

Samenvatting MER Rijnboog

21 september 2010

Samenvatting MER Rijnboog

Verantwoording

Titel	Samenvatting MER Rijnboog
Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Projectleider	Gosewien van Eck
Auteur(s)	Gosewien van Eck
Projectnummer	4735112
Aantal pagina's	13 (exclusief bijlagen)
Datum	21 september 2010
Handtekening	



Colofon



Tauw bv
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66



Goudappel Coffeng BV
Snipperlingsdijk 4
Postbus 161
7400 AD Deventer
Telefoon (0570) 666 222
Fax (0570) 666 888

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
Samenvatting	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Belangrijkste resultaten effectenonderzoek Masterplan Rijnboog	9
1.3 Meest Milieuvriendelijk alternatief	13
1.4 Van MER naar bestemmingsplannen.....	13

Samenvatting

1.1 Inleiding

Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, is in 2005 besloten om voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de binnenstad in Arnhem, volgens het Masterplan Rijnboog, een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen. Deze samenvatting geeft de belangrijkste uitkomsten van het MER weer.

Context

Het bijgestelde Masterplan Rijnboog (februari 2006) vormt de basis voor het MER. In het voorjaar van 2010 is besloten dat er in het Rijnbooggebied geen haven wordt ontwikkeld (bron: Lenteakkoord 2010). De stedenbouwkundige invulling van dit deel van Rijnboog (Nieuwstraat e.o.) wordt nog uitgewerkt, waarbij in het MER het uitgangspunt is gehanteerd dat het programma ongewijzigd blijft.

Status van het MER

Het MER moet beschouwd worden als één van de onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan de te nemen ruimtelijke besluiten voor Rijnboog. Het eerste ruimtelijke plan voor Rijnboog betreft het bestemmingsplan Kenniscluster. Het MER geeft inzicht in de milieuconsequenties die te verwachten zijn als gevolg van de realisatie van het Masterplan Rijnboog en geeft daarnaast een beeld van de mogelijke maatregelen om deze effecten zoveel mogelijk te verkleinen of te compenseren. Het MER voor Rijnboog wordt vooral gebruikt als hulpmiddel om het milieubelang volwaardig mee te nemen in de besluitvorming voor de betreffende bestemmingsplannen en is geen toetsingsinstrument.

1.2 Belangrijkste resultaten effectenonderzoek Masterplan Rijnboog

Hoofdconclusies verkeersonderzoek, geluid en lucht

Op basis van het verkeersonderzoek in het kader van het MER is geconcludeerd dat met name op het gebied van verkeer en geluid negatieve effecten zijn te verwachten als gevolg van uitvoering van het Masterplan Rijnboog. Onderstaand de belangrijkste resultaten op rij.

Verkeer

De verkeersdruk op het Arnhemse wegennet zal de komende jaren verder toenemen. Dit geldt ook voor de Centrumring die een belangrijke functie heeft voor het centrumgebonden verkeer. In de periode 2007 tot 2025 nemen de verkeersintensiteiten door ontwikkelingen in de regio en elders in Arnhem verder toe, waardoor zonder de ontwikkeling van Rijnboog er in 2017 en 2025 een structureel probleem ontstaat met de verkeerafwikkeling op de Centrumring.

Belangrijk knelpunt in de Centrumring is het Roermondsplein dat de hoeveelheid verkeer niet kan verwerken. Daarnaast worden toenames verwacht op het noordelijke en oostelijke deel van de Centrumring. Op de centrale as door het Rijnbooggebied, bestaande uit de Weerdjesstraat - Trans - Eusebiusplein - Oranjewachtstraat, is in de toekomstige situatie nog wel capaciteit beschikbaar.

Als gevolg van de ontwikkeling Rijnboog nemen de verkeersintensiteiten verder toe. In fase 1 van Rijnboog nemen op de centrale as door het Rijnbooggebied de verkeersintensiteiten beperkt toe. Dit is het gevolg van infrastructurele aanpassingen (het anders aansluiten en gebruiken van parkeergarages) ten opzichte van de huidige situatie. Op de centrale as door het Rijnbooggebied wordt de restcapaciteit die in de autonome situatie aanwezig is niet gebruikt. Wel nemen de intensiteiten op de overige delen van de Centrumring toe. In fasen 2/3 nemen de intensiteiten op praktisch alle wegvakken toe. De verkeersafwikkeling ook op de Trans, het Eusebiusplein en de Oranjewachtstraat krijgen in de spitsperiodes te maken met oplopende vertragingen.

Uiteindelijk ontstaat door de ontwikkeling van Rijnboog fase 1 en fasen 2/3 eerder dan bij autonome ontwikkeling een structureel verkeersprobleem. Dit wordt slechts voor een klein deel veroorzaakt door het ruimtelijk programma van Rijnboog. De problemen worden vooral veroorzaakt door de keuzes die in het Rijnbooggebied worden gemaakt ten aanzien van de verkeersstructuur. In fase 1 is hierbij nadrukkelijk de afrit richting Oosterbeek te noemen die zorgt voor een verslechtering van de verkeersafwikkeling op het Roermondsplein. De aanpassing van het Roermondsplein in fase 2/3 zorgt niet voor een verbetering van de verkeerssituatie, maar maakt de ontwikkeling van fase 2/3 wel mogelijk.

Door de toename van het autoverkeer komt ook de oversteekbaarheid voor het fiets- en langzame verkeer onder druk te staan. Binnen het plan op de Centrale as zijn voldoende oversteekvoorzieningen opgenomen. Op de oversteeklocatie Nieuwe Plein verdient dit aspect aandacht. Bij een gelijkvloerse kruising van de langzaam verkeersroute station - Kerkplein en het Nieuwe Plein heeft deze route onvoldoende kwaliteit. Het snelverkeer op het Nieuwe Plein heeft prioriteit om het grote aanbod af te kunnen wikkelen. Door het ongelijkvloers maken van de langzaam verkeersroute ten opzichte van het Nieuwe Plein zijn er geen wachttijden meer voor fietsers en voetgangers. Dit past bij de keuze in het Rijnboogplan om hier een langzaam verkeersroute te realiseren. Een tweede argument voor het ongelijkvloers laten kruisen van de langzaam verkeersroute is het verbeteren van de verkeersveiligheid op het Nieuwe Plein. Hier gebeuren in de huidige situatie relatief veel ongevallen die samenhangen met de beperkte afstand op het Nieuwe Plein tussen het Willemsplein en de stopstreep voor de oversteeklocatie. Bij een ongelijkvloerse kruising kan die afstand worden vergroot, waardoor de ongevallen niet meer ontstaan.

Luchtkwaliteit

De ontwikkeling van Rijnboog leidt tot tijdelijke overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen op enkele plaatsen in het plangebied. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht worden in de gemeente Arnhem maatregelen getroffen (onder andere betere doorstroming van het verkeer, schonere brandstoffen) om de luchtkwaliteit in Arnhem en dus ook Rijnboog te verbeteren, zodat deze voldoet aan de norm.

Geluid

Resultaten bestaande woningen

Buiten het plangebied is de toename van de verkeersintensiteit beperkt en in lijn hiermee ook de geluidbelasting. De ontwikkeling van Rijnboog heeft wel gevolgen voor de intensiteiten op de Centrumring. Dit is vooral merkbaar op de Jansbuitensingel en bij het Willemsplein. De toename van de intensiteiten leidt hier tot een toename van de geluidsbelasting van circa 0,5 tot 1,0 dB. Deze toename is echter voor het menselijk gehoor niet of nauwelijks hoorbaar.

Resultaten reconstructiesituaties

Bij ruim een derde deel van de woningen binnen het plangebied is in fase 1 sprake van een toename van 2 dB geluidbelasting of meer. Waar dit mogelijk is, zullen hiervoor ontheffingen worden verleend. Waar dit niet mogelijk is, moeten geluidbeperkende maatregelen aan de woningen worden getroffen.

Resultaten nog te saneren woningen

Langs onder andere de Weerdjesstraat bevinden zich nog te saneren woningen met een geluidsbelasting van 68 dB of meer (de zogenaamde A-lijst). Deze woningen moeten in het kader van de reconstructie van de Weerdjesstraat en het Roermondsplein worden aangepakt (bronmaatregelen of isoleren). Daarbij moet rekening worden gehouden met de toekomstige geluidbelasting, inclusief de ontwikkeling van Rijnboog.

Resultaten nieuwe woningen

Circa 15 % van de nieuw te bouwen woningen zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor een kleine 10% van de nieuwe woningen zal de maximale ontheffingswaarde van 63 dB worden overschreden en zullen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Voor de rest van de woningen zal een ontheffing worden verleend.

Effecten parkeergarages

Parkeergarages

De effecten van de geplande ondergrondse parkeergarages op de grondwaterstroming en op lokale grondwaterstanden zijn beperkt (0,1 m). Dit effect is met maatregelen, zoals drainage, tot een acceptabel niveau terug te brengen. Drainage kan ook bijdragen aan het voorkomen van eventuele grondwateroverlast bij hoogwaterstand in de Rijn.

Overige milieuaspecten

Ecologie

Bij de ontwikkeling van Rijnboog wordt ingezet op het behouden en stimuleren van stadsnatuur. Gedacht wordt aan het geschikt maken van gebouwen als verblijf voor vleermuizen en vogels (huismus en gierzwaluw). Bij de ontwikkeling van Rijnboog worden de aanwezige (beschermde) natuurwaarden en verblijfplekken behouden of vervangen overeenkomstig de doelstellingen uit de Flora- en faunawet.

Archeologie

Grote delen van het plangebied zijn archeologisch waardevol: er liggen onder andere stadsverdedigingswerken uit de 17^e eeuw en een minrebroedersklooster uit de 15^e eeuw. Per bestemmingsplangebied moet gedetailleerd worden vastgesteld wat de specifieke verwachtingskans is en welke vervolgstappen moeten worden genomen om dit erfgoed te behouden of beleefbaar en zichtbaar te maken in het plan.

Landschap en cultuurhistorie

De binnen het plangebied aanwezige monumentale gebouwen blijven behouden. Met het realiseren van Rijnboog moet, zoals ook bedoeld in het Masterplan, de historie van het gebied te lezen blijven. Aandachtspunten hierbij zijn het behoud van zichtlijnen en het behoud van de singelstructuur.

Stadsklimaat

De binnenstad van Arnhem, waartoe het Rijnbooggebied behoort, is een dichtbebouwd, stenig gebied met weinig groen. De hittekaart laat zien dat dit gebied tijdens hete dagen sterk opwarmt en 's nachts grote moeite heeft om af te koelen. Door de klimaatverandering zal dit effect nog toenemen, waardoor de leefbaarheid mogelijk in het geding is. Bij de herontwikkeling van Rijnboog en het opnieuw inrichten van de ruimte, moet daarom rekening worden gehouden met de warmere zomers (klimaatadaptatie).

Tijdelijke effecten

De aanleg van Rijnboog gaat gepaard met overlast en andere milieugevolgen, zoals afgesloten wegen, geluidsoverlast en trillingen als gevolg van sloop-, hei- en bouwwerkzaamheden, maar ook aantasting van (archeologische) waarden door tijdelijke drainagemaatregelen. Om deze hinder tot een minimum te beperken moeten vooraf maatregelen worden getroffen.

1.3 Meest Milieuvriendelijk alternatief

De Wet milieubeheer verplicht het opstellen van een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Het MMA beschrijft hoe de doelstelling van de voorgenomen activiteit, de transformatie van Rijnboog, vanuit milieuoogpunt het beste gerealiseerd kan worden. De planvorming van Rijnboog heeft in de afgelopen jaren een proces doorlopen waarbij milieuonderzoeken en ruimtelijke ideeën elkaar hebben beïnvloed tot het plan dat nu centraal staat in het MER. Hoewel er hierdoor vanuit milieuoogpunt al vele verbeteringen zijn doorgevoerd, zijn er in het MER op basis van de effectbeschrijvingen verdere milieuoptimalisaties voor het plan benoemd. Deze milieuoptimalisaties zijn gebundeld per milieuthema.

In overleg met de diverse (gemeentelijke) betrokkenen wordt bepaald welke van deze milieuoptimalisaties worden meegenomen in de verdere planvorming van Rijnboog.

1.4 Van MER naar bestemmingsplannen

Het MER is een onderliggend document bij het eerste bestemmingsplan voor Rijnboog, deelgebied Kenniscluster. In dit bestemmingsplan worden de keuzes met betrekking tot de inrichting van het betreffende deelgebied vastgelegd. Een belangrijk onderdeel van het bestemmingsplan is de toelichting op hoe is omgegaan met de resultaten uit het MER. Ook moet worden aangegeven op welke onderdelen van het MMA wordt afgeweken en wat daarbij de overwegingen zijn.

Deze overwegingen beperken zich, zoals in het MER, niet tot milieuargumenten, maar ook financiële, esthetische, sociale argumenten zullen hierbij een rol spelen.

Ook moet bij de vaststelling van elk ruimtelijk plan (bestemmingsplan) de milieu-informatie worden geactualiseerd. Hierbij is het van belang te beoordelen of deze nieuwe informatie leidt tot nieuwe inzichten, dan wel andere resultaten ten aanzien van het MER. Deze beoordeling zal in de Milieuaspectenstudie (MAS) van ieder bestemmingsplan worden opgenomen.