van het effect.

De inhoud van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van de herontwikkeling. Dit is aangevuld met algemeen beschikbare informatie en expert-judgement.

4.2 Te beoordelen aspecten

Uit hoofdstuk 2 blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling bestaat uit wijziging en aanleg van wegen en de herinrichting van openbare ruimte.

De projectlocatie kent daarnaast een beperkt aantal kwetsbaarheden. Het is namelijk in de nabijheid gelegen van een Natura 2000-gebied en de ontwikkeling zou geluidshinder kunnen veroorzaken.

Daarnaast kan de voorgenomen ontwikkeling mogelijk invloed hebben op eventueel voorkomende beschermde soorten in het plangebied.

Nader te beoordelen aspecten

Op basis van het voorgaande hoofdstuk geldt de verwachting dat de ontwikkeling qua aard en omvang een beperkte invloed heeft op de omgeving.

De onderdelen die mogelijk wel een effect met zich mee brengen worden hieronder in kaart gebracht en in de navolgende paragrafen nader uitgewerkt. Dit betreft:

- Archeologie en cultuurhistorie (paragraaf 4.3)

De projectlocatie is gelegen in een gebied met een archeologische verwachtingswaarde.

- Ecologie en natuur (paragraaf 4.4)

Het project kan mogelijk leiden tot negatieve milieueffecten op beschermde natuurgebieden en op beschermde flora en faunasoorten. Hiertoe is nader onderzoek uitgevoerd de resultaten hiervan zijn beschreven in de desbetreffende paragraaf

- Verkeer (paragraaf 4.5)

De beoogde ontwikkeling leidt tot veranderingen in het verkeersbeeld. De invloed hiervan is nader beoordeeld met behulp van een verkeerskundig onderzoek.

- Klimaat en duurzaamheid (paragraaf 4.6)

De beoogde ontwikkeling ligt in een dichtbewoond gebied dat kwetsbaar is voor klimaateffecten zoals hitte en wateroverlast.

- Geluid(hinder) (paragraaf 4.6)

Gevolgen ten aanzien van geluidshinder zijn onderzocht met behulp van akoestisch onderzoek. De resultaten hiervan zijn deze paragraaf opgenomen.

- Luchtkwaliteit (paragraaf 4.7)

De invloed op de luchtkwaliteit is nader beoordeeld met specifiek onderzoek. De resultaten hiervan zijn beschreven deze paragraaf.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Het plangebied Nijmegen Stationsomgeving - 7 (Ontsluiting Tunnelweg - Kauwstraat) ligt momenteel in een gebied met de dubbelbestemming waarde 3. Een waarde 3 gebied heeft een zeer hoge archeologische waarde, die door de dubbelbestemming beschermd wordt. Aan een waarde 3 gebied zijn ondergrenzen verbonden, waarbij archeologisch onderzoek noodzakelijk wordt. Deze grenzen bedragen voor de geplande ingreep een oppervlak van tenminste 50 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat.

Beide gebieden vallen binnen het Stationsgebied waarvoor een overkoepelend archeologisch bureauonderzoek is opgesteld, zie Bijlage 9 van het bestemmingsplan. Dit onderzoek is goedgekeurd door het bevoegd gezag archeologie en de adviezen uit het rapport zijn overgenomen:

Het zuidelijke deel valt conform het bureauonderzoek binnen gebied 31. Indien hier bodemingrepen gaan plaatsvinden dieper dan 30 cm onder maaiveld, dient er een archeologisch vervolgonderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek dient plaats te vinden in de vorm van een verkennend booronderzoek om de intactheid van de bodem te bepalen. Op basis van de resultaten van dit booronderzoek zal bepaald worden of vervolgonderzoek noodzakelijk is, en zo ja, hoe dit onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Cultuurhistorie

Het bestemmingsplangebied ligt aan een knooppunt van historische wegen, daar waar de Koninginnelaan (1881), Tweede Oude Heselaan (1892), Marialaan (1904), Krayenhofflaan (1881), Eerste Oude Heselaan (1892) en de Tunnelweg (1965) samenkomen.

De Eerste en de Tweede Oude Heselaan hebben een oudere oorsprong als Heselaan, de weg van de stad naar Hees, maar zijn iets verlegd en later hernoemd na de aanleg van de spoordijk.

Het plangebied ligt pal achter de spoordijk, aangelegd in 1878 om het spoor op hoogte te brengen voor de oversteek van de Waal via de Spoorbrug. Vanaf het begin van de twintigste eeuw groeide de bebouwing in het landelijk gebied ten westen van het station. De hoge spoordijk sloot dit gebied echter van de rest van de stad af.

Er waren enkel oversteekmogelijkheden bij de Hezelpoort en de Graafseweg. In de jaren dertig werd al de mogelijkheid van een ondertunneling overwogen. Nadat het station en omgeving bij het bombardement van 1944 zwaar waren getroffen, werd in het wederopbouwplan van 1949 een tunnel onder het station geprojecteerd. De tunnel had tot

doel om Nijmegen-West uit zijn isolement te halen en het centrum rechtstreeks te verbinden met de industriegebieden in het westen.

Na de wederopbouw van het station in 1952-1954 door architect Sybold van Ravesteyn volgde in 1965 de bouw van tunnel naar ontwerp van dezelfde architect. De Tunnelweg doorsneed het tot dan toe onbebouwde perceel achter de Spoordijk. De eenzijdige oriëntatie van het station veranderde hiermee niet.

De historische wegenstructuur achter de spoordijk is van belang.

In het plangebied bevinden zich geen monumenten of gebouwen die op de Aandachtslijst Cultureel Erfgoed staan.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om vlakbij het snijpunt van de historische wegen een extra wegdeel toe te voegen. Dit kan ertoe leiden dat de oorspronkelijke loop van de historische wegen minder herkenbaar wordt.

Vanuit cultuurhistorie wordt daarom aanbevolen om bij de inrichting van het gebied aandacht te hebben voor de zichtbaarheid van de historische wegenstructuur. Wat betreft cultuurhistorie is er geen bezwaar tegen de voorgestelde bestemmingsplanwijziging

4.4 Ecologie en Natuur

Beschermde gebieden (Natura 2000)

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden en vormt daarmee de basis voor het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura 2000 is niet enkel ter bescherming van gebieden maar draagt ook bij aan soortenbescherming. Het Natura 2000 netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992.

De afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Rijntakken' bedraagt circa 0,8 km. Volgens het Stikstofonderzoek (Bijlage 6 bij de plantoelichting) zijn significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied op voorhand uit te sluiten.

Beschermde soorten

De soortenbescherming regelt de bescherming van dier- en plantensoorten. De Wet natuurbescherming kent drie aparte beschermingsregimes: Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (Europees); Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (Europees); en Beschermingsregime andere soorten (Nationaal). Elk van deze beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden.

De wet hanteert daarbij het "nee, tenzij principe". Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden. Dit betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen waar negatieve effecten niet zijn uit te sluiten, een oriënterend onderzoek moet worden uitgevoerd: een quick scan 'flora en fauna' en zo nodig een vervolgonderzoek. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe moet een Wet natuurbescherming ontheffing voor soorten bij de Provincie aangevraagd worden.

Daarnaast is in de wet een zogenaamde 'algemene zorgplicht' opgenomen. De zorgplicht houdt in dat eenieder voldoende zorg in acht moet nemen voor de in het wild levende

dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Bij uitvoering van activiteiten moeten negatieve gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt of ongedaan gemaakt worden.

Op 7 juli 2022 heeft Bureau Waardenburg een quick scan beschermde soorten uitgevoerd t.b.v. reconstructiewerkzaamheden aan de 5-knoop te Nijmegen-West (notitie met kenmerk 22-0525/22.05572/JanDaa), zie Bijlage 7 Quicksan Flora en Fauna.

Uit de QuickScan blijkt dat er mogelijk vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en (niet jaarrond beschermde) nesten van vogels aanwezig zijn in de bomen in het plangebied. De te kappen bomen hebben mogelijk een betekenis voor vleermuizen en hierbij wordt geadviseerd om een nader onderzoek uit te voeren op deze locatie.

De ingreep zorgt mogelijk voor het verstoren van broedvogels (vogelsoorten categorie 5 (geen jaarronde bescherming i.v.m. voldoende alternatieven in de omgeving) en de algemene vogelsoorten). Maatregelen om deze verstoring te voorkomen zijn nodig. Voor andere beschermde soorten heeft het plangebied geen betekenis of zijn negatieve effecten van de voorgenomen ingreep uitgesloten.

Op 21 februari 2023 zijn de holtes van de bomen aan de Tunnelweg geïnspecteerd door bureau Waardenburg. De meeste holtes zijn te klein - en/of te vochtig om geschikt te zijn voor fauna. Eén holte had grotere afmetingen, die was leeg, er zijn geen nesten of vleermuizen aangetroffen. Er werden vooralsnog ook geen territorium-indicerende vogels gezien die mogelijk op korte termijn in de holtes broeden. Op dit moment hebben de holtes van de te kappen bo(o)m(en) geen functie voor broedende vogels of vleermuizen.

Er is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd t.b.v. de nieuwe wegen t.p.v. de kruising Eerste Oude Heselaan en de Tunnelweg. Tevens is de Kauwstraat hier ook meegenomen. Dit onderzoek is uitgevoerd door Pius Floris boomverzorging, 4 april 2022, zie Bijlage 8 Bomen Effect Analyse.

Het merendeel van de bomen in dit gebied hebben een goede toekomstverwachting, een klein deel is wat minder.

Ter plaatse van de zuidzijde van de Kauwstraat zal het wegprofiel verlegd worden en de bomen die hier op dit moment staan kunnen hierbij niet behouden blijven. 2 van de 5 hier aanwezige bomen hadden een redelijke toekomstverwachting, de andere 3 een goede. Ter plaatse van de doorsteek naar de Tunnelweg bevinden zich diverse bomen. 2 hebben een goede toekomstverwachting, 6 hebben een redelijke toekomstverwachting en 2 bomen hebben een matige toekomstverwachting. De bomen in dit gebied zijn voornamelijk Populieren en wanneer hier een deel van wordt verwijderd, kan de rest windworpg gevoelig worden. Voor deze doorsteek dienen al deze bomen verwijderd te worden.

Verder moet de nieuwe weg op de Tunnelweg worden aangesloten. Hiervoor zullen nog een aantal bomen moeten wijken. Dit betreft 2 bomen met een redelijke toekomstverwachting, 2 bomen met een matige toekomstverwachting en 1 met een slechte toekomstverwachting. Verplanten van de bomen, met een goede

toekomstverwachting, die moeten wijken is niet mogelijk door de veelal extensieve beworteling, tevens zijn veel bomen simpelweg te groot om te verplanten.

Hoofdbomenstructuur

De hoofdboomstructuur vormt samen met het groen in de wijken, de totale groenstructuur van de stad Nijmegen.

Het gebied wordt aan de tunnelweg en Koninginnelaan omsloten door een hoofdbomenstructuur. Deze structuren worden met het plan niet aangetast.

Het plangebied behoort tot de stedelijke groenstructuur. Zowel de Tunnelweg als de route langs het spoortalud zijn weergegeven als beweegroutes. Het plangebied moet dusdanig ingericht worden dat de functie als groenstructuur in stand blijft. Bij de inrichting van het plangebied moet het belang van de groene en blauwe netwerken geborgd zijn.

4.5 Verkeer

Langzaam verkeer

De west entree van het station moet goed bereikbaar zijn voor de voetganger. De routes van en naar het station moeten daarom toegankelijk zijn en dienen daarop ingericht te worden. Zo komen er over het heringerichte kruispunt goede oversteek voorzieningen en komt er een nieuwe oversteek over de Tunnelweg ter hoogte van de nieuwe aansluiting bij Vissers meubelen. Voor voetgangers is de looproute langs de Tunnelweg van belang voor de bereikbaarheid van de westentree van het station, vooral vanuit de wijken Wolfskuil en de Biezen. Daarnaast heeft ook de route langs het spoortalud potentie als nieuwe (groene) voetgangersverbinding. Langs de Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg naar de Tunnelweg komen trottoirs van voldoende breedte om de voetgangers goed te faciliteren.

De stedelijke hoofdfietsstructuur in Nijmegen is vastgelegd in het ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg. De locatie is gelegen aan een knooppunt van verschillende lokale en regionale snelfietsroutes. De route Tweede Oude Heselaan - Tunnelweg maakt deel uit van de snelle fietsroute die Nijmegen West en Lindenholt verbindt met het stadscentrum. Daarnaast is de Koninginnelaan voorzien als nieuwe snelfietsroute welke het station aansluit op de snelle fietsroute tussen Wijchen en Nijmegen.

De Krayenhofflaan gaat een zelfde functie vervullen voor de snelle fietsroute tussen Beuningen en het station en centrum van Nijmegen. Na de reconstructie van de vijfknop zijn er goede oversteekvoorzieningen voor de fietsers. Ook komt er bij de aan te leggen weg bij Vissers meubelen een mogelijkheid om de Tunnelweg over te steken.

Openbaar Vervoer

Het kruispunt ligt in de directe nabijheid van de nieuwe westelijke entree van station Nijmegen. Naast de uitstekende bereikbaarheid per trein, is het gebied ook per bus goed ontsloten.

Momenteel ligt de dichtstbijzijnde bushalte van de westelijke entree aan de andere zijde (oostzijde) van de tunnel aan de Tunnelweg. Na de herinrichting van het kruispunt zal deze bushalte verplaatst worden naar de westzijde. De halte komt tussen de nieuwe aansluiting

bij Vissers Meubelen en de onderdoorgang van de Tunnelweg. Deze nieuwe haltes komen te liggen aan het begin of eind van twee nieuw te realiseren busbanen door de onderdoorgang. Hiermee zal de bereikbaarheid van de west entree per openbaar vervoer verder worden verbeterd.

Uiteraard is de aanwezigheid van het busstation aan de oostelijke zijde van het station ook onderdeel van de uitstekende OV-bereikbaarheid.

Gemotoriseerd verkeer

Doorgaand gemotoriseerd verkeer in Nijmegen dient zoveel mogelijk via de S100 te rijden. Voor de bereikbaarheid van locaties binnen deze gedeeltelijke ringweg dienen de overige S-wegen als uitvalswegen. Daarbij geldt dat in het gebied binnen de ring de prioriteit wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De S102 (Marialaan-Tunnelweg) ligt direct aan het plangebied.

Ten westen van het spoor gaan meerdere ontwikkelingen plaatsvinden (onder andere de herontwikkeling van het voormalige UWV-gebouw, de realisatie van de west entree station, de bouw van Duet, enzovoort). De Vijfknoop (Koninginnelaan/Tweede Oude Heselaan/Marialaan/Krayenhofflaan/Tunnelweg) moet daarom worden heringericht. De vijfknoop zal geschikt gemaakt worden voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Daarbij is het wenselijk om een betere en een verkeersveiliger afwikkeling van het verkeer voor alle modaliteiten te bewerkstelligen. Met de herinrichting van de vijfknoop zal de Krayenhofflaan geen aantakking voor gemotoriseerd verkeer meer hebben op de Tunnelweg.

Om de wijk te kunnen ontsluiten op de Tunnelweg komt er een nieuwe weg ter hoogte van Vissers Meubelen. De nieuw aan te leggen weg zal door middel van een verkeersregelinstallatie (stoplicht) aangesloten worden op de Tunnelweg.

Deze nieuwe aan te leggen weg gaat door de bestaande honden uitloopplaats (HUP). Deze HUP zal op een andere locatie moeten terugkomen en deze is voorzien ten noorden van de Kauwstraat. Dit is de reden dat de weg iets richting het zuiden gaat worden gelegd. Ook krijgen de bestaande bomen hierdoor een betere groeiplaats.

De gereconstrueerde Kauwstraat en de nieuw aan te leggen weg worden ingericht als erftoegangswegen waar een maximale snelheid gaat gelden van 30 km/uur.

4.6 Klimaat en duurzaamheid

Klimaat

Ons klimaat verandert. De regionale stresstesten die zijn uitgevoerd hebben laten zien dat de regio gevoelig is voor alle klimaateffecten: te nat, te droog, te heet en overstroming. Een te veel aan versterking en het ontbreken van voldoende groen verergeren de problemen van te nat, te droog en te heet. In 2018 heeft de regio deze kwetsbaarheden digitaal in kaart gebracht in een regionale klimaateffectatlas, de storymap. Deze regionale klimaateffectatlas geeft een overzicht van de huidige stand van zaken van kennis en informatie over de potentiële klimaatkwetsbaarheden van de regio.

Op 26 maart 2019 heeft het college de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) vastgesteld. In deze strategie staat beschreven wat de ambities en doelstellingen zijn voor de korte en langere termijn en hoe we binnen (en buiten) de regio met klimaatadaptatie aan de slag willen gaan. Thema's voor Nijmegen in deze strategie zijn 'een groenblauwe stad' en 'klaar voor de hitte'. Deze RAS is een interactief proces met overheden – gemeenten, waterschap Rivierenland en de provincie Gelderland – in de regio Rijk van Nijmegen en Land van Maas & Waal, en met regionale stakeholders. De gemeente Nijmegen gaat de RAS vertalen naar een Lokale Adaptatie Strategie met lokale ambities en opgaven.

In het GRP 2017-2023 ligt accent op klimaatadaptatie en op de visie om als stad klimaatbestendig te zijn in 2050. Daarom zal extra aandacht aan duurzame stedelijke ontwikkeling worden gegeven, die rekening houdt met meer groen in de stad om hittestress tegen te gaan en minder verharding om beter met hevige regenval om te kunnen gaan. Het beperkt willen houden van gezondheidsrisico is een ambitie die ook van toepassing is op de risico's van “nieuwe stoffen” in afvalwater, zoals bijvoorbeeld medicijnresten. Zie paragraaf water voor nadere uitwerking.

Water

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. De Waal ligt nabij het plangebied en heeft invloed op de grondwaterstanden binnen het plangebied. Het grondwater zit doorgaans voldoende diep om het overgrote deel van het jaar hemelwater te infiltreren.

Het uitgangspunt bij stedelijke uitbreidingen is grondwaterneutraal bouwen. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en stromen in de omgeving niet wijzigen. Dit kan bereikt worden door:

- een aan grondwater gerelateerde keuze van de locatie, bijvoorbeeld geen stedelijke uitbreidingen in gebieden met (kans op) hoge grondwaterstanden;
- maatregelen tijdens bouwrijp maken en bouw, bijvoorbeeld ophogen, goede structuur van het oppervlaktewatersysteem, voorkomen verdichting bodemstructuur;
- een waterbestendig bouwkundig ontwerp van woningen en gebouwen, bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen.

Om grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken zet de gemeente in eerste instantie in op bouwkundige maatregelen. Pas als die onvoldoende soelaas bieden, komen drainerende of onttrekkende oplossingen in beeld. Dit sluit ondergronds bouwen niet uit. Dat is mogelijk mits voldoende technische maatregelen worden getroffen zodat de bouw waterdicht is.

In de Waterwet is naast de gemeentelijke zorgplicht voor regenwater ook een zorgplicht voor grondwater opgenomen. Gelet op de verantwoordelijkheden van particulieren strekt deze zorgplicht niet zover dat gemeenten ook gehouden zijn (ter voorkoming van grondwateroverlast) maatregelen te nemen op percelen die in particulier eigendom zijn. Eigenaren moeten zelf zorgen voor een goede staat van de bij hen in eigendom zijnde percelen en gebouwen. Zij moeten in dat kader zelf bouwkundige maatregelen treffen. Dit speelt vooral bij ondergronds bouwen.

De stationsomgeving is gevoelig voor wateroverlast. Met name in de Krayenhofflaan, Marialaan en de Tweede Oude Heselaan is een verhoogde kans aanwezig op opeenhoping van water.

Door de verandering van het klimaat neemt de kans op stortbuien en langdurige neerslag toe. Hemelwater stroomt vanaf de daken van gebouwen en terreinverhardingen via leidingen of bovengronds naar de openbare riolering. De openbare riolering moet het afstromende hemelwater van veel gebouwen en andere verhardingen verwerken. De capaciteit van de riolering is bij dergelijke neerslag niet toereikend.

Als de riolering het aanbod van hemelwater niet meer aan kan, kan dit tot ernstige wateroverlast leiden en met schade aan gebouwen of infrastructuur tot gevolg. De gemeente wil dit soort situaties zo veel mogelijk voorkomen. Daarom zet de gemeente in op het lokaal verwerken van hemelwater binnen de gebiedsontwikkeling stationsgebied. Waardoor minder regenwater in het riool terecht komt.

Hittestress

De locatie ligt in een aandachtsgebied voor hittestress en is gevoelig voor hitteoverlast. De ambitie is om de hittestress op deze locatie te verlagen. De toepassing van veel groen en natuurlijke materialen heeft hierop een positief effect.

Duurzaamheid

Energie en circulariteit

Nijmegen heeft het doel om in 2045 energieneutraal te zijn. Dit is uitgewerkt in de nota Duurzaamheid in Uitvoering. De gebouwde omgeving is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het energieverbruik van Nijmegen en kan daarmee een grote bijdrage leveren aan de doelstelling. De kansen zitten in het beperken van de energiebehoefte, het opwekken van hernieuwbare energie en in aardgasvrij bouwen.

Het gebruik van grondstoffen zorgt voor uitputting van de aarde en de uitstoot van CO₂. Het is daarom van belang om het gebruik van grondstoffen zoveel mogelijk te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door hergebruikte materialen te gebruiken en zodanig te ontwerpen dat hergebruik van materialen mogelijk is. Ook het bestaande kan circulair worden gesloopt, zodat zoveel mogelijk materialen hoogwaardig kunnen worden hergebruikt.

In het ontwerp is veel aandacht besteed aan circulariteit. Er worden verschillende maatregelen toegepast om grondstoffen te besparen en minder CO₂ uit te stoten.

Naast natuurinclusief bouwen worden in ieder geval de volgende maatregelen genomen voor duurzaamheid en klimaatadaptatie:

1. In het projectgebied is kritisch gekeken naar de hoeveelheid verharding, in de driehoek Eerste Oude Heselaan Tunnelweg (op de plek van de huidige HUP en naastgelegen parkeerplaatsen) wordt een park gemaakt met waterbergingsfunctie.
2. Afkoppelen van regenwater wordt daar waar mogelijk toegepast, zo wordt het regenwater in de Tunnelweg afgekoppeld door nieuwe wadi's. Maar ook in de Kauwstraat wordt een infiltratieriolering toegepast, aanvullend op de waterbergingsfunctie van het nieuwe park.

3. De parkeerplaatsen in het projectgebied worden voorzien van open verharding, zodat de zich bomen optimaal kunnen ontwikkelen.
4. Bij het gebruik van materialen in het gebied is gestreefd naar zo veel mogelijk hergebruik met het oogpunt van circulariteit.

4.7 Geluid

In het stationsgebied van Nijmegen bij de kruising tussen de Tunnelweg, Marialaan, Koninginnelaan, Tweede Oude Heselaan en de Krayenhofflaan (de Vijfknoop) worden wegen aangepast om nu en in de toekomst de doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen. Aan de Krayenhofflaan wordt een fietsstraat gerealiseerd waardoor in de toekomstige situatie kan het autoverkeer vanaf de Tunnelweg niet meer de Krayenhofflaan inrijden. De ontsluiting naar de wijk wordt mogelijk gemaakt via een nieuwe weg vanaf de Tunnelweg. Om effecten van deze aanpassingen op de geluidbelasting in de omgeving in beeld te brengen is door ER Milieu & Planologie B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 2 van het bestemmingsplan.

Het doel van het onderzoek was het vaststellen of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de te wijzigen wegen. Voor betreffende wegen moet de geluidbelasting vóór de wijziging van de bestaande wegen en de toekomstige geluidbelasting na wijziging van deze wegen in beeld worden gebracht.

Voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is het zogenoemde maatgevende jaar een uitgangspunt. In beginsel is dit minimaal het 10de jaar na realisatie van de wijziging aan de weg. De heersende geluidbelasting wordt bepaald voor situatie één jaar vóór de wijziging van de weg.

Een reconstructie van een weg is in art. 1 Wgh gedefinieerd als een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Uit het onderzoek is gebleken dat de aanpassingen van twee wegen met snelheid van 50 km/uur leiden tot reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dat zijn de Marialaan en de Tunnelweg. Op enkele woningen wordt vanwege de maatgevende weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer verhoogd.

Wanneer sprake is van reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden of het mogelijk is de toename weg te nemen. Hierbij gaat hem om maatregelen aan de bron of in de overdracht. In stedelijke omgeving zijn overdrachtsmaatregelen door ruimtegebrek niet mogelijk en uit stedenbouwkundige overwegingen ook niet wenselijk.

Het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u levert ook een geluidreductie op.

Een verlaging van de rijsnelheid past echter niet bij de functie van de Marialaan (gebiedsontsluitingsweg) en bij de verwachte verkeersintensiteit. Ook doet de weg dienst als hulproute voor ambulance en brandweer en wordt gebruikt door openbaar vervoer,

waarvoor een snelheid van 30 km/uur niet gewenst is. Deze maatregel is dan ook geen reële optie.

De toename van de geluidbelasting kan wel weggenomen worden door het toepassen van stille wegdekken.

Op de Mariaweg en Tunnelweg is referentiewegdek voorzien. Door het toepassen van stille wegdekken type B kan een reductie van 2 tot 3 dB bereikt worden waardoor het effect van reconstructie wordt weggenomen. De woningen waar de toename plaats vindt liggen in de directe omgeving van de kruising. Het toepassen van stille wegdekken op kruispunten is echter niet wenselijk omdat er sprake is van remmend en wringend verkeer.

Indien er geen bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn moet onderzocht worden of er aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn om in de geluidgevoelige ruimtes van betreffende woningen aan de binnenwaarde te kunnen voldoen.

4.8 Luchtkwaliteit

Bij toetsing van een ruimtelijk plan op luchtkwaliteit moet conform regelgeving gelet worden op de volgende 2 aspecten:

- a. Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit;
- b. het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Ad a. Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit.

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteiteisen opgenomen. Deze betreffen de stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, lood en ozon. In Nederland worden over het algemeen alleen overschrijdingen geconstateerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgang vinden indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

De ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;

De luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft (Wm artikel 5.16.1.b.1°), of;

Bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO₂ en/of PM₁₀, of;

De ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in, past binnen, of is in elk geval niet strijdig met een vastgesteld programma zoals het NSL (Wm artikel 5.16.1.d), of;

Er geen grenswaarden worden overschreden door de ruimtelijke ontwikkeling.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat blootstelling aan PM_{2,5} schadelijker is dan blootstelling aan PM₁₀. De kleinere deeltjes van PM_{2,5} dringen dieper in de longen door (WHO, 2006; Brunekreef en Forsberg, 2005). In de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit van

zijn daarom sinds 2008 grens- en richtwaarden voor PM_{2,5} opgenomen. Voor PM_{2,5} geldt een Europese grenswaarde van 25 µg/m³ voor het jaargemiddelde. De WHO beschouwt deze grenswaarde als interimdoelstelling op weg naar een advieswaarde van 10 µg/m³ (WHO, 2006).

Momenteel ligt een nieuwe EU-richtlijn voor luchtkwaliteit ter consultatie waarin nieuwe advieswaarden zijn opgenomen voor PM_{2,5}; PM₁₀ en NO_x van respectievelijk 5 µg/m³, 15 µg/m³ en 10 µg/m³.

Wat betreft de bijdrage van een plan aan de luchtkwaliteit is het Besluit Niet In Betekenende Mate Bijdragen (Luchtkwaliteitseisen) van belang, die gelijk met de wetswijziging van kracht is geworden. Plannen die niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5.

De gemeente Nijmegen heeft voor het plan een luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd (zie Bijlage 3 van het bestemmingsplan). Uit de berekeningen is gebleken dat de wijziging ruim inpasbaar is binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. In 2024 is inclusief het plan sprake van een lichte overschrijding van de richtwaarden van het WHO in 2024, echter wordt dit niet door de effecten van het plan veroorzaakt, omdat de concentraties zonder planvorming ook al boven de richtwaarden liggen. Als gevolg van het plan zal de stagnatie op kruising met de helft afnemen waardoor de luchtkwaliteit ten opzichte van de situatie zonder planvorming per saldo verbeterd.

Daarnaast zal de luchtkwaliteit in de gemeente Nijmegen verder worden verbeterd door de maatregelen die zijn afgesproken in het SLA. Dit heeft ook een positieve invloed op de gemeente Lingewaard.

Hiermee kan beargumenteerd worden dat de gevolgen voor de leefomgeving acceptabel zijn.

Ad b. Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Op 16 januari 2009 is het Besluit “gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)” in werking getreden. Met deze AMvB wordt de bouw van zogenaamde gevoelige bestemmingen in de nabijheid van (snel)wegen beperkt. Het besluit heeft als doel het beschermen van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Over gemeentelijke wegen zegt het besluit niets en is derhalve geen beperking voor het plan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Ziekenhuizen, woningen, sportaccommodaties en horeca worden dus niet als gevoelige bestemming gezien.

Daarnaast heeft de gemeente Nijmegen zich gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit is een soort vervolg op het eerdere NSL waarin het Rijk, de provincies en gemeenten inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens.

In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht. Aanpak en maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

De volgende doelen en ambities zijn afgesproken in het SLA:

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.
3. Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.
4. Partijen erkennen dat éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord en voor het bereiken van het doel.

Binnen het plangebied zijn woningen gelegen. Woningen zijn volgens de bovenstaande redenering geen gevoelige objecten maar verdienen uiteraard wel bescherming. Uit de luchtkwaliteit berekeningen is zoals bovenstaand is beschreven gebleken dat de realisatie van het plan een positiefffect heeft op de leefkwaliteit nabij de kruising. Ter plaatse van de woningen zullen de concentraties PM10 en NOx afnemen met respectievelijk maximaal 0,05 µg/m3 en 0,29 µg/m3.

5. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in een gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het project leiden niet tot zo belangrijke nadelige milieugevolgen dat het doorlopen van een m.e.r procedure een meerwaarde zal kunnen vervullen.

Met deze aanmeldnotitie wordt het bevoegd gezag verzocht het besluit te nemen dat, gezien bovenstaande beschouwing, geen nadere m.e.r.-beoordeling nodig is