

ICE

STARTNOTITIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

Triavium Leisure Time Project



MEI 2000



HASKONING
Ingenieurs- en
Architectenbureau

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Telefoon (024) 328 42 84
Telefax (024) 323 93 46
www.haskoning.nl

STARTNOTITIE

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

TRIAVIUM LEISURE TIME PROJECT

In opdracht van:

ICE Vastgoed Groep

(nader te noemen ICE)

Opgesteld : Drs. D.J. van Haastrecht

Gecontroleerd : Ir. J.H.A. Fernhout

Paraaf: 

Goedgekeurd : Drs. P.A.A.M. Lamberigts

Paraaf: 

**INHOUDSOPGAVE**

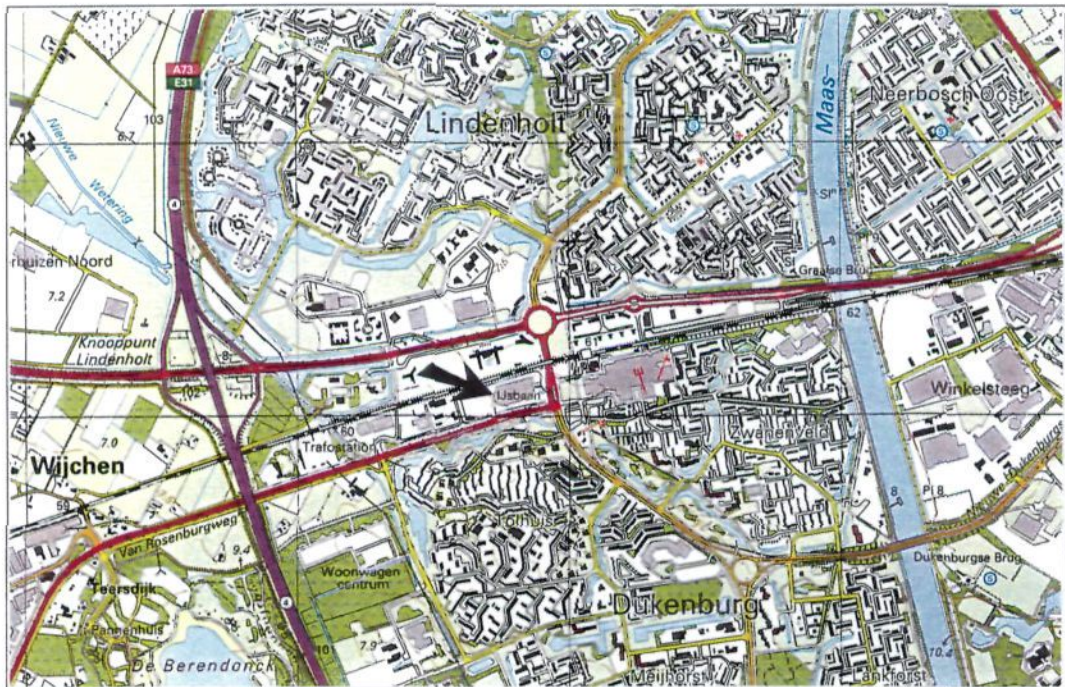
1.	INLEIDING	1
1.1	Waarom deze Startnotitie?	1
1.2	Betekenis van de Startnotitie	2
1.3	<i>Voorgenomen activiteit in hooflijnen</i>	3
1.4	Inspraak	5
1.5	Opzet van de Startnotitie	5
2.	PROBLEEMANALYSE EN DOEL	7
2.1	Beleidskader	7
2.2	Behoeftte en doelgroepen	12
2.3	Doel- en probleemstelling	15
3.	DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	17
3.1	Bestaande situatie Triavium	17
3.2	Randvoorwaarden en uitgangspunten	18
3.3	Nieuwbouwplannen	19
3.4	Bereikbaarheid en verkeersontsluiting	22
3.5	Parkeren	24
3.6	Fasering	24
3.7	Alternatieven en varianten	25
4.	TE VERWACHTEN EFFECTEN	27
4.1	Verkeer en vervoer	27
4.2	Woon- en leefmilieu	28
4.3	Ruimtelijk-visuele effecten	29
4.4	Bodem, water en ecologie	30
4.5	Overige effecten	30
5.	BESLUITVORMING EN PROCEDURE	31
5.1	Reeds genomen besluiten	31
5.2	Nog te nemen besluiten	31
5.3	Betrokkenen bij de milieu-effectrapportage	32
5.4	Procedure en planproces	34

VERKLARENDE WOORDENLIJST**BRONNEN EN LITERATUUR**

1. INLEIDING

1.1 Waarom deze Startnotitie?

ICE Vastgoed Groep (nader te noemen ICE) wil aan weerszijden van het bestaande congres- en ijsbanencomplex het Triavium in Nijmegen een skihal, megabioscoop en een hotel realiseren. De nieuwbouwplannen worden aangeduid als het 'Triavium Leisure Time Project'. Binnen het huidige bestemmingsplan is de realisatie van de skihal, de megabioscoop en het hotel niet mogelijk. Hiervoor is een herziening van het bestemmingsplan nodig. Deze herziening wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen en bepaalt de bestemming van de grond, het gebruik ervan en de bouwmogelijkheden.



Figuur 1.1. De ligging van het Triavium in Nijmegen.

Voordat de herziening van het bestemmingsplan kan worden vastgesteld, moet de in de Wet milieubeheer vastgelegde procedure van de *milieu-effectrapportage (m.e.r.)* worden doorlopen. In het gewijzigd Besluit milieu-effectrapportage 1994 van 7 mei 1999 is aangegeven welke activiteiten moeten worden aangemerkt als m.e.r.-plichtig. Dit geldt onder meer voor de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt (Onderdeel C.10.1). Omdat de combinatie van skihal, megabioscoop en hotel gezamenlijk naar verwachting circa 1.100.000 bezoekers per jaar zullen aantrekken, betreft het een voornemen waarvoor de m.e.r.-procedure verplicht is. Het Besluit bepaalt voorts dat de vaststelling van het ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet, in dit geval een herziening van het bestemmingsplan, het m.e.r.-plichtige besluit is.

De m.e.r.-procedure is erop gericht een goed beeld te krijgen van de verwachte milieu-effecten, zodat de mogelijke gevolgen in de besluitvorming kunnen worden meegenomen. In de procedure heeft ICE de rol van initiatiefnemer en treedt de gemeenteraad van Nijmegen op als bevoegd gezag. In het kader van de procedure is de initiatiefnemer verplicht twee rapporten op te stellen: deze *Startnotitie* en als vervolg daarop het *Milieu-effectrapport (MER)*. In het laatstgenoemde document worden de voorgenomen aanleg en inrichting van het Triavium Leisure Time project op hun milieu-effecten beoordeeld. Ook zal hierin worden aangegeven op welke wijze het project het beste kan worden gebruikt en beheerd met het oog op de beperking van ongewenste milieu-effecten. Het onderzoek kan aanleiding zijn de oorspronkelijke plannen bij te stellen en dient ter onderbouwing van de besluitvorming over de herziening van het bestemmingsplan.

Met het uitbrengen van deze Startnotitie is de m.e.r.-procedure voor het Triavium Leisure Time Project officieel van start gegaan.

1.2 Betekenis van de Startnotitie

Doel Startnotitie

Het doel van deze Startnotitie is het verschaffen van informatie over de geplande activiteit zoals de aard, de omvang, het doel en de achtergronden van de nieuwbouwplannen. Daarnaast bevat de Startnotitie een eerste verkenning van mogelijke milieu-effecten en van mogelijke varianten en alternatieven die in het MER worden onderzocht.

De informatie in de Startnotitie is bestemd voor alle betrokkenen bij de voorgenomen activiteit, zoals de gemeente Nijmegen, de bevolking, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) en de voorgeschreven wettelijke adviseurs. Door de Startnotitie te publiceren worden insprekers en adviseurs in de gelegenheid gesteld om informatie in te winnen over de voorgenomen plannen en voorstellen te doen voor de inhoud van het milieueffectonderzoek.

De Startnotitie is voor de Commissie m.e.r. de basis voor haar advies aan het bevoegd gezag. In dat advies wordt aangegeven welke milieu-aspecten op welke manier in het MER onderzocht zouden moeten worden. Mede op basis van dit advies, de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag uiteindelijk de definitieve richtlijnen vast voor de inhoud van het MER. Hiermee wordt het inhoudelijke onderzoeks kader voor het uit te voeren milieueffectonderzoek vastgelegd.

Relatie tot het milieu-effectrapport en het bestemmingsplan

Het MER zal op basis van nadere verkenningen van het voornemen inzicht bieden in de mogelijk optredende positieve en negatieve milieu-effecten. Door het ontwikkelen van een zogenaamd 'Meest milieuvriendelijk alternatief' van het voornemen zal in het MER worden aangegeven hoe de positieve

effecten het beste kunnen worden benut (denk aan gebruik openbaar vervoer en intensief ruimtegebruik) en hoe de negatieve milieu-effecten zoveel mogelijk kunnen worden beperkt.

De informatie uit het MER kan de gemeenteraad van Nijmegen gebruiken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Het opstellen van de herziening van het bestemmingsplan en van het MER zal voor een belangrijk deel gelijktijdig plaatsvinden, zodat de bestemmingsplan- en de m.e.r.-procedure zoveel mogelijk worden gestroomlijnd. De resultaten van het milieu-effectonderzoek kunnen zo ook worden verwerkt in de herziening van het bestemmingsplan. De fase van inspraak van beide producten vindt vervolgens gelijktijdig plaats, zodat insprekers kunnen zien hoe de resultaten van het milieu-effectonderzoek hun invloed hebben gehad op de ontwerp-herziening van het bestemmingsplan.

1.3 Voorgenomen activiteit in hoofdlijnen

De voorgenomen activiteit betreft de realisatie, het gebruik en het beheer van een skihal, een megabioscoop en een hotel aan weerszijden van een bestaand congres- en ijsbanencomplex (het Triavium), inclusief bijbehorende voorzieningen. De locatie van de voorgenomen activiteit wordt begrensd door de Van Schuylenburgweg, Van Rosenburgweg, Eijkelboomweg en de spoorlijn Nijmegen-Den Bosch (= plangebied).

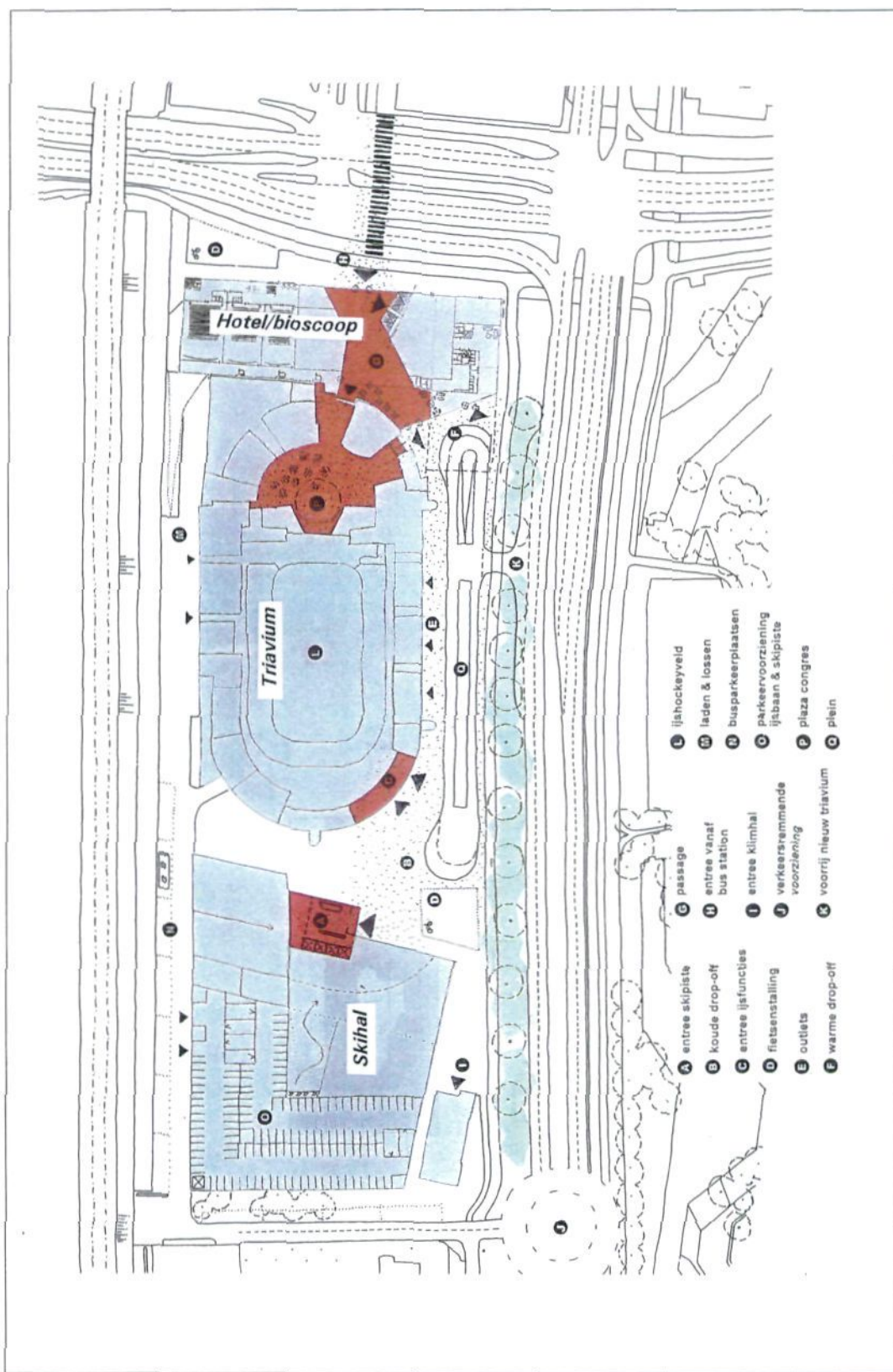
In hoofdzaak gaat het om:

- Een skihal met een 180 meter lange baan met een bebouwingsoppervlak van circa 8.600 vierkante meter en een hoogte van circa 40 meter;
- Een multiplexbioscoop met 10 à 12 zalen en maximaal 2.500 stoelen en met een bebouwingsoppervlak van circa 2.600 vierkante meter en een hoogte van circa 35 meter;
- Een hotel met circa 160 kamers met een bebouwingsoppervlak van circa 700 vierkante meter en een hoogte van ongeveer 40 meter.

De bovengenoemde lengte-, oppervlakte- en hoogtematen zijn indicatief en mede opgesteld op basis van een eerste massastudie. De uiteindelijk te realiseren maten hangen af van het definitieve ontwerp. Zo is de hoogte van de skihal die bovenop een parkeergarage wordt gebouwd bijvoorbeeld mede afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Voorts gaat het om de volgende bijbehorende voorzieningen:

- Een bovengrondse parkeergarage onder de skipiste met een capaciteit van ongeveer 800 parkeerplaatsen;
- Een ondergrondse parkeergarage onder het hotel en de megabioscoop met een capaciteit van circa 350 parkeerplaatsen;



Figuur 1.2. De ligging van de nieuwe skihal, megabioscoop en hotel naast het Triavium, op basis van de voorlopige schetsen in het 'Masterplan Triavium Nijmegen' van februari 1999.

- Overige aanvullende en ondersteunende voorzieningen zoals bijvoorbeeld horeca, tennis- en squashbanen, kantoor- en personeelsruimten, vormen van 'family-entertainment', commerciële dienstverlening en aanverwante detailhandel.

De skihal wordt gesitueerd op het huidige (parkeer)terrein ten westen van het Triavium. De parkeervoorziening onder de skipiste dient mede ter compensatie van het verlies van het aantal bestaande parkeerplaatsen rondom het huidige Triavium. Het hotel en de megabioscoop worden samen ondergebracht in één bouwmassa aan de oostzijde van het Triavium en gekoppeld aan de bestaande bebouwing. Hierin worden ook een nieuwe hoofdentree en passage ondergebracht van waaruit het Triavium bereikbaar zal zijn.

1.4 **Inspraak**

Nu de Startnotitie bekend is gemaakt, kan een ieder aangeven welke onderwerpen naar zijn of haar mening in het MER moeten worden onderzocht. Het bevoegd gezag zal bij het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER met deze inspraakreacties rekening houden.

Schriftelijke reacties op de Startnotitie kunnen worden toegestuurd naar:

*Gemeenteraad van Nijmegen
P/a Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN*

Als het MER is aanvaard, zal het samen met de herziening van het bestemmingsplan worden gepubliceerd. Er volgt dan opnieuw een inspraakronde, waarbij een ieder zijn of haar mening kan geven over de volledigheid en juistheid van het MER en tevens zijn of haar zienswijze bekend kan maken op de ontwerp-herziening van het bestemmingsplan.

1.5 **Opzet van de Startnotitie**

De Startnotitie bestaat uit vijf hoofdstukken.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 nader in gegaan op het beleidskader en de behoefte en onderscheiden doelgroepen voor de voorgenomen activiteit. Op basis daarvan wordt aan het eind de probleemstelling en doelstelling geformuleerd.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de voorgenomen activiteit nader verkend op verschillende onderdelen. Tevens wordt ingegaan op de mogelijke alternatieven en varianten die in het MER zullen worden onderzocht.



In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke milieu-aspecten in het MER zullen worden belicht en op welke wijze dit zal plaatsvinden.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 een overzicht gegeven van de reeds genomen en de nog te nemen besluiten met betrekking tot de voorgenomen activiteit. Tevens wordt hierin de procedure met de inspraakmogelijkheden beschreven en aangegeven wie de betrokkenen bij dit proces zijn.

2. PROBLEEMANALYSE EN DOEL

Voor de besluitvorming over het Triavium Leisure Time project is het van belang inzicht te hebben in de mate waarin de nieuwbouwplannen passen in *de marktontwikkelingen en in het huidige beleid van overheden. In dit hoofdstuk wordt daarom achtereenvolgens ingegaan op het beleidskader (met een accent op het gemeentelijk beleid), de behoefte en doelgroepen en het doel van het project. Dit leidt uiteindelijk tot de beschrijving van de probleemstelling die geleid heeft tot de nu in gang gezette besluitvormingsprocedure.*

2.1 Beleidskader

Gemeentelijk beleid en initiatieven

Eind jaren tachtig is een begin gemaakt met de (her)ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de westelijke stadsdelen Dukenburg (met 30.000 inwoners) en Lindenholt (met 15.000 inwoners). Dit ongeveer 2,5 kilometer lange gebied, dat vanwege haar ligging de naam "Brabantse Poort" draagt, was toen nog hoofdzakelijk onbebouwd en werd beheerst door verkeerswegen. Inspelend op de goede bereikbaarheid van het gebied, zowel per openbaar vervoer als over de weg, en het rijksbeleid zijn voor het stedelijke vernieuwingsgebied Brabantse Poort begin jaren negentig onder meer de volgende doelstellingen geformuleerd (Gemeente Nijmegen, 1991):

- Versterking van de stedelijke entree en van de relatie tussen de stadsdelen Dukenburg en Lindenholt;
- Creëren van ruimte voor een grote diversiteit aan bestemmingen waaraan behoefte is op stedelijk niveau en die aan de leefkwaliteit van Dukenburg en Lindenholt een meerwaarde geven;
- Versterking van de sociaal-economische positie van de stad en het vergroten van de werkgelegenheid in de dienstensector;
- Forse uitbreiding van het aantal langzaamverkeersverbindingen in combinatie met een verhoging van de sociale veiligheid en de verblijfskwaliteit door een goede inrichting van het openbare gebied met ondersteunende functies zoals wonen en avondactiviteiten;
- Meer ruimte voor het openbaar vervoer en een betere koppeling tussen bus en trein;
- Oplossen van verkeersproblemen onder meer door het omvormen van de Wychenseweg 'van autoweg naar stadsweg'.

De visie op de Brabantse Poort is vertaald in een stedenbouwkundig plan dat de bestaande kwaliteiten van de Brabantse Poort benut en verder versterkt. In het plan is ruimte voorzien voor een gevarieerd aanbod aan functies als winkels, bedrijven, kantoren, woningen en vrije tijdsvoorzieningen, allemaal gesitueerd in de directe nabijheid van de bestaande NS-voorstadshalte met busstation en het al bestaande winkelcentrum Dukenburg. Het huidige congres- en ijsbanencomplex het Triavium was daarin ook al voorzien en is

later ook gebouwd in een deelgebied dat hiertoe speciaal is aangewezen. De plannen voor de Brabantse Poort zijn vanaf het begin sterk gericht op 'cityvorming' op stadsdeelniveau.

In de *Structuurvisie Nijmegen* (Gemeente Nijmegen, 1991) is de gewenste ontwikkeling van de Brabantse Poort als te ontwikkelen locatie voor kantoren, centrumfuncties (zoals sportcentrum) en wonen bevestigd en op stadsniveau nader aangeduid als 'te ontwikkelen knooppunt langs de centrale as'. De bedoelde stedelijke hoofdas wordt gevormd door de Graafseweg/Wychenseweg, die vanuit Wychen tot in het centrum van de stad loopt. De knooppunten op deze stadsas vormen aanknopingspunten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de Brabantse Poort gaat het daarbij primair om de ontwikkeling van kantoren, centrumfuncties en wonen. In de *Structuurvisie* is verder aangegeven dat voor het versterken van de toeristische mogelijkheden met name de centrumgebieden (binnenstad en Brabantse Poort) moeten worden uitgebouwd. Daarbij worden onder andere een congrescentrum en een 'free time centre' genoemd.

De visie op de Brabantse Poort is juridisch vertaald in het op 15 mei 1991 door de gemeenteraad van Nijmegen vastgestelde *Bestemmingsplan Brabantse Poort*. Dit plan kent diverse (uit te werken) bestemmingen. Het gebied van het huidige Triavium is aangegeven als uit te werken recreatieve bestemming, in hoofdzaak ten behoeve van een multifunctioneel ijsbanencomplex. Als aanvullende voorzieningen worden in de bestemmingsomschrijving onder meer genoemd: squasbanen, fitnesscentrum, sauna, zwembad, alsmede een horecabedrijf en andere kleinere gebouwen ten behoeve van recreatieve doeleinden.

In het *Uitwerkingsplan Brabantse Poort VI: multifunctioneel sportcomplex, waaronder ijsbaan* is het bestemmingsplan in 1994 nader uitgewerkt. In dit plan is bepaald dat nagenoeg het hele terrein voor 70 procent mag worden bebouwd. Ruimte moet daarbij zijn voor parkeren. De maximale bebouwingshoogte is in principe 22 meter. In het bestemmingsplan is de directe omgeving van de NS-voorstadshalte, waar ook het huidige Triavium in ligt, aangewezen als een zogenaamde 'B-locatie'; een locatie die goed ontsloten is per openbaar vervoer én per auto en waar de vestiging van bedrijven en voorzieningen met matige tot hoge aantallen werknemers en/of bezoekers gewenst is.

Belangrijk element in het bestemmingsplan vormt de parkeernormering. Deze is gericht op het tegengaan van langparkeren, met name door werkers, in het gebied binnen acht minuten loopafstand van de NS-voorstadshalte. Uitgangspunt voor de bereikbaarheid is namelijk de beperking van het autobebouwingsgebruik en bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Voor langparkeren (werknemers) geldt dan ook een reductie op de normale norm die kan oplopen tot 40 procent; voor bezoekers geldt geen reductie. In het uitwerkingsplan (toelichting) is het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen voor het Triavium (op 1 minuut loopafstand van het station), bepaald op tussen de 400 en 500 voor het dagelijkse gebruik. Bij grote eve-

nementen kan er volgens het uitwerkingsplan tevens gebruik worden gemaakt van openbare parkeervoorzieningen in de omgeving, zoals de parkeerplaatsen van winkelcentrum Dukenburg (op niet winkeltijden).



Figuur 2.1. Busstation (met daarachter NS-station) gezien vanaf de ingang van het Triavium.

In de afgelopen tien jaar zijn de meeste planonderdelen van de Brabantse Poort gerealiseerd en zijn veel doelstellingen bereikt. Eén van de weinige planonderdelen die nog niet zijn gerealiseerd, is de uitbreiding van het winkelcentrum aan de overzijde van de Van Schuylenburgweg (richting Spijkershofplein). Momenteel is ook hiervoor een stedenbouwkundig plan in voorbereiding. Dit gaat uit van circa 3000 m² detailhandel (warenhuisachtig), 3000 m² leisure- (oftewel ontspannings/vertier-)functies en circa 90 woonappartementen. Hiermee kan het bestaande winkelcentrum beter gaan functioneren en wordt een bijdrage geleverd aan de gewenste stimulering van de woonfunctie. Daarbij bestaat overigens nog de mogelijkheid van een gedeeltelijke wijziging van de woonfunctie in een minder geluidgevoelige kantoorbestemming vanwege wegverkeerslawaai. Onder de geplande winkeluitbreiding wordt een parkeergarage gerealiseerd met voldoende parkeerplaatsen binnen de gestelde normen.

Uit het *verslag van de gemeenteraadsvergadering van december 1999* blijkt dat de geplande uitbreidingen bij het Triavium en van het winkelcentrum positief worden begroet. Wel wordt aangegeven dat nadrukkelijk gekeken zal moeten worden naar de gevolgen die deze projecten voor de omgeving kunnen hebben. Als gevolg van de groei van verkeersaantrekkende (publieks)functies is er namelijk sprake van een toenemende drukte op de verkeerswegen in het gebied en hebben omwonenden in toenemende mate last van parkeerdruk rondom publiekstrekkende functies, met name ook tijdens



teit en geluidhinder (Ministerie van VROM, 1998). De doelstellingen voor de lokale luchtkwaliteit zijn bijvoorbeeld vertaald in grens-, richt- en streefwaarden. De meest kritische componenten die vrijkomen door wegverkeer in relatie tot de kans op overschrijding van luchtkwaliteitsnormen zijn stikstofdioxide (NO₂), koolstofmonoxide (CO), benzeen en mogelijk zwarte rook (fijn stof). Nieuwe activiteiten kunnen aan deze doelstellingen van het milieubeleid worden getoetst.

Conclusie

Uit het geldende beleidskader mag worden geconcludeerd dat de plannen van de initiatiefnemer goed passen in de ontwikkelingsvisie van de gemeente Nijmegen op de Brabantse Poort. Wel zal bij de uitwerking van de plannen sterk rekening moeten worden gehouden met de lokale verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de parkeerproblematiek (geldende parkeernormering). Uit een oogpunt van bundeling van verstedelijking, intensief ruimtegebruik en mobiliteitsgeleiding sluiten de plannen ook goed aan bij de doelstellingen in het regionaal beleid en het rijksbeleid. In de verdere uitwerking en beoordeling van de plannen zal rekening moeten worden gehouden met de doelstellingen van het milieubeleid.

2.2 Behoeftte en doelgroepen

Door de initiatiefnemer zijn verkenningen uitgevoerd naar de marktpotentie van de megabioscoop, de skihal en het hotel. De resultaten van deze verkenningen zijn in deze paragraaf beknopt weergegeven.

Bioscoop

Uit onderzoek naar de marktpotentie van de bioscoop blijkt dat in Nederland sinds enige jaren sprake is van een toenemend bioscoopbezoek per hoofd van de bevolking (Moret, Ernst & Young, 1999). Tegelijkertijd blijkt dat er nog een duidelijke achterstand is ten opzichte van andere West-Europese landen, zoals Ierland, Engeland, België en Duitsland, waar de ontwikkeling van grote multiplexbioscopen een grote stijging van het bioscoopbezoek laten zien. Het bezoek in steden ligt traditioneel hoger, maar juist ook door vestiging aan de rand van stedelijke gebieden blijken de multiplexbioscopen nieuwe groepen bezoekers aan te trekken. De verwachting is dat het bioscoopbezoek in Nederland, door een selectieve uitbreiding van het aanbod, nog aanmerkelijk kan toenemen tot het niveau van de omringende landen. Een aantal van vier bezoeken per inwoner per jaar (op landelijk niveau) wordt niet uitgesloten.

Binnen Nederland neemt Nijmegen met 1,6 bezoeken per inwoner per jaar en een stoelaanbod van één stoel per 124 inwoners, een middenpositie in ten opzichte van andere (middel)grote steden. Koplopers als Groningen en Amersfoort kennen een bezoekfrequentie van circa 3,1 bezoeken per inwoner per jaar. Dit wordt bereikt bij lagere stoel- en zaaldichtheden.

De verwachting is dat bij een uitbreiding van de zaal- en stoelcapaciteit, volgens het plan van de initiatiefnemer en de overige plannen in Nijmegen en omgeving, de bezoekfrequentie in Nijmegen en omgeving kan stijgen tot 3,2 bezoeken per inwoner per jaar in 2001. De megabioscoop heeft een functie voor zowel de stad als de regio en zal naar verwachting tussen de 600.000 en 700.000 bezoekers per jaar gaan trekken. Het merendeel van deze bezoekers zal 's avonds en in de weekenden de megabioscoop bezoeken. Het verzorgingsgebied omvat naast Nijmegen ook de omliggende kernen als Malden, Wychen en Beuningen. Uitgaande van een maximale auto-reistijd van een half uur loopt het verzorgingsgebied in westelijke richting bijvoorbeeld tot aan Oss. De megabioscoop zal ook nog enige bezoekers aantrekken uit Arnhem.

Het marktpotentieel vloeit voort uit de specifieke kwaliteiten van multiplexbioscopen (meer zalen, goede bereikbaarheid, technische perfectie). Dit nieuwe produkt van exploitant Pathé in de regio Nijmegen maakt het mogelijk nieuwe doelgroepen aan te trekken. Het is de bedoeling om naast de bestaande groep van 'frequente bezoekers', die voor een belangrijk deel bestaat uit personen jonger dan 30 jaar woonachtig in centra, vooral ook bezoekers aan te trekken die tot nu toe niet of heel weinig naar de bioscoop gingen. Hierbij wordt met name gedacht aan oudere doelgroepen – vaak ook in familieverband – van een hogere welstandsklasse, woonachtig in de buitenwijken of in de regio en die nu de traditionele theaters niet of nauwelijks meer bezoeken. Dit wordt bereikt door gelijktijdig meer films op meer verschillende tijdstippen te vertonen en populaire films langer in roulatie te houden. Het theater zal waarschijnlijk iets duurder zijn dan traditionele theaters, maar zal daarvoor ook een eigen, hoge kwaliteit op het vlak van beeld, geluid en zitcomfort bieden. Hiermee wordt, evenals met een moderne uitstraling van gebouw, buffet en foyers, ingespeeld op de trend van een grotere vraag naar entertainment van een hoger niveau, zoals die bij diverse doelgroepen leeft. Daarmee zal de megabioscoop gaan functioneren naast de bestaande bioscopen in Nijmegen (filmhuis Cinemariëburg/Scala en overige). Deze hebben op basis van hun produkt en/of ligging (in het centrum) een eigen marktpositie. Voor de bioscopen in de omliggende gemeenten zal de concurrentie met de nieuwe megabioscoop groter zijn.

Skihal

In Nederland zijn momenteel enige tientallen outdoor-skibanen met zogenaamde 'borstelmaten' in gebruik. Op enkele uitzonderingen na zijn de banen in lengte en kwaliteit vergelijkbaar en hebben ze een kleine regionale functie. Deze borstelbanen worden uitsluitend gebruikt door mensen die het skiën willen gaan leren, of die door lessen in het seizoen hun vakantie willen voorbereiden. Het nadeel van deze borstelbanen is dat ze niet beschermd zijn tegen slecht weer en daardoor vaak onzekerheden kennen in de exploitatie.

In 1995 is in de gemeente Rucphen nabij Roosendaal de eerste overdekte skibaan ontwikkeld, die door de toegepaste bouwfysische uitvoering ('koelkast-effect') geschikt is gemaakt voor toepassing van echte sneeuwcondi-

ties. Hiermee is een geheel nieuwe ontwikkeling op wintersportgebied in gang gezet. Naast de functie als les- en trainingsfaciliteit ontwikkelt zich daarbij een recreatiemogelijkheid voor skiën en sneeuwvermaak en ontstaan groepen van lessers en recreanten die 1 à 2 uur gaan skiën. Ook is een ontwikkeling te bespeuren van het gebruik door gezelschappen met aansluitende activiteiten als vergaderen, groepsdiners of andere activiteiten. In deze opzet van skibanen kan de skibaan het gehele jaar in exploitatie zijn. Bij de grote investeringen die bij deze ontwikkelingen nodig zijn, past een groter verzorgingsgebied om het benodigde aantal bezoekers voor een goede exploitatie te kunnen halen. Uit de ervaringen bij de reeds bestaande skibanen in Nederland is gebleken dat het verzorgingsgebied van een dergelijke skibaan overeenkomt met een regio met een straal van ongeveer 50 kilometer (= 1/2 tot 1 uur auto-rijden). Bestaande indoor-skibanen in Nederland liggen in Rucphen (Ski-dome), Zoetermeer (Snow-world), Spaarnwoude Velzen-Zuid (Snow-planet) en Valkenswaard (Montana). Plannen voor de ontwikkeling van nieuwe indoor-skibanen bestaan in Nieuwegein, Almere, Heel, Enschede, Den Haag, Tilburg (Efteling) en Nijmegen.

Uit ervaringen en onderzoek bij de bestaande indoor-skibanen blijkt dat de exploitatie in de zomermaanden moeizaam is. In deze maanden moet de omzet voornamelijk komen van speciale acties en groepsbezoeken. De groepen (bijvoorbeeld verjaardagspartijen, personeelsuitstapjes, seminars en dergelijke) hebben over het algemeen behoefte aan meerdere activiteiten rondom de skibaan. Bij de nieuwe ontwikkelingen is het dus van belang de skibaan te plaatsen in een omgeving of gebouw waarin voldoende andere ontspanning kan worden gevonden. De voorgenomen opzet van het Triavium Leisure Time Project sluit aan bij deze marktontwikkeling. Door het combineren van de al bestaande schaatsbaan met een nieuwe indoor-skibaan ontstaat een unieke wintersport-recreatievoorziening met een regionale uitstraling.

Hotel

In het Businessplan Dorint Hotel Nijmegen (Dorint, 1999) worden drie doelgroepen onderscheiden voor het nieuwe hotel bij het Triavium. Het accent ligt daarbij op het zakelijk segment. De belangrijkste doelgroep is het nationale en internationale bedrijfsleven rondom Nijmegen. Binnen het zakelijke segment wordt dit als primaire markt beschouwd. De hotelfaciliteiten en de vergaderaccomodatatie zullen hierop worden aangepast en van bovengemiddelde kwaliteit zijn. Het zakelijk bezoek zal overwegend in 42 midweken plaats hebben. Circa 80 procent van alle overnachtingen zal in midweken plaatsvinden.

Voor de weekenden en het zomerseizoen is als aanvullende doelgroep de 'sport en wellness guest' onderscheiden. Deze gasten kunnen tevens profiteren van voorzieningen in de directe omgeving (ijsbaan en skihal) en in de regio (bijvoorbeeld kuuroorden Sanadome Nijmegen en Thermen te Arcen en golfcourses). Ook richt men zich op groepsverblijf via touroperators. De aanwezigheid van het Triavium en de megabioscoop is een winstpunt en zullen positief bijdragen in de exploitatie van het gehele project.

Tot slot richt exploitant Dorint zich, ten aanzien van restaurant, barbezoek en feesten, ook op de lokale markt, omdat er in de directe omgeving weinig aanbod is. Voorzieningen als sauna, zwembad en fitness-ruimte zullen in dit kader ook toegankelijk zijn voor niet hotel-gasten en net als bars en restaurant een informeel karakter krijgen.

In het Businessplan wordt uitgegaan van een 3 tot 4 sterren hotel, dat in de markt geprofileerd zal worden als vergader/congres locatie met zeer goede parkeer- en ontspanningsfaciliteiten, liggend op een goed bereikbare locatie binnen het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Daarmee kan het complementair zijn aan het bestaande aanbod van 2 tot 4 sterren hotels, die in de stad of in de groene omgeving ten zuidoosten van Nijmegen zijn gelegen. Jaarlijks wordt rekening gehouden met circa 41.000 overnachtingen in het hotel.

2.3 Doel- en probleemstelling

Op grond van het geldende beleidskader en de beschreven marktontwikkelingen kan het doel van de activiteit, de probleemstelling en het doel van het MER als volgt worden verwoord.

Doel van de activiteit

Het doel van de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer is de bouw en exploitatie van een skihal, megabioscoop en een hotel, met bijbehorende parkeervoorzieningen en winkel- en horecafuncties, als aanvulling op het bestaande multifunctionele congres- en ijsbanencomplex het Triavium.

Het voornemen draagt bij aan een verbreding van het aanbod aan recreatieve voorzieningen in Nijmegen, aan een versterking van de Brabantse Poort als ontspanningscentrum, zowel overdag, in het weekend als 's avonds en aan een versterking van het draagvlak van het multifunctionele complex het Triavium. Door het toevoegen van deze nieuwe voorzieningen aan het bestaande Triavium kan een recreatieve en bedrijfseconomische meerwaarde ontstaan doordat de verschillende functies elkaar wederzijds versterken.

Probleemstelling

Met het voornemen van ICE wordt ingespeeld op de marktbehoeften, op het beleid en op de visie van de gemeente Nijmegen op de Brabantse Poort. De realisatie van deze voorzieningen op het bestaande terrein van het Triavium is echter niet mogelijk binnen de huidige regeling van het bestemmingsplan. Om de nieuwbouwplannen te kunnen realiseren, moet het geldende bestemmingsplan dan ook gedeeltelijk worden herzien.

Doel van het MER

De gemeente Nijmegen is bereid het bestemmingsplan te herzien, maar wil daarbij zorgen voor een zo goed mogelijke ruimtelijke, verkeerskundige en milieuhygiënische inpassing van het project in zijn omgeving. Om dit te bereiken, zal een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Doel van dit



MER is om het bevoegd gezag de informatie te leveren, die het mogelijk maakt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het Triavium Leisure Time Project.

3. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit betreft de bouw van een skihal, megabioscoop en hotel op het terrein van het multifunctionele congres- en ijsbanencomplex het Triavium, dat is gelegen tussen de spoorlijn Nijmegen-Den Bosch, de Van Schuylenburgweg en de Van Rosenburgweg. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit nader omschreven en wordt aangegeven met welke alternatieven het voorstel zal worden vergeleken in het MER.

Opgemerkt wordt dat het hier gaat om een eerste beschrijving van het voor-nemen op basis van een voorlopig en globaal ontwerp, het "Masterplan Tria-vium Nijmegen" van februari 1999, en op basis van de inzichten die daarna zijn ontstaan. Het programma (van eisen) en ontwerp worden op dit moment verder uitgewerkt en zullen in een latere fase definitief worden bepaald en in het MER, op basis van de dan beschikbare kennis, zo goed mogelijk worden beschreven.

3.1 Bestaande situatie Triavium

Het huidige Triavium is gelegen op een rechthoekig terrein van circa 3,5 hec-tare. De entree is aan de oostzijde, aan de Van Schuylenburgweg. Het Tria-viumcomplex bevat een ijshockeyveld, een 333 meter lange schaatsbaan, een (horeca)plaza en acht congreszalen. Het complex wordt van oorsprong multifunctioneel gebruikt. Zo worden er jaarlijks tal van verschillende evene-menten en grotere congressen georganiseerd.



Figuur 3.1. Huidige situatie bij het Triavium met op de achtergrond de Klimhal.

Aan de voorzijde ligt een klein voorplein met enkele waterbekkens. Aan de achterzijde ligt een parkeerterrein, met in de uiterste zuidwesthoek de Klimhal. Het parkeerterrein, dat via de Van Rosenburgweg bereikt wordt, loopt in de smalle strook tussen spoordijk en Triavium door tot in het voorplein waar een draailus met parkeervoorziening voor het zalencentrum is opgenomen.

3.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Op de vormgeving van het Triavium Leisure Time Project en de inrichting van het Triaviumterrein zijn verschillende factoren van invloed. Deze hangen bijvoorbeeld samen met de terreinbegrenzing en ontsluitingsmogelijkheden van het gebied, de aanwezigheid van het bestaande Triaviumcomplex en de aard van de verschillende recreatieve functies en hun onderlinge samenhang. Al deze factoren kunnen worden onderverdeeld in "randvoorwaarden" en "uitgangspunten". De randvoorwaarden hebben betrekking op de "harde" onderdelen van de inrichting, die niet kunnen worden veranderd. Deze vloeien onder meer voort uit eigendomsverhoudingen, het beleid van overheden of uit wettelijke eisen. De uitgangspunten bieden daarentegen meer ruimte om de inrichting en het gebruik van het terrein – bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkeling van alternatieven in het MER – aan te passen. De voorlopige randvoorwaarden en uitgangspunten worden hieronder genoemd.

Randvoorwaarden:

- De locatie Triavium op de hoek van de Van Rosenburgweg en Van Schuylenburgweg is voor de initiatiefnemer de enige locatie in Nijmegen, die voor de realisatie van het voorgestelde project in aanmerking komt;
- Negatieve effecten van de verkeersafwikkeling per auto en van overige bezoekersstromen in de directe omgeving (met name voor de woonwijken Zwanenveld en Tolhuis) worden zo veel mogelijk beperkt. De ontsluitingen voor het autoverkeer en voor het voetgangersverkeer op de Van Rosenburgweg en de Van Schuylenburgweg zullen via verkeersveilige aansluitingen van voldoende capaciteit worden gerealiseerd;
- Het volgens de parkeernormering op een B-locatie benodigde aantal parkeerplaatsen (= 1.150) zal volledig op eigen terrein worden gerealiseerd;
- Bij het vaststellen van de nieuwe bebouwingsgrenzen zal rekening worden gehouden met de voor spoorwegen geldende minimale bebouwingafstanden en eventuele zichtlijnen.

Uitgangspunten:

- Een zo optimaal mogelijke inrichting gericht op het realiseren van een meerwaarde, zowel ten aanzien het bedrijfseconomisch functioneren van het totale leisure time concept als ten aanzien van het gezamenlijke gebruik en beheer van voorzieningen;
- Een hoogwaardige uitstraling en herkenbaarheid van het complex als geheel en van zijn onderdelen, die recht doen aan de status van de Brabantse Poort als stadsdeelcentrum;

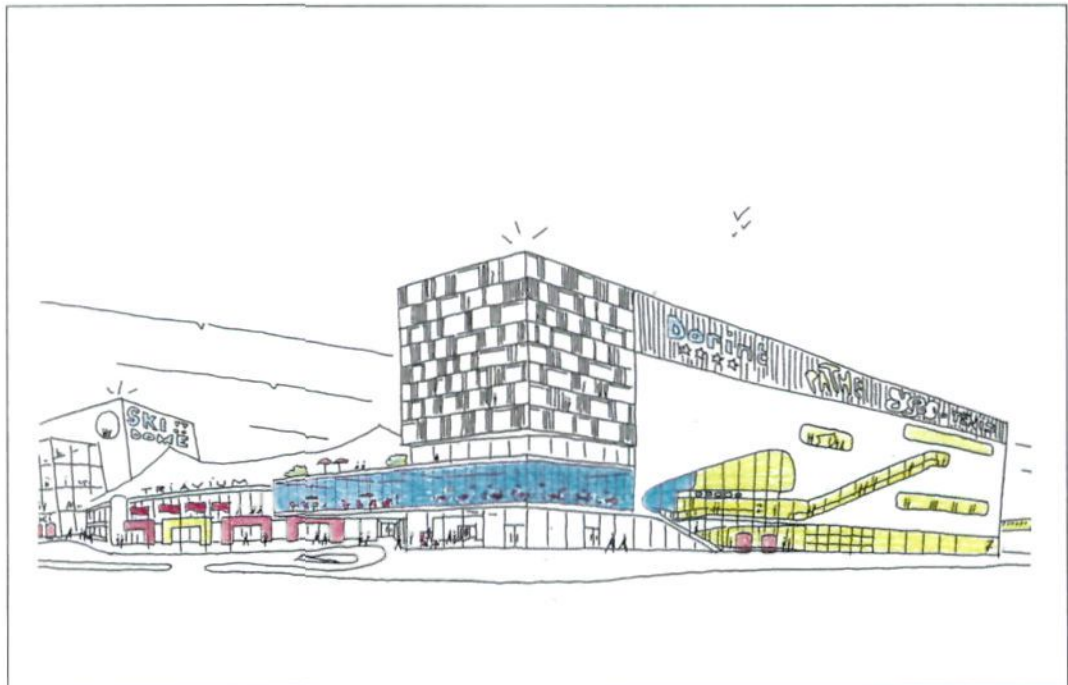
- Een hoogwaardige stedenbouwkundige inpassing die bijdraagt aan de sociale veiligheid en verkeersveiligheid in de omgeving;
- Rekening houden met de mogelijke komst van één beheersregime voor alle parkeervoorzieningen in de Brabantse Poort (met mogelijk uniforme tariefstelling en geautomatiseerde signalering en bewegwijzering) om een maximale uitwisseling van parkeercapaciteit mogelijk te maken;
- Een zodanige aanleg van de ondergrondse parkeergarage, dat geen permanente wijzigingen zullen optreden in de grondwaterstand en grondwaterkwaliteit in de omgeving van het plangebied.

3.3 Nieuwbouwplannen

De uitbreidingsplannen van de initiatiefnemer gaan uit van nieuwbouw van twee bouwmassa's: de skihal met parkeergarage op de huidige parkeerplaats ten westen en het hotel en de megabioscoop ten oosten van het Triavium.

Hotel-bioscoopcomplex

Het hotel-bioscoopcomplex is aan de oostzijde geplaatst in verband met de ligging nabij andere centrumfuncties en nabij het openbaar vervoerknooppunt (trein- en busstation). Het complex zal nagenoeg het huidige voorplein in beslag nemen en een hoogte krijgen van circa 40 meter.



Figuur 3.3. Voorlopige impressie van hotel en bioscoop met de nieuwe hoofdentree/passage, op basis van de voorlopige schetsen in het 'Masterplan Triavium Nijmegen' van februari 1999.

De hotelfunctie, die ongeveer een kwart van het volume in beslag zal nemen, komt te liggen in de zuid-oosthoek, op de hoek Van Schuylenburgweg/Van Rosenburgweg. Naast een foyer en receptie, vergaderfaciliteiten en een res-

restaurant met pianobar krijgt het hotel negen à elf hotelverdiepingen. Hierin worden de hotelkamers en enkele suites ondergebracht. Op de bovenste verdieping is een sportdak voorzien. De ingang van het hotel komt aan de Van Rosenburgweg waar een nieuw voorrijplein is voorzien en de toegang tot de ondergrondse parkeergarage onder het hotel-bioscoopcomplex.

De onderste lagen van het hotel-bioscoopcomplex worden herkenbaar en met veel glas uitgevoerd, waarbij de eerste verdieping enigszins uit de massa springt en de blikvanger vormt.

De megabioscoop, een multiplextheater van Pathé, zal het andere deel in beslag nemen. Het complex krijgt tien à twaalf zalen, met maximaal 2.500 stoelen. De grootste zaal heeft een capaciteit van ongeveer 600 stoelen; de overige tussen de 150 en 250 stoelen.

Het hotel-bioscoopcomplex krijgt een centrale entree die dienst doet als passage en ook toegang zal bieden aan het plaza van het congres- en ijsbanencomplex. Volgens de huidige plannen zijn in de passage verschillende functies voorzien, zoals horeca, een sport-shop en een indisch-restaurant. Het restaurant zal ook van buiten toegankelijk zijn. Daarnaast is – op de begane grond onder het hotel – eventueel ook nog een autoverhuurkantoor (met eigen parkeervoorzieningen) voorzien.

Via een luie trap wordt een vloer bereikt die als het ware hangt in de passage en de toegang vormt tot de megabioscoop. Vanuit de foyer van de bioscoop is er zicht op de schaatsbaan, die op dezelfde hoogte ligt, op de vergaerruimten van het hotel en naar buiten.

Op het dak van het hotel-bioscoopcomplex komen enkele (out-door) sportvoorzieningen, zoals tennisbanen, behorend bij het hotel. Deze functies worden aan drie zijden afgeschermd door de doorgetrokken gevels van de bovenste hotelverdiepingen.

De centrale entree/passage en foyer worden in hoge mate zichtbaar en herkenbaar door hun grote hoogte en het gebruik van transparante materialen. Het multiplexkarakter van de bioscoop wordt geaccentueerd doordat de trappen, naar de in totaal drie bioscoopverdiepingen, door vensters worden begeleid. Het grootste deel van de wanden van het bioscoopcomplex zal echter bekleed zijn. Het is te verwachten dat hierop ruimte zal worden vrijgemaakt voor (licht)reclame, bijvoorbeeld in de vorm van neon-reclame of multi-mediavoorzieningen (voor programma-aankondigingen).

Skihal/parkeergarage

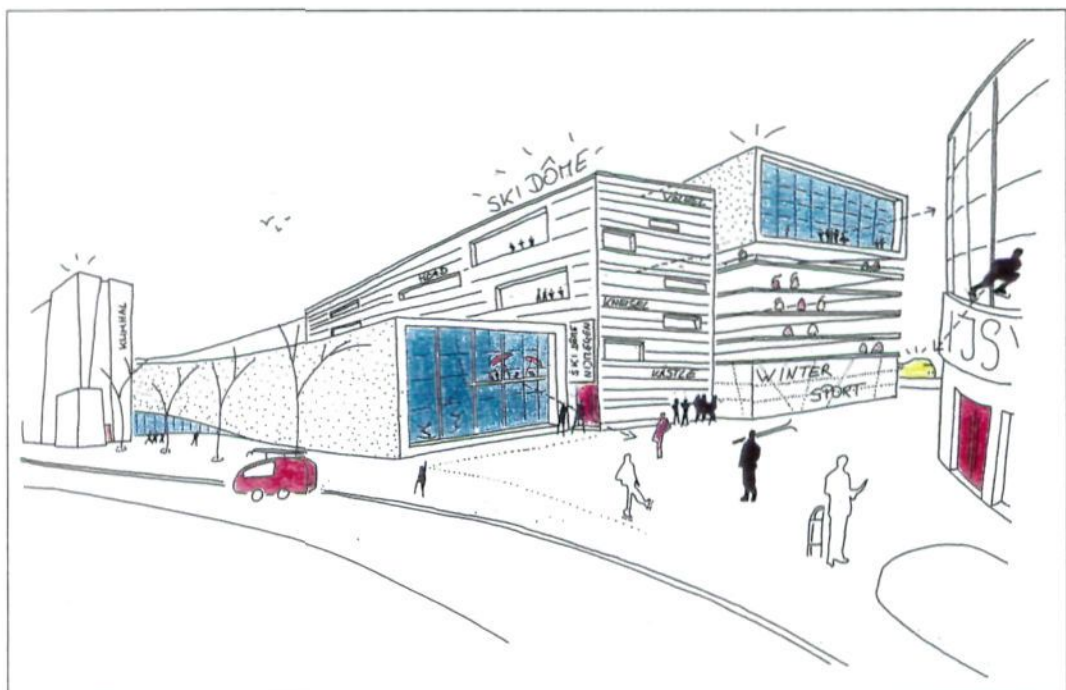
De skihal met parkeergarage wordt ten westen van het Triavium gesitueerd. Het gebouw komt op het terreindeel waarop sinds enige jaren ook de 25 meter hoge Klimhal is gevestigd, en heeft een hoogte van circa 40 meter. De oriëntatie is op het Triavium, waarvoor een nieuwe entree is voorzien, en op het nieuw te construeren voorplein aan de Van Rosenburgweg.

De skihal kent een hoofdpiste en daarnaast een beginnershelling. De circa 180 meter lange hoofdpiste heeft twee haakse bochten naar links. Deze bepalen in belangrijke mate de vormgeving van het gebouw. De beginnershel-

ling ligt centraal in het gebouw samen met het voorzieningencluster waarin zich onder meer de skiliften, de entree en het bedrijfskantoor bevinden.

Als ondersteunende voorzieningen zijn in de huidige plannen voorzien een skiverhuur en sportwinkel, alsmede passende horecagelegenheden (bijvoorbeeld in de vorm van een Bierstübe en Tiroler restaurant). De sportwinkel en sportverhuur zijn, net als de ruimte voor de sneeuwmachine, deels gesitueerd onder de parkeergarage. Deze parkeergarage, met circa 800 plaatsen, bevindt zich bovengronds, maar onder het grootste deel van de skipiste. De parkeergarage wordt open uitgevoerd, waardoor de verschillende dekken met auto's van buitenaf zichtbaar zullen zijn. De garage, die ook betekenis heeft voor het Triavium en de Klimhal, wordt via de Rosenburgweg en Eijkelboomweg toegankelijk.

De technische installaties van de skihal zijn eveneens onder het middenstuk van de helling gelegen en daarbij onder het eerste half verhoogde parkeerdek gebracht. Laden en lossen gebeurt in een ruimte naast de in- en uitrit van de garage, in het deel met daarin ook de sportwinkel, sportverhuur en ruimte voor opslag voor de sneeuwmachine. Op de gevel van de skihal moet rekening worden gehouden met uitingen van (licht)reclame aan meerdere zijden.



Figuur 3.4 Voorlopige impressie van de skihal met parkeergarage, op basis van de voorlopige schetsen in het 'Masterplan Triavium Nijmegen' van februari 1999.

Bouwkundige aanpassingen bestaande Triavium

Als gevolg van de bebouwing van het bestaande voorplein en parkeerterrein zal het bestaande Triavium zich relatief meer gaan oriënteren op de Van Rosenburgweg. Dit zal, behalve door de aanleg van een nieuw voorplein, worden bewerkstelligd door enkele aanpassingen van het bestaande gebouw. Meest in het oog springend is de realisatie van een tweede entree, specifiek

voor ijsfuncties aan de Van Rosenburgweg, aan de zijde van de skihal (parkeergarage). De huidige hoofdentree aan de Van Schuylenburgweg wordt gedeeltelijk opgenomen in de nieuwe passage die deel uitmaakt van het hotel-bioscoopcomplex. In de hoek met het hotel-bioscoopcomplex aan de Van Rosenburgweg blijft een eigen entree tot het plaza en zalencomplex bestaan.

3.4 Bereikbaarheid en verkeersontsluiting

Bereikbaarheid van de locatie

Per auto is de locatie vanuit de wijde regio vooral vanuit het westen en zuiden goed bereikbaar via de auto(snel)wegen A73 en N326. Beide sluiten aan op de A50 die de verbinding vormt naar Noord-Brabant respectievelijk de A15/Over-Betuwe en de A12.



Figuur 3.5. Stedelijke ontsluiting per auto en openbaar vervoer.

Vanuit de stad en directe omgeving wordt de locatie vanuit drie richtingen bereikt, te weten:

- Van Rosenburgweg: verbinding naar het westen, omgeving Grave;
- Van Schuylenburgweg Zuid: verbinding naar stadsdelen in het zuiden;
- Wychense en Graafseweg: verbinding naar stadsdelen/centrum en voor (sub)regionaal verkeer uit (noord-)oostelijke richting.

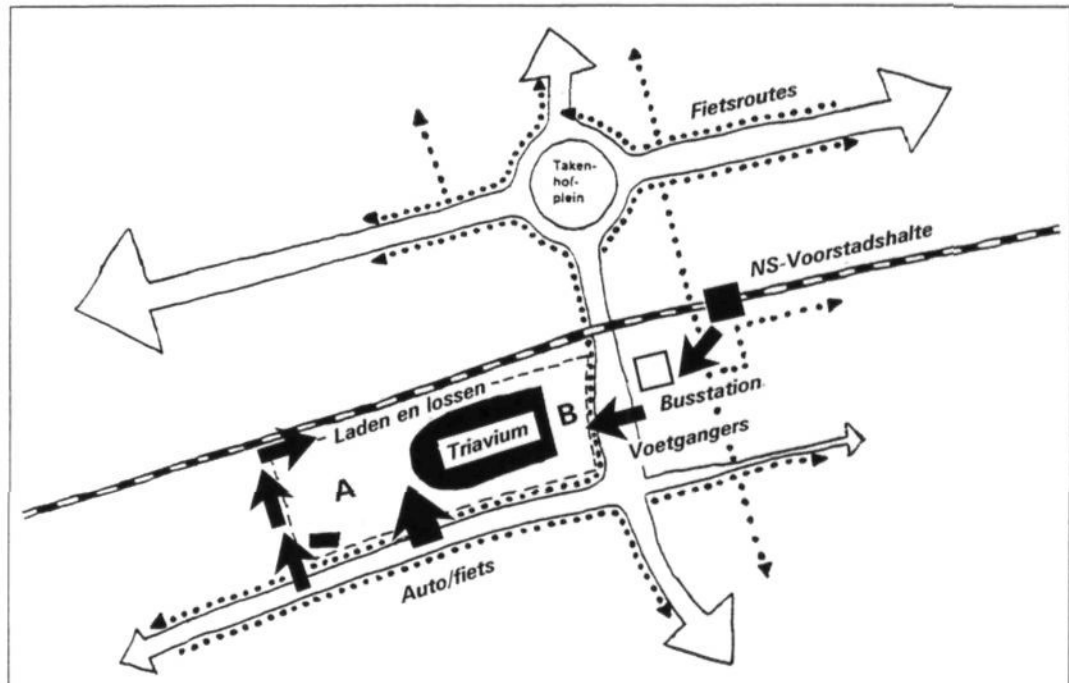
De locatie ligt op korte afstand van een knooppunt van openbaar vervoer. Aan de overzijde van de Van Schuylenburgweg ligt het busstation Brabantse Poort. Direct daarachter, in noordoostelijke richting, bevindt zich de NS-voorstadshalte Nijmegen-Dukenburg. Met de trein zijn er goede

verbindingen naar Oss/'s-Hertogenbosch en naar het centraal station Nijmegen, waar overgestapt kan worden op treinen in de richting Arnhem (Arnhem-Utrecht, Arnhem-Zwolle) en het zuiden (Roermond/Venlo). Met de regionale en stadsbusdiensten zijn grote delen van de stad en regio bereikbaar. Per fiets is het Triavium over alle toevoerwegen goed bereikbaar.

Ontsluiting en inrichting terrein

De ontsluiting van het complex voor het autoverkeer vindt plaats via de Van Rosenburgweg. Zoals al aangegeven zal er een nieuw voorrijplein aan de Van Rosenburgweg worden aangelegd. Dit plein krijgt drie hoofdfuncties:

- Geleiding van de publieksstromen vanaf het hotel-bioscoopcomplex in de richting van de skihal en de Klimhal;
- Auto-drop-off (afzetplek) voor alle op het terrein gelegen functies;
- Toegang tot de parkeergarage onder het hotel-bioscoopcomplex.



Figuur 3.5. Locale ontsluiting van het Triavium Leisure Time Project per auto, openbaar vervoer, fiets en voor laden en lossen (A = locatie skihal, B = locatie hotel/megabioscoop).

Belangrijkste element in het plein is een voorrijcircuit dat parallel ligt aan de Van Rosenburg en hierop aan één zijde (rijbaan richting Grave) ontsloten is. Dit zogenaamde bipolaire circuit kent twee drop-off faciliteiten; een voor de 'warme functies', te weten hotel, bioscoop en congrescentrum (oost), en een voor de 'koude functies' skihal en ijshalcomplex en de Klimhal (west).

De ontsluiting van de parkeergarage onder de skihal geschiedt via de Eijkelboomweg die uitkomt op de Van Rosenburgweg. Fietsenstallingen zijn voorzien voor de bioscoop langs de Van Schuylenburgweg en nabij de skihal en Klimhal en liggen daarbij langs bestaande fietspaden. Van deze route wordt ook gebruik gemaakt voor de bevoorrading van goederen.



Busparkeerplaatsen liggen aan de Eijkelboomweg en in het verlengde ervan, het eerste deel van de expeditieweg langs de spoordijk. Deze weg takt aan op de huidige (expeditie)weg die achter het Triavium loopt en eindigt aan de achterzijde van de nieuwe megabioscoop. Hier kan via een hellingbaan de expeditie-/opslagruimte van bioscoop en hotel worden bereikt. De huidige parkeer- en drop-off-functie aan deze weg kom daarmee te vervallen (zie ook figuur 1.2).

3.5 Parkeren

Randvoorwaarde is dat de noodzakelijke parkeervoorzieningen zullen worden gerealiseerd op eigen terrein. Voor de huidige functies op het terrein (ijsbaan/congres-complex en klimhal) wordt, op basis van het geldende bestemmingsplan, uitgegaan van een benodigde parkeervoorziening van 500 parkeerplaatsen. Op basis van een nieuwe berekening van de gemeente Nijmegen wordt uitgegaan van de volgende *extra* parkeerbehoefte:

- Skihal:	145 parkeerplaatsen
- Hotel:	123 parkeerplaatsen
- Bioscoop:	<u>375 parkeerplaatsen</u>
Totaal:	643 parkeerplaatsen

In totaal is er dus behoefte aan circa 1.150 parkeerplaatsen.

Bij de bepaling van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen is uitgegaan van de hantering van een B-locatienorm, zowel voor werkers als voor bezoekers, vanwege het locatiebeleid. Uitgegaan is van een reductie van 30 procent op de (gemiddelde) parkeerkencijfers voor bezoekers voor alle drie de verschillende functies (zie ook paragraaf 2.2).

In de benodigde parkeergelegenheid wordt voorzien door de bovengrondse parkeergarage onder de skipiste, met circa 800 parkeerplaatsen, en de ondergrondse parkeergarage onder hotel en bioscoop, die ruimte biedt aan circa 350 plaatsen. Daarnaast zullen circa 10 busparkeerplaatsen worden gerealiseerd en zullen voldoende fietsvoorzieningen worden aangelegd.

3.6 Fasering

Op dit moment is het terrein voor een groot deel bebouwd. De belangrijkste bouwmassa wordt gevormd door het Triavium en de Klimhal. De directe omgeving van het Triavium (voorplein, groene border) is hoogwaardig ingericht.

De ontwikkeling van het Triavium Leisure Time Project zal globaal in twee fasen geschieden. *Gestart zal worden met de bouw van de megabioscoop en het hotel.* Dit heeft als voordeel dat de huidige parkeervoorziening grotendeels kan blijven functioneren voor het Triavium, terwijl er

tegelijkertijd een nieuwe parkeergelegenheid op het eigen terrein wordt gecreëerd. De nieuwe ondergrondse parkeergarage kan dienst doen als vervangende parkeervoorziening op het moment dat de huidige parkeerplaats wegens de bouw van de skihal goeddeels komt te vervallen. In de eerste fase zal ook het Triavium worden aangepast.

De tweede fase, de bouw van de skihal, zal kunnen beginnen op het moment dat de ondergrondse parkeergarage gerealiseerd is en deze zonder gevaar wegens bouwactiviteiten te bereiken is. Dit zal, afhankelijk van de bouwtechniek en plaats van bouwen, al na enkele maanden het geval kunnen zijn.

De planning is er op gericht medio 2001 met de eerste bouwphase te beginnen. De ingebruikname van hotel en megabioscoop zal plaatsvinden nadat ook de parkeergarage onder de skihal gereed en te gebruiken is. Naar verwachting zal dit zijn in het najaar van 2002, danwel begin 2003. Ongeveer gelijktijdig, of niet lang daarna zal ook de skihal in gebruik worden genomen.

Door het gebruik van de nieuwe parkeervoorzieningen zal nauwelijks tot geen gebruik hoeven te worden gemaakt van tijdelijke parkeervoorzieningen buiten het eigen terrein. Voor zover dit wel nodig zal zijn, is dit maar voor relatief korte tijd en slechts in beperkte mate.

3.7 Alternatieven en varianten

Volgens het Besluit op de milieu-effectrapportage dient in elk MER, naast de beschrijving van de voorgenomen activiteit, een beschrijving te worden opgenomen van alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing kunnen worden genomen. In het MER zullen de volgende alternatieven in beschouwing worden genomen.

- Het nul-alternatief (= de referentiesituatie);
- Het voornemen van de initiatiefnemer (= voorkeursalternatief) met varianten voor de aanleg, inrichting en ontsluiting;
- Het meest milieuvriendelijk alternatief, voortkomend uit een combinatie van de meest milieuvriendelijke varianten.

Het zogenaamde *nul-alternatief* schetst de situatie die ontstaat wanneer de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt, dus wanneer de skihal, megabioscoop en het hotel niet worden gerealiseerd. Omdat dit voor de initiatiefnemer geen reël alternatief vormt, is het beter te spreken van de referentiesituatie. In dat geval zijn er twee mogelijkheden: er vinden geen verdere initiatieven plaats (de huidige situatie blijft bestaan), of er vinden, in navolging van de Klimhal, andere kleinschaligere ontwikkelingen plaats, die passen binnen het van kracht zijnde bestemmingsplan. Als referentiekader voor het beschrijven van de milieu-effecten van de uitbreidingsplannen zullen de milieu-effecten van een zekere recreatieve ontwikkeling op het

parkeerterrein ten westen van het Triavium worden beschreven. De effecten van de alternatieven worden in het MER met de effecten van deze referentiesituatie vergeleken.

Aangezien de locatie bepaald is, zullen mogelijke *varianten* op het *voorkeursalternatief* van de initiatiefnemer vooral gezocht moeten worden op het gebied van verkeer en vervoer (ontsluiting, parkeervoorzieningen, veiligheid), hinder en overlast voor de omgeving (geluid, parkeren), stedenbouwkundige inpassing en energiegebruik. Mogelijke varianten zijn bijvoorbeeld varianten voor:

- De ligging en vormgeving van de oversteekplaats over de Van Schuylenburgweg;
- De aantakkingen van de aansluitingen op de Van Rosenburgweg;
- De routing/rijrichtingen op het eigen terrein.

In het MER zullen de effecten van verschillende varianten worden voorspeld. Dit kan tot aanpassingen van het oorspronkelijke voornemen van de initiatiefnemer leiden (*aangepast voorkeursalternatief*).

Als laatste wordt *het meest milieuvriendelijke alternatief* ontwikkeld. Dit alternatief gaat uit van een zo gering mogelijke belasting van het milieu. In het meest milieuvriendelijk alternatief wordt bijvoorbeeld optimaal gebruik gemaakt van de mogelijkheden van duurzaam bouwen (materiaalgebruik, vormgeving en energiegebruik), collectief vervoer en parkeermanagement en wordt een optimale verkeersafwikkeling bewerkstelligd. De (eventuele) verschillen tussen alle alternatieven zullen in het MER worden beschreven. Eén van de alternatieven zal vervolgens de basis vormen voor de herziening van het bestemmingsplan.



4. TE VERWACHTEN EFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de mogelijke milieugevolgen verkend teneinde het onderzoek in het MER richting te geven. Hierbij wordt aangegeven in hoeverre het aspect relevant is en daardoor in het MER dient te worden uitgewerkt. De effectbeschrijving in het MER zal zich vooral richten op de volgende milieu-aspecten.

- Verkeer en vervoer;
- Woon- en leefmilieu;
- Ruimtelijk-visuele effecten;
- Bodem, water en ecologie;
- Overige effecten.

De effecten zullen worden beschreven voor het plangebied (de locatie van het Triavium) en het studiegebied (de omgeving). De omvang en ligging van het studiegebied zijn afhankelijk van de invloedssfeer van de verwachte effecten en zal per milieu-aspect kunnen verschillen. In het MER zal het studiegebied per milieu-aspect nader worden afgebakend en beschreven.

Voor de verschillende milieu-aspecten zullen in het MER de milieu-effecten worden beschreven, die optreden in de aanleg- en bouwfase en tijdens het gebruik van de skihal, megabioscoop en het hotel. Op basis van het inzicht in deze effecten zal een overzicht worden gegeven van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Dit zijn maatregelen waarmee de milieu-effecten die worden verwacht, verder kunnen worden beperkt of verzacht.

4.1 Verkeer en vervoer

De voorziene bezoekersaantallen van de skihal, de megabioscoop en het hotel (inclusief alle ondersteunende voorzieningen) zullen leiden tot een toename van de verkeersintensiteiten in de omgeving van het Triavium. De omvang van de verwachte toename op de verschillende toevoerwegen zal onder meer afhangen van de 'modal split', de verdeling over openbaar vervoer, wegverkeer en langzaam verkeer (fiets, te voet). Ook zal de toename sterk kunnen verschillen per dag, week en seizoen.

In het MER zullen *scenario's* worden ontwikkeld om de toename van de verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken en kruispunten te kunnen inschatten. In de scenario's zullen lage en hoge aannamen worden gedaan voor bijvoorbeeld de aantallen bezoekers (van de verschillende voorzieningen) en het aandeel dat gebruik maakt van de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Op deze manier kan bij de voorspelling van de milieu-effecten rekening worden gehouden met een aantal onzekerheden in het voornemen.

Op grond van de uitkomsten uit de scenario's zullen vervolgens de effecten in beeld worden gebracht voor de verkeersafwikkeling, de capaciteit van het wegennet (intensiteit-capaciteit verhouding) en de verkeersveiligheid op belangrijke oversteekplaatsen. Daarbij worden ook de effecten tijdens 'pieken', bijvoorbeeld bij grootschalige evenementen of congressen, in beeld gebracht. In de effectvoorspelling zal in het bijzonder worden gelet op huidige of in de toekomst te verwachten knelpunten in de verkeersafwikkeling (denk aan de Van Schuylenburgweg en Rosenburgweg). Uit de effectvoorspelling kunnen voorstellen voor maatregelen voortvloeien om een goede en veilige verkeersafwikkeling te bevorderen.

Zoals al eerder aangegeven, zal in de benodigde parkeerbehoefte van het Triavium Leisure Time Project volledig op eigen terrein worden voorzien. Er zullen in het MER voorstellen worden uitgewerkt voor de manier waarop in de parkeerbehoefte kan worden voorzien tijdens (het samenvallen van) grootschalige evenementen.



Figuur 4.1. De Van Rosenburgweg ter hoogte van de nieuwe aansluiting op het Triavium.

4.2

Woon- en leefmilieu

De ontwikkeling van het Triavium Leisure Time Project kan naast positieve effecten, zoals de verbetering van het voorzieningenniveau, ook een negatieve invloed uitoefenen op het woon- en leefmilieu van de mensen wonend in de meest nabij gelegen woonwijken (Zwanenveld en Tolhuis). Zo zal de verkeersaantrekkende werking leiden tot een toename van de emissies van luchtverontreinigende stoffen, hetgeen van invloed kan zijn op de luchtkwaliteit. De emissies van de voorzieningen zelf zullen naar verwachting

verwaarloosbaar zijn. De aard en omvang van de emissies vanwege het verkeer en de voorzieningen zullen in het MER in beeld worden gebracht en worden gerelateerd aan de daarvoor geldende emissiedoelstellingen en grens-, richt- en streefwaarden voor de lokale luchtkwaliteit. De meest kritische componenten die vrijkomen door wegverkeer in relatie tot de kans op overschrijding van luchtkwaliteitsnormen (rekening houdend met achtergrondconcentraties) zijn stikstofdioxide (NO₂), koolstofmonoxide (CO), benzeen en mogelijk zwarte rook (fijn stof). Voor deze componenten zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld.

De emissies van benzeen, koolstofmonoxide en stikstofdioxide zullen in het MER ook in beeld worden gebracht voor de diverse parkeervoorzieningen.

De ervaring van geluidhinder is ook een belangrijke factor die bepalend is voor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu. De geluidhinder kan afkomstig zijn van de verkeerstoename of van de voorzieningen zelf. In het MER zal worden onderzocht of er mogelijk geluidhinder is te verwachten vanwege het gebruik van de megabioscoop, de skihal en het hotel voor nabij gelegen geluidgevoelige objecten (met name woningen). Ook de hotelfunctie zelf is in dit verband overigens als hindergevoelig te beschouwen. Daarnaast zal ook de eventuele toename van de geluidhinder als gevolg van de toename in verkeersintensiteiten in beeld worden gebracht.

In de directe omgeving van het Triavium zal vanwege de aard van de nieuwe voorzieningen het 'stedelijke' karakter van het gebied worden versterkt. Dit kan bij bewoners gepaard gaan met de daarbij horende gevoelens van drukte, overlast en sociale (on)veiligheid (op de routes van en naar het station). Aan deze meer sociale effecten van het project zal in het MER eveneens aandacht worden besteed.

4.3 Ruimtelijk-visuele effecten

Met de ontwikkeling van het Triavium Leisure Time Project vindt op de locatie van het huidige Triavium een sterke uitbreiding van het bouwvolume en van de bouwhoogte plaats. Hoewel direct grenzend aan de locatie geen woningbouw voorkomt, worden hiermee wel enkele sterk beeldbepalende gebouwen aan de omgeving toegevoegd. In het MER zullen daarom, vanuit representatieve woonlocaties in de omgeving, enkele tekeningen worden gemaakt, waaruit een indruk ontstaat van de ruimtelijk-visuele effecten. Ook de licht- en schaduwwerking van de gebouwen zal daarbij in beeld worden gebracht.

Bij het beschrijven van de ruimtelijk-visuele effecten in het MER zal aandacht worden geschonken aan de relatie met de omliggende verkeerswegen en bebouwing, de samenhang met het uitbreidingsplan voor winkelcentrum Dukenburg (richting de Van Schuylenburgweg) en het doorbreken van belangrijke, bestaande zichtrelaties vanuit de ruimere woonomgeving.

4.4 Bodem, water en ecologie

Voor de bouw van de ondergrondse parkeergarage (bestaande uit drie lagen) zal een ontgraving op het huidige terrein van het Triavium plaatsvinden. Onderzocht zal worden welke tijdelijke en eventueel permanente gevolgen deze ingrepen zullen hebben op de bodem en het grondwater. Uitgangspunt is dat de parkeergarage zo zal worden aangelegd dat geen permanente effecten op de grondwaterstand en de grondwaterkwaliteit zullen optreden (zie ook paragraaf 3.2). Hiertoe zal een bouwput worden aangelegd, waarbinnen permanent kerende voorzieningen zullen worden aangebracht. De fasering van de ontgraving zal worden afgestemd op de hoeveelheid lekwater in de bouwput.

Daarnaast vraagt ook de toename van de verharding op het terrein de aandacht. In het MER zullen de gevolgen worden beschreven voor het *waterbergend vermogen en de aard en omvang van het rioleringsstelsel*. De mogelijkheden zullen worden onderzocht voor het afkoppelen van verharde terreinen en daken, waardoor schoon regenwater kan infiltreren in de bodem.

Het plangebied is in ecologisch opzicht (voor flora en fauna) nauwelijks waardevol. De beperkte groene inrichting bestaat uit een groene border langs de Van Rosenburgweg en enkele bomen(rijen) op het voorplein en op of langs het parkeerterrein. Verder grenst het terrein aan de noordzijde aan het groene talud van de spoordijk. Ook in de bredere omgeving van het plangebied komen geen ecologische of landschappelijke waarden van betekenis voor. In het MER zullen eventuele bestaande ecologische waarden op (en rond) het terrein worden beschreven. Mocht daartoe aanleiding zijn dan zullen de effecten op de aanwezige (stads)natuur en ecologie worden onderzocht.

4.5 Overige effecten

Naast de hiervoor beschreven effecten op de omgeving kunnen nog milieu-effecten worden onderscheiden, die samenhangen met de bouw en het beheer en onderhoud van de gebouwen. Ook deze effecten zullen in het MER worden beschreven. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Afvalmanagement (beheer van afvalstromen tijdens bouw en beheer);
- Mogelijkheden tot het gebruik van duurzame bouwmaterialen;
- Energiehuishouding (benutting van warmte die vrijkomt bij de skihal);
- Toepassingen van stedelijk waterbeheer.

5. **BESLUITVORMING EN PROCEDURE**

Voordat met de uitvoering van de voorgenomen activiteit kan worden begonnen, dienen eerst nog verschillende besluiten te worden genomen. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van deze besluiten. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen het m.e.r-plichtige besluit en de overige besluiten. Ook wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de instanties en personen die bij deze milieu-effectrapportage zijn betrokken. Tenslotte wordt nader ingegaan op de procedure en het planproces zelf.

5.1 **Reeds genomen besluiten**

In paragraaf 2.2 is een eerste overzicht gegeven van het huidige beleid van met name de gemeente Nijmegen, het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland. Uit dit beleid of uit het rijksbeleid kunnen randvoorwaarden voortvloeien voor de realisering en het gebruik van de skihal, de megabioscoop en het hotel. Bij het opstellen van het bestemmingsplan of bij het verlenen van de benodigde vergunningen moet met deze randvoorwaarden rekening worden gehouden. In het MER zullen de randvoorwaarden van beleid en wetgeving nader worden aangegeven.

5.2 **Nog te nemen besluiten**

Naast de reeds genomen besluiten is nog een aantal andere besluiten vereist alvorens tot de ontwikkeling of ingebruikname van het Triavium Leisure Time Project mag worden overgegaan. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de besluiten die direct van belang zijn voor de milieu-effectrapportage in combinatie met de ruimtelijke ordeningsprocedure en de overige, meer op de uitvoering gerichte besluiten.

M.e.r.-plichtige besluit: herziening van het bestemmingsplan

Het MER voor het Triavium Leisure Time Project wordt opgesteld ter onderbouwing van de besluitvorming over de herziening van het bestemmingsplan dat de realisatie van skihal, megabioscoop en hotel mogelijk moet maken. Voordat met de bouw van de skihal, de megabioscoop en het hotel kan worden gestart, moet deze herziening worden opgesteld en vastgesteld. Met het bestemmingsplan wordt de aanleg van het Triavium Leisure Time Project planologisch mogelijk gemaakt. De vaststelling van de herziening van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Nijmegen kan dan ook worden opgevat als het "m.e.r.-plichtige besluit".

De procedure van de milieu-effectrapportage en de procedure van het vaststellen van het bestemmingsplan zullen op elkaar worden afgestemd. Doel van deze afstemming is de resultaten van het milieu-effectonderzoek te kunnen vertalen in het ontwerp-bestemmingsplan.

De in dit traject nog te nemen besluiten zijn:

- Vaststelling van de richtlijnen door de gemeenteraad van Nijmegen;
- Vaststelling aanvaardbaarheid MER door de gemeenteraad van Nijmegen;
- Vaststelling ontwerp- en definitieve bestemmingsplanherziening door de gemeenteraad van Nijmegen;
- Goedkeuring bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Overige besluiten: Vergunningen

Als overige besluiten die eventueel genomen moeten worden om de ontwikkeling van het project mogelijk te maken, kunnen voorlopig worden genoemd:

- Bouwvergunning op grond van de Woningwet;
- Aanlegvergunning op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- Milieuvergunning op grond van de Wet milieubeheer;
- Vergunning/ontheffing voor aanleg van ontsluitingswegen;
- Vergunning op grond van de Ontgrondingenwet;
- Vergunning/melding op grond van de Grondwaterwet;
- Lozingsvergunning volgens de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren.

5.3 **Betrokkenen bij de milieu-effectrapportage**

Bij het opstellen van een MER zijn diverse partijen betrokken, die elk een eigen rol hebben. In de milieu-effectrapportage voor het Triavium Leisure Time Project kunnen de volgende partijen worden onderscheiden.

Initiatiefnemer

De initiatiefnemer is degene die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In dit geval gaat het om ICE die als initiatiefnemer verantwoordelijk is voor het opstellen van de Startnotitie en het MER en voor de bouw van de skihal, de megabioscoop en het hotel.

Naam en adres van de initiatiefnemer:

ICE
Korenpad 1
Postbus 6777
6503 GG Nijmegen
Telefoon: 024 – 35 111 80

Contactpersoon:

De heer ir. P.M. van der Laan

Bevoegd gezag

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan, die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In deze m.e.r.-procedure wordt deze rol vervuld door de gemeenteraad van Nijmegen. Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste besluiten uit het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER, het beoordelen van de aan-

vaardbaarheid van het MER en het vaststellen van de herziening van het bestemmingsplan.

Naam en adres van het bevoegd gezag:

Gemeenteraad Nijmegen
P/a Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

Contactpersoon:

De heer drs. R. Duifhuizen, Directie Grondgebied

Commissie voor de milieu-effectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit verschillende deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieu-effectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (het richtlijnenadvies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag dient naast de Commissie m.e.r. ook advies te vragen aan de wettelijke adviseurs. De wettelijke adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en, wanneer het MER gereed is, over de kwaliteit en de volledigheid ervan. Als wettelijke adviseur is in elk geval aangewezen de Regionale Inspecteur voor de Milieuhygiëne (vertegenwoordiger van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) en de Directeur Landbouw, Natuur en Openlucht recreatie in Gelderland (vertegenwoordiger van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij). Ook zullen onder meer de provincie Gelderland, de Inspectie Ruimtelijke Ordening en de gemeente Wychen bij de besluitvorming worden betrokken.

Insprekers

In de m.e.r.-procedure zijn twee momenten voorzien, waarop een ieder gebruik kan maken van de geboden inspraakmogelijkheden.

Zo kunnen insprekers opmerkingen maken aanleiding van deze Startnotitie en naar aanleiding van het ter inzage gelegde MER in combinatie met het ontwerp-bestemmingsplan dat de realisatie van het Triavium Leisure Time Project mogelijk maakt.

Bij de inspraak op de Startnotitie kan een ieder voorstellen doen voor de aspecten of alternatieven die in het MER moeten worden onderzocht. In een latere fase kunnen de insprekers opmerkingen maken over de inhoud van het MER en het bijbehorende ontwerp-bestemmingsplan. Het bevoegd gezag zal de burgers tijdig informeren wanneer en op welke wijze van de beide inspraakmogelijkheden gebruik kan worden gemaakt.

5.4 Procedure en planproces

Met de bekendmaking van deze Startnotitie is de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) formeel van start gegaan. De m.e.r.-procedure maakt deel uit van een veel breder planproces waarin naast het onderzoek naar de milieu-effecten ook de nadere uitwerking van de plannen voor het Triavium Leisure Time Project plaatsvindt. In dit integrale planproces kunnen de volgende vier fasen worden onderscheiden (zie ook figuur 5.1):

- de voorbereidingsfase;
- de fase van onderzoek en planvorming;
- de besluitvormingsfase;
- de fase van uitvoering en evaluatie.

Fase I: Voorbereiding

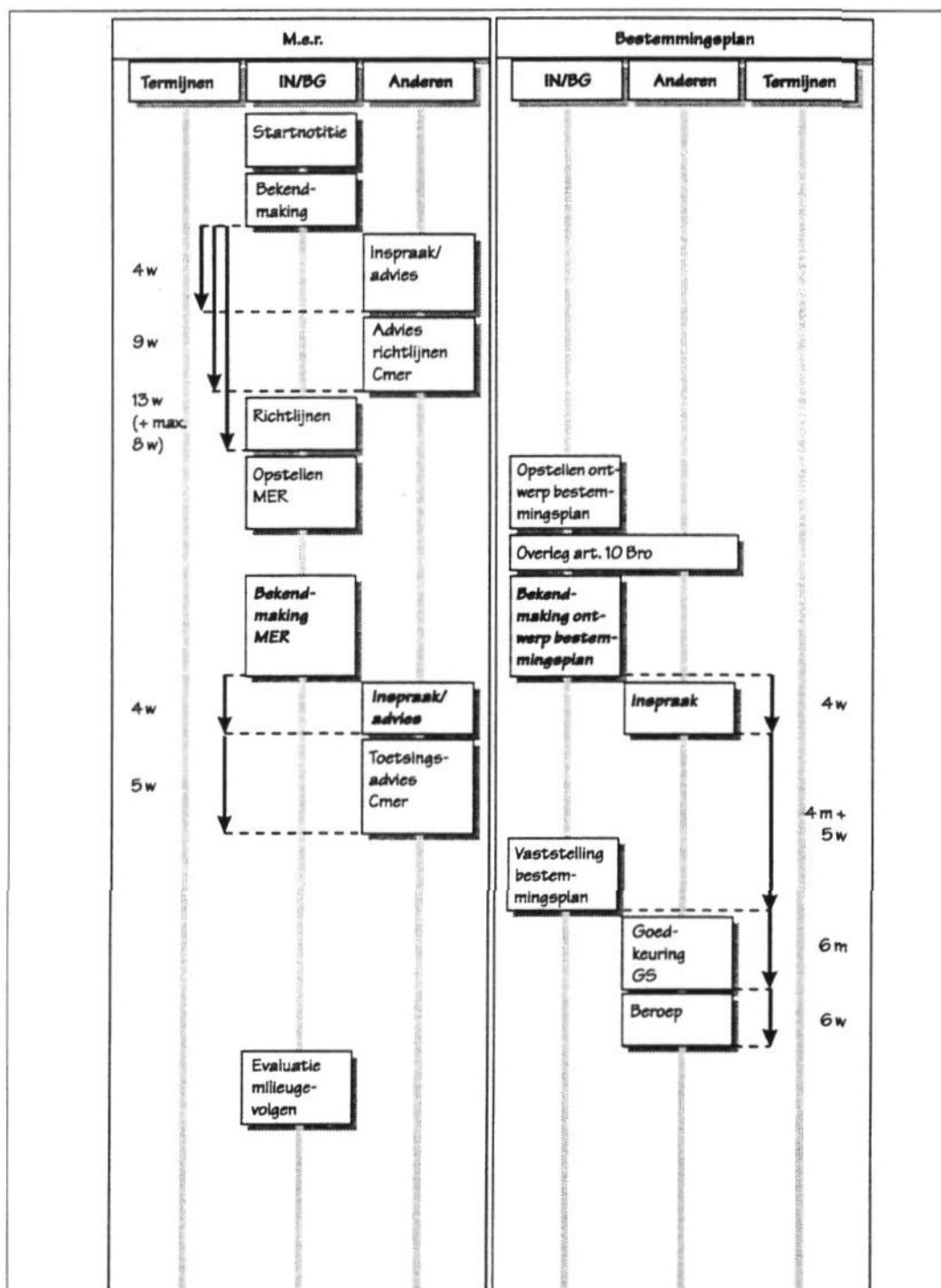
De fase van voorbereiding start met het opstellen van de voorliggende Startnotitie als onderdeel van de milieu-effectrapportage. Na de openbare bekendmaking van de Startnotitie door het bevoegd gezag wordt de Startnotitie gedurende minimaal vier weken ter inzage gelegd. Een ieder kan dan zijn mening geven over de Startnotitie of voorstellen doen voor milieu-aspecten en alternatieven die in het milieu-effectonderzoek moeten worden meegenomen. Deze *inspraakreacties van burgers zullen worden gebundeld en opgestuurd naar de Commissie m.e.r.*

Tot uiterlijk vier weken na de inspraaktermijn voor de Startnotitie krijgen de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs vervolgens de gelegenheid om, op basis van de Startnotitie en alle inspraakreacties, te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het MER (= richtlijnenadvies). De gemeenteraad van Nijmegen zal vervolgens, in haar rol als bevoegd gezag, uiterlijk vier weken na het advies van de Commissie m.e.r. (met mogelijk een verlenging van acht weken) de richtlijnen vaststellen. Met het vaststellen van de richtlijnen door de gemeenteraad van Nijmegen wordt het onderzoekskader voor de inhoud van het MER definitief vastgelegd.

Fase II: Onderzoek en planvorming

In de fase van onderzoek en planvorming vindt de uitvoering van het volledige milieu-effectonderzoek plaats en wordt het ontwerp-bestemmingsplan voor het Triavium Leisure Time Project opgesteld. Belangrijk element in deze fase vormt de vertaling van de resultaten van het milieu-effectonderzoek in het ontwerp-bestemmingsplan. De herziening van het bestemmingsplan zal betrekking hebben op het plangebied (huidige locatie Triavium) en directe omgeving, voor zover nodig in verband met aanpassingen in de verkeersontsluiting.

Nadat het MER door de gemeenteraad van Nijmegen is aanvaard, wordt het MER samen met het ontwerp-bestemmingsplan gedurende vier weken ter inzage gelegd. Hierbij kan een ieder reageren op de beide stukken. In deze periode zal door de gemeente Nijmegen een hoorzitting worden georganiseerd om een toelichting te geven op de plannen en op de resultaten van het milieu-effectonderzoek.



Figuur 5.1. De te volgen procedure voor de ontwikkeling van het Triavium Leisure Time Project.

De Commissie m.e.r. krijgt gelijktijdig de gelegenheid het MER op juistheid en volledigheid te toetsen aan de richtlijnen en aan de wettelijke voorschriften en hierover een advies uit te brengen aan het bevoegd gezag (= toetsingsadvies). Tijdens de periode die de Commissie m.e.r. nodig heeft, kan het verplichte vooroverleg voor het ontwerp-bestemmingsplan plaatsvinden.

***Fase III: Besluitvorming***

In de fase van besluitvorming vindt de definitieve besluitvorming op gemeentelijk niveau plaats over het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen en de resultaten van het vooroverleg kunnen de laatste wijzigingen in het bestemmingsplan worden aangebracht. De fase van besluitvorming resulteert in de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Nijmegen. Vervolgens wordt het plan gedurende vier weken ter visie gelegd.

Fase IV: Uitvoering en evaluatie

Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad en de daarop volgende tervisielegging is de goedkeuring vereist van Gedeputeerde Staten van Gelderland. Nadat het besluit van Gedeputeerde Staten bekend is gemaakt, wordt het besluit ter visie gelegd. Hierbij bestaat de mogelijkheid tot het instellen van beroep tegen de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Als het bestemmingsplan van kracht is, kan op basis daarvan het Triavium Leisure Time Project worden verwezenlijkt. Bouwactiviteiten en het gebruik van gronden en gebouwen zullen worden getoetst aan het herziene bestemmingsplan van de gemeente Nijmegen. Ook kunnen de benodigde vergunningen worden verleend.

VERKLARENDE WOORDENLIJST***Alternatief***

andere wijze dan de voorgenomen activiteit om (in aanvaardbare mate) tegemoet te komen aan de doelstelling(en). De Wet milieubeheer schrijft voor, dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd, die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen. De richtlijnen geven mede richting aan dat begrip "redelijkerwijs".

Autonome ontwikkeling

de ontwikkeling die in de toekomst optreedt als er geen ingreep plaatsvindt.

Bevoegd gezag

overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer; in dit geval de gemeenteraad van Nijmegen.

Initiatiefnemer

een natuurlijk persoon, dan wel privaat- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt; in dit geval is dat ICE.

Meest milieuvriendelijk alternatief

het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.

M.e.r.

de wettelijk geregelde procedure van milieu-effectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een activiteit.

M.e.r.-plicht

de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit.

MER

milieu-effectrapport: een rapport waarin de resultaten worden neergelegd van het onderzoek naar de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor.

Plangebied

het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een der alternatieven, wordt gerealiseerd (vergelijk studiegebied).

Referentiesituatie (nulalternatief)

de situatie die ontstaat wanneer de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd; een combinatie van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling.

Richtlijnen

de door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.

Studiegebied

het gebied waarbinnen de invloed van een activiteit voor een specifiek milieu-aspect merkbaar is.

Variant

mogelijkheid om via (een) iets andere deelactiviteit(en) de doelstelling(en) in redelijke mate te realiseren; niet als complete activiteit beschreven in het MER (want dan zou er sprake zijn van een alternatief). Wordt echter vaak als synoniem voor alternatief gebruikt.

Voorgenomen activiteit

datgene, wat volgens de Startnotitie het initiatief inhoudt. Ook wel "voornemen" genoemd.

Voorkeursalternatief

datgene, wat volgens het MER en/of bijbehorend ontwerpbesluit - dus na afweging van de te verwachten milieu-effecten - de voorkeur van de initiatiefnemer heeft om de probleemstelling zo goed mogelijk op te lossen.

BRONNEN EN LITERATUUR

Masterplan Triavium Nijmegen, de Architecten Cie Architects & Planners, Versie februari 1999.

Open doek voor Nijmegen: beoordeling marktpotentie multiplex bioscoop, Moret Ernst & Young, 1999.

Businessplan Dorint Hotel Nijmegen, Dorint Hotels & Resorts, 1999.

Verkeersvisie Brabantse Poort, DTV Consultants, 1999.

Memo met voorlopige berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de nieuwbouwplannen van het Triavium, Gemeente Nijmegen, 1999.

Bestemmingsplan Brabantse Poort, Gemeente Nijmegen, 1991.

Uitwerkingsplan Brabantse Poort VI (multifunctioneel sportcomplex waaronder de ijsbaan), Gemeente Nijmegen, 1994.

Bezwarennota Bestemmingsplan Brabantse Poort, Gemeente Nijmegen, 1991.

Verslag van de vergadering van de gemeenteraad van Nijmegen van december 1999.

Indicatief bodemonderzoek locatie Brabantse Poort te Nijmegen, Heidemij Adviesbureau BV, 1989.

Structuurvisie Nijmegen, Gemeente Nijmegen, 1991.

Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015, Projectbureau Knooppunt Arnhem-Nijmegen, 1998.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan KAN, Projectbureau Knooppunt Arnhem-Nijmegen, 1994.

Streekplan Gelderland, Provincie Gelderland, 1996.

Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra en de Actualisering daarvan, Ministerie van VROM, respectievelijk 1993 en 1999.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1990.

Nationaal Milieubeleidsplan 3, Ministerie van VROM, 1998.
