

Rijnboog (stadsproject, haven en doorsteek primaire waterkering), Arnhem

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

29 april 2005 / rapportnummer 1396-95



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Gemeenteraad van Arnhem
Postbus 99
6800 AB ARNHEM

uw kenmerk
SO/PJL 2005/270 m/ate

uw brief
19 april 2005

ons kenmerk
1396-85/Hl/me

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Rijnboog (stadsproject, haven en door-
steek primaire waterkering), Arnhem

doorkiesnummer
(030) 234 76 27

Utrecht,
29 april 2005

Geachte raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Rijnboog (stadsproject, haven en doorsteek primaire waterkering), Arnhem.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

mr. F.W.R. Evers

Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijnboog (stadsproject, haven en doorsteek
primaire waterkering), Arnhem

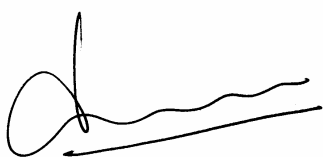
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Rijnboog (stadsproject, haven en doorsteek
primaire waterkering), Arnhem

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het
milieueffectrapport over, Rijnboog (stadsproject, haven en doorsteek primaire
waterkering), Arnhem

uitgebracht aan de Gemeenteraad van Arnhem door de Commissie voor de
milieueffectrapportage; namens deze

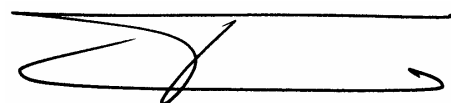
de werkgroep m.e.r.
Rijnboog stadsproject,

de secretaris

A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop followed by a series of smaller, connected loops and a final horizontal stroke.

ir. V.J.H.M. ten Holder

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized loop that crosses itself, followed by a horizontal line and a small hook at the end.

mr. F.W.R. Evers

Utrecht, 29 april 2005

1. INLEIDING

De gemeente Arnhem heeft het voornemen om het Rijnbooggebied (een deel van de binnenstad) over een periode van ca. 20 jaar te transformeren. Onderdelen van deze transformatie zijn o.a. de aanleg van een haven, de bouw van woningen (200.000 m²) en kantoren (90.000 m²) en de realisatie van detailhandel, diensten en voorzieningen w.o. cultuur en horeca (100.000 m²).

De gemeente wil het plan in fasen realiseren. Het voornemen is globaal uitgewerkt in het Masterplan Rijnboog dat in juni 2004 door de gemeenteraad is vastgesteld. Voor realisatie zijn nieuwe bestemmingsplannen voor de onderscheiden deelgebieden noodzakelijk en – bij verleggen van de Rijndijk – een dijkverbeteringplan.

Enkele onderdelen van het plan zijn m.e.r. beoordelingsplichtig. Desgevraagd heeft de Commissie m.e.r. in haar beoordelingsadvies van 7 januari 2004 aangegeven dat zij geen bijzondere omstandigheden aanwezig achtte, die het doorlopen van een m.e.r. procedure strikt noodzakelijk maken. Wel heeft zij gewezen op de meerwaarde die m.e.r. kan bieden voor het besluitvormingsproces. Mede tegen deze achtergrond heeft de gemeente Arnhem besloten om vrijwillig de m.e.r. procedure te doorlopen.

Bij brief van 7 maart 2005 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Arnhemse Koerier².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

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

De Commissie heeft de informatie in het Masterplan Rijnboog mede als basis genomen voor haar advies. Het Masterplan en de startnotitie bevatten al veel voor het MER relevante informatie. Dit advies richt zich vooral op die onderwerpen die aanvullend of meer specifiek in het MER aan de orde moeten komen.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming als de volgende informatie ontbreekt:

- scenario's voor de invulling van het programma in fase 1 en de daaropvolgende fasen (o.a. verschillende hoeveelheden woningen/kantoren, wel of niet CEC)
- de toekomstige verkeersafwikkeling bij de verschillende scenario's;
- de voorwaarden om fase 1 onafhankelijk van de vervolgfases te kunnen realiseren, met name vanuit verkeerskundig opzicht;
- de beschrijving van de effecten van de aanleg van fase 1;
- de kwantitatieve beschrijving van de aan verkeer gerelateerde milieueffecten (geluid, lucht);
- de kwantitatieve beschrijving van de effecten van aanleg van de haven op de waterhuishouding (grondwaterstroming en oppervlaktewaterkwaliteit);
- de effecten op het woon- en leefmilieu.

Daarnaast moet het MER een samenvatting bevatten die als zelfstandig document leesbaar is en een goede afspiegeling is van de inhoud van het MER.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling en doel

De startnotitie en het Masterplan geven gezamenlijk een duidelijk beeld van de probleemstelling voor het gebied. Het MER kan deze overnemen.

De startnotitie geeft aan dat het project in meerdere fasen aangelegd gaat worden. Fase 1 (2004-2012) omvat de realisatie van het Havenkwartier, kantoren en woningen in Coehoorn, 3 woontorens ten zuiden van de Oude kraan en kantoren en publieksfuncties aan de Nieuwe Oeverstraat.

De startnotitie geeft echter geen concrete informatie over het te realiseren programma/bouwvolume in deze deelgebieden. Dit dient in het MER alsnog te gebeuren.

3.2 Besluitvorming

De startnotitie geeft een duidelijk overzicht van de te nemen besluiten.

Het MER wordt ten grondslag gelegd aan de eerste bestemmingsplannen voor deelgebieden, behorend bij fase 1 (Havenkwartier, Nieuwe Oeverstraat en Coehoorn). Daarnaast zal het MER niet alleen ingaan op de alternatieven en effecten voor fase 1 maar tevens een doorkijk geven naar alternatieve scenario's en bijbehorende effecten voor daaropvolgende fasen.

De Commissie ondersteunt de gekozen aanpak om in het MER ook inzicht te geven in de effecten van het gehele plan. Hierdoor wordt duidelijk gemaakt op welke wijze alternatieven en effecten van fase 1 beoordeeld moeten worden tegen de achtergrond van het totale plan.

Zij wijst erop dat recente jurisprudentie aangeeft dat ook bij een gefaseerde aanpak er bij het eerste ruimtelijke plan (= fase 1) een MER moet liggen voor de gehele activiteit. Bij de bestemmingsplannen van fase 1 behoort dus een MER te liggen voor het totale plangebied passend bij het niveau van bestemmingsplannen.⁵ Dit betekent dat ook voor fase 2 en volgende fasen een zo concreet mogelijk beeld gegeven moet worden van het programma dat gerealiseerd gaat worden met bijbehorende effecten. Met de in de startnotitie voorgestelde aanpak – het uitwerken van verschillende programma scenario's – kan hierin naar de inschatting van de Commissie worden voorzien.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Fasering

Gegeven de onzekerheden over de ontwikkelingen op langere termijn (na fase 1) onderschrijft de Commissie het uitgangspunt dat fase 1 ook een eindsituatie moet kunnen zijn. Het MER zal expliciet in moeten gaan op de eisen die dit uitgangspunt stelt aan het programma en de te treffen maatregelen in fase 1 en zal moeten motiveren dat fase 1 zelfstandig kan functioneren.

4.2 Aanleg

Gegeven de gefaseerde realisatie en de ingrijpende maatregelen moet het MER expliciet ingaan op de activiteiten in de aanlegfase(n). Geef voor fase 1 aan in welke volgorde de 3 verschillende onderdelen (Coehoorn, Nieuwe Oeverstraat en Havenkwartier) gerealiseerd gaan worden en welke overlast gedurende welke periode dit met zich mee gaat brengen (bouwverkeer, verkeersomleidingen, geluid, trillingen, stof, tijdelijke parkeergelegenheden).

Ga daarbij specifiek in op de wijze waarop de haven gegraven wordt en de primaire waterkering wordt aangepast.

4.3 Alternatieven en meest milieuvriendelijk alternatief

De startnotitie geeft aan dat voor **fase 1** alternatieven uitgewerkt gaan worden voor:

- de primaire waterkering (de contour van de nieuwe haven volgend dan wel handhaven van het tracé van de bestaande kering met aanleg van een sluis naar de haven);
- de regulering van de grondwaterstromen.

Voor het **totale plan** gaat het MER volgens de startnotitie een aantal programma scenario's beschrijven met bijbehorende verkeersbewegingen.

4.3.1 Primaire waterkering en grondwaterstromen

Voor de primaire waterkering zal naast de aandacht voor de stabiliteit het beheer en onderhoud van belang zijn. De waterkering zal hoofdzakelijk uit constructies (damwanden, keersluis) bestaan die na verloop van tijd vervan-

⁵ Uitspraak van de Raad van State inzake het bestemmingsplan Leeuwarden - Zuid, fase A (nr. 200401688/1, d.d. 9 februari 2005).

gen moeten worden. Bij de uitwerking van de alternatieven zullen de mogelijkheden tot vervanging moeten worden bekeken. Geef in het MER aan hoe met een eventuele verhoging van de norm voor Maatgevende Hoogwater (MHW) rekening gehouden wordt.

Bij de aanleg van de haven zullen effecten op de (lokale) grondwaterstanden en –stromingen zoveel mogelijk beperkt dan wel voorkomen moeten worden. Beschrijf de te nemen mitigerende maatregelen.

Geef informatie over de kwaliteit van het (stilstaande) water in de haven. De mate van verversing door Rijnwater en/of doorspoeling met (grond)water zal moeten worden gekwantificeerd. Geef aan welke maatregelen worden voorzien om lozingen door de gebruikers van de haven te voorkomen.

Naast de kwaliteit verdienen – gegeven de (wisselende) hoogteverschillen tussen het water en het straatniveau - vooral ook de zichtbaarheid van het water in de haven en de wijze waarop met hoogteverschillen wordt omgegaan aandacht in het MER. Daarbij dienen ook situaties met lage waterstanden, die zich enkele tientallen dagen per jaar zullen voordoen, in beschouwing genomen te worden.

4.3.2 Verkeer

Zeer bepalend voor de milieueffecten van het voornemen is de toekomstige verkeersstructuur .

Geef allereerst voor het **totale plan** meerdere scenario's voor:

- het aantal bezoekers in het totale plangebied met onderscheid naar vervoerswijze;
- de toekomstige verkeersinfrastructuur in en rond het plangebied en de wijze waarop deze gebruikt wordt (rijksnelheden, wel/geen vrachtverkeer, eenrichtingsverkeer).

Bepaal voor deze scenario's:

- de intensiteiten en I/C verhoudingen (spits) op het wegennet in het plan- en studiegebied (incl. buitenring);
- de mate waarin doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen in het plangebied;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling rond Roermondsplein en Mandelabrug (I/C verhouding wegvakken en kruispunten);
- de consequenties voor de kwaliteit van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (kwaliteit fietsroutes⁶), met speciale aandacht voor de oversteekbaarheid en omrijroutes;
- de functie van de Weerdjesstraat binnen de verkeersstructuur van (de binnenstad van) Arnhem; Onderbouw dat gelijkvloerse kruising van autoverkeer en voetgangersverkeer op de Weerdjesstraat op een veilige manier mogelijk is. Beschrijf het effect van de kruising op de doorstroming van het autoverkeer (wat is de maximale capaciteit) op de Weerdjesstraat⁷;

⁶ Zie ook de inspraakreactie (Bijlage 4, nr. 3) van de Fietzersbond

⁷ Twee inspraakreacties (Bijlage 4, nr. 5 en 6) wijzen op de (te) hoge verkeersintensiteit en de onveilige situatie op de Weerdjesstraat.

Specificeer voor het maatgevende scenario voor **fase 1**:

- de verkeersaantrekkende werking van de programmaonderdelen in fase 1;
- het aantal bezoekers naar vervoerswijze;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het plan- en studiegebied; geef daarbij inzicht in intensiteiten en I/C verhouding van de wegvakken en kruispunten;
- de hoeveelheid (vracht)verkeer als gevolg het bevoorraden van detailhandel en voorzieningen (onder meer aan de Rijnkade) en de wegvakintensiteiten;
- de bezettingsgraad (incl. maatgevende periode) en ligging van parkeervoorzieningen in het plangebied; maatregelen om zoekverkeer en parkeeroverlast tegen te gaan; de parkeersituatie in aangrenzende gebieden;
- de mogelijkheid om de vervoermiddelenkeuze te beïnvloeden richting fiets en OV;
- effect op de verkeersveiligheid in het plangebied (aantal ongevallen en slachtoffers).

In de startnotitie wordt vermeld dat er voor de ontwikkeling na fase 1 taakstellende eisen worden gesteld op milieu en veiligheid. Deze eisen zullen dan als randvoorwaarden worden gesteld aan bij de uitwerking van de volgende fasen van het project. Onderbouw aan de hand van de voor het totale gebied gegeven scenario's met bijbehorende verkeerseffecten, dat er reële mogelijkheden zijn om aan deze randvoorwaarden te voldoen. Ga daarbij expliciet in op de daarbij gehanteerde aannamen voor ingrepen buiten het plangebied⁸ en/of begeleidende beheersmaatregelen.

4.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie vraagt bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) voor fase 1 aandacht voor:

- maatregelen of een stedenbouwkundige invulling waarmee voldaan kan worden aan de streefwaarden voor geluid⁹;
- maximale mitigatie van toename van luchtverontreiniging door verkeer (bij overschrijding van normstelling geldt dit overigens voor alle alternatieven);
- maximale mitigatie van effecten op grondwaterstromen;
- zichtbaarheid van het water in de haven vanuit verschillende gezichtspunten bij lage waterstanden;
- optimale waterkwaliteit in de haven door verversing en het voorkomen van lozingen door recreatievaart;
- optimale routes voor langzaam verkeer en OV¹⁰.

⁸ Zoals bijvoorbeeld het al of niet realiseren van een tweede overgang over de Rijn bij Oosterbeek.

⁹ Bijvoorbeeld door het maximaal benutten van hoogbouw – niet zijnde gevoelige bestemmingen – voor het afschermen van er achter gelegen geluidgevoelige bestemmingen.

¹⁰ De Fietsersbond geeft in haar reactie (Bijlage 4, nr 3) meerdere suggesties om nadelige consequenties voor het fietsverkeer te voorkomen, zoals het voorkomen van te grote hoogteverschillen bij de Mandelabrug en het handhaven van een fietsverbinding over de Rijnkade middels een brug.

4.4 Nulalternatief

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN**

Zoals eerder aangegeven onder 4.2 wordt expliciet aandacht gevraagd voor de beschrijving van de milieugevolgen tijdens de aanlegfase.

Ga bij de beschrijving van de effecten waar mogelijk in op de effecten van de verschillende planonderdelen afzonderlijk.

De startnotitie geeft aan dat het accent bij de effectbeschrijving zal liggen op de aspecten verkeer, luchtkwaliteit, geluid, water en veiligheid.

De Commissie geeft aanvullend hierop in onderstaande paragrafen specifieke aandachtspunten dan wel aanvullingen.

5.1 Verkeer

Voor een specificatie van te beschrijven verkeerskundige effecten wordt verwezen naar 4.3.2.

5.2 Geluid

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting ten gevolge van weg- en spoorwegverkeer in de uniforme Europese dosismaat L_{den} wordt uitgedrukt (voor industrielawaai wordt deze nieuwe dosismaat voorlopig nog niet ingevoerd). Deze nieuwe dosismaat zal in het algemeen leiden tot een andere getalswaarde bij een overigens gelijke geluidssituatie. In de nieuwe dosismaat wordt de getalswaarde bepaald door een middeling van de dag-, avond- en nachtwaarde, terwijl de huidige geluidbelasting uitgaat van de hoogste van het geluidimmissieniveau over de dagperiode en het geluidimmissieniveau over de nachtperiode + 10 dB. Bij een overigens gelijke geluidssituatie blijkt in de praktijk de geluidsbelasting voor zowel wegverkeer als spoorwegverkeer in de nieuwe dosismaat daardoor gemiddeld 2 decibel lager uit te komen dan de huidige dosismaat. Bij de omzetting van de getalswaarde van de geluidnormen is uitgegaan van dit gemiddelde verschil.

Voornoemde wijziging is al als wetsvoorstel naar de Tweede Kamer gegaan. Geadviseerd wordt in het MER op deze wijziging te anticiperen.

Geef aan of en zo ja waar er sprake is van achterstallige saneringssituaties. Deze informatie kan worden vergeleken met de maatregelen die eventueel nodig zijn na uitvoering van elk der alternatieven/scenario's. Zo wordt duidelijk welke bijdrage een alternatief/scenario levert in bestrijding van geluidhinder.

Daar waar relevant dienen cumulatieve effecten van wegen en spoorweg beschouwd te worden.

5.3 Lucht

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen in het plangebied moet plaatsvinden aan de hand van de grenswaarden voor de emissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving, gebaseerd op Europese richtlijnen.

Voor stikstofdioxide moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven¹¹;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³¹².

Voor fijn stof (PM₁₀) moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie wordt overschreden; indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak het daggemiddelde van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

Bij congestie verslechtert de luchtkwaliteit. Bij de bepaling van de luchtkwaliteit dient de invloed van mogelijke congestievorming te worden meegenomen. Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof en gezondheid te beschrijven.

5.4 Trillingen

Niet duidelijk is of er in de huidige situatie sprake is van hinder als gevolg van voelbare trillingen door verkeer. Ga derhalve *kwalitatief*¹³ in op te verwachten

¹¹ De luchtkwaliteitsnormen die het Besluit luchtkwaliteit geeft gelden niet alleen voor woningen en gevoelige bestemmingen, maar ook voor de buitenlucht in het algemeen (zie uitspraak 200401178/1, 15 september 2004 van de Raad van State inzake Wegverbreding A2 Den Bosch - Eindhoven). Een saldobenadering is daarbij mogelijk: overschrijding van de grenswaarden op enkele plekken kan aanvaardbaar zijn, mits in een groter gebied per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit wordt bereikt, bijvoorbeeld tot uitdrukking komend in een vermindering van het aantal blootgestelde.

¹² Het is niet te verwachten dat dit uurgemiddelde overschreden zal worden. Hetzelfde geldt voor overschrijding van de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en lood. Toch wordt aanbevolen het uurgemiddelde en de grenswaarden aan de orde te stellen in het MER, gezien de recente jurisprudentie. Dit kan kwalitatief

¹³ Een kwantitatieve benadering is niet noodzakelijk, omdat het voorspellen van (voelbare) trillingen in woningen en andere gebouwen een zeer uitgebreide studie vergt. Trillingniveaus in gebouwen zijn nl afhankelijk van een groot aantal factoren als, type voertuig (vrachtwagens, bussen of personenwagens), rijsnelheid, wegdekoneffenheden, type ondergrond, wijze van funderen, opbouw en afmetingen vloeren en van de hoogte van het gebouw. Wel zijn er een aantal praktijkcriteria wanneer trillingen relevant worden. Indien aan deze criteria wordt voldaan, is geen gedetailleerder onderzoek gewenst/vereist. Aan na te streven (er zijn immers in tegenstelling tot geluid geen wettelijke normen) trillingniveaus wordt voldaan indien:

trillingen ten gevolge van nieuwe infrastructuur en/of gewijzigde verkeersstromen. Dit speelt vooral in situaties met zwaar verkeer in combinatie met het treffen van verkeersafremmende maatregelen als drempels.

5.5 Veiligheid

Bijlage E van de startnotitie meldt dat het MER aandacht zal schenken aan de mogelijke aanwezigheid van explosieven, het transport van gevaarlijke stoffen en de veiligheid van de hoogwaterkering.

Naast deze onderwerpen (en de in 4.3.2 opgenomen verkeersveiligheid) zal de nautische veiligheid aan de orde moeten komen. Deze zal zich vooral moeten richten op de in- en uitvaart van de haven waarbij bij lagere waterstanden het zicht een grote rol zal spelen en bij hogere waterstanden de stroming.

5.6 Water

Beschrijf:

- de effecten op de (lokale) grondwaterstanden en -stromingen;
- de effect van mogelijke bodemverontreinigingen op de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit;
- de toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit in de haven;
- veranderingen in het waterbergend vermogen binnen het plangebied;
- slibafzetting in de haven en aanzanding bij de havenmond.

5.7 Overige effecten op woon- en leefomgeving

Ga in op de effecten op de beleving door verschillende doelgroepen¹⁴. Betrek daarbij o.a. de sociale veiligheid, schaduw-, wind¹⁵- en lichthinder.

5.8 Landschappelijke effecten en cultuurhistorie

Geadviseerd wordt om voor de verschillende fasen een beeld te geven van de effecten op het stadssilhouet. Hiervoor kunnen de beelden uit het Masterplan goed gebruikt worden.

Geef een cultuurhistorische beoordeling van alternatieven in het licht van de ontstaansgeschiedenis van Arnhem. Bespreek eventuele effecten op cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en patronen.

* rijsnelheid zwaar verkeer < 30 km/uur, afstand tot woningen > 20 m én geen oneffenheden in de weg zoals drempels;

* rijsnelheid zwaar verkeer > 50 km/uur, afstand tot woningen > 50 m én geen oneffenheden in de weg zoals drempels;

* voor licht verkeer zijn er in het geheel geen criteria.

¹⁴ Meerdere inspraakreacties (Bijlage 4, nr. 4 en 6) vragen om aandacht voor beleving door bewoners en bezoekers.

¹⁵ Windhinder treedt met name op bij dicht naast elkaar liggende hoogbouw. De geëigende methode om windhinder te onderzoeken, is windtunnelonderzoek, waarbij gebruik gemaakt wordt van maquettes.

6. OVERIGE ALGEMENE AANDACHTSPUNTEN VOOR HET MER

6.1 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijk waar zinvol en mogelijk op grond van kwantitatieve informatie.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6.2 Leemten in informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;

6.3 Evaluatieprogramma

Het verdient aanbeveling, dat het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

De Commissie onderschrijft de wenselijkheid om voorafgaand aan besluitvorming over fase 2 een evaluatie uit te voeren naar de werkelijke effecten van fase 1 en de resultaten te betrekken bij de actualisatie van plannen voor fase 2 en daarop volgende fasen.

6.4 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

6.5 Kaart- en beeldmateriaal

Neem in het MER goed leesbaar, recent kaart- en beeldmateriaal op met duidelijke vermelding van topografische namen en voorzien van een legenda. Beeldmateriaal (zoals b.v. fotomontages) kan uiteraard uit het Masterplan en het voorafgaande ontwerpproces worden overgenomen.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Rijnboog (stadproject, haven en doorsteek
primaire waterkering), Arnhem

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 maart 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingekomen :	9 MAART 2005
nummer	
dossier	1396-56 ^e /m 5g
kopie naar :	Lu / bibl / me / gl

10 x



Landelijke Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. de heer drs. M.P. Laeven
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Datum : 7 MAR 2005
Uw kenmerk : --
Ons kenmerk : SO/PJL 2005/270 m/ate
Contactpersoon : Hein van Middelaar
Doorkiesnr. : 026 - 3774376

Onderwerp: startnotitie MER stadsvernieuwing Rijnboog

Geachte heer Laeven,

De gemeenteraad van Arnhem heeft op 28 juni 2004 het Masterplan Rijnboog vastgesteld. Het Masterplan geeft aan hoe het Rijnbooggebied (als onderdeel van de Arnhemse binnenstad) een belangrijke bijdrage kan leveren aan de toekomstige vitaliteit en veelzijdigheid van Arnhem.

Het plan bevat een visie op het functioneren van het gebied in de stad én geeft voorstellen voor verbetering van de openbare ruimte, voor aanpassing van de infrastructuur en parkeren, en voor de realisatie van nieuwe bebouwing en functies.

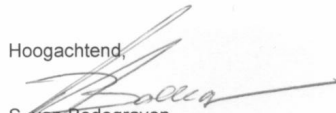
Om het Masterplan Rijnboog te kunnen realiseren, zullen nieuwe bestemmingsplannen door de Arnhemse gemeenteraad moeten worden vastgesteld. Bij deze besluitvormingsprocessen is het van belang dat milieuaspecten een volwaardige plaats krijgen. Wij hebben dan ook besloten vrijwillig een milieueffectrapportage(m.e.r.)-procedure te doorlopen.

Het vastgestelde Masterplan Rijnboog is het vertrekpunt voor de verdere planuitwerking. De gemeente Arnhem wenst in het Milieu Effect Rapport (MER) met name specifieke vraagpunten met betrekking tot de aan te leggen haven, de aan te passen primaire waterkering langs de Rijn en het verkeer in het Rijnbooggebied te beschouwen.

Aangezien het op te stellen MER bedoeld is voor de besluitvorming omtrent de bestemmingsplannen binnen de gemeente Arnhem, treedt het College van B&W op als initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure en de gemeenteraad als bevoegd gezag.

Wij sturen u hierbij tien exemplaren van de "Startnotitie MER Stadsvernieuwing Rijnboog" inclusief het Masterplan Rijnboog. Tevens sturen wij u de openbare kennisgeving.

Gaarne ontvangen wij uw advies met betrekking tot de richtlijnen voor de inhoud van het MER.

Hoogachtend,

S. van Bodegraven
Wethouder Ruimtelijke Ordening

Bijlage(n): 1. Startnotitie MER Stadsvernieuwing Rijnboog inclusief Masterplan Rijnboog in 10-voud
2. Openbare kennisgeving

i.a.a.: Stadsbeheer/G. Boonzaaijer

Eusebiusbuitensingel 49 • Postbus 99 • 6800 AB ARNHEM
Telefoon 026 - 3773333 • Fax 026 - 3773450 • E-mail: Gemeente@Arnhem.nl

DIENT
STADSONTWIKKELING

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in de Arnhemse Koerier week 9

Openbare bekendmakingen Arnhemse Koerier week 9 - 2005

M.E.R.-procedure Rijnboog

Voor het plan Rijnboog wordt een vrijwillige m.e.r.-procedure doorlopen. Dit betekent dat er een Milieu Effect Rapport (MER) wordt opgesteld. Het MER heeft als doel dat bij een nieuwe ontwikkeling, in dit geval de vernieuwing van een deel van de binnenstad, de milieuaspecten een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming (voor Rijnboog is dit de besluitvorming omtrent de nieuwe bestemmingsplannen). Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is voor het Rijnbooggebied niet verplicht. Omdat het om een grote ontwikkeling gaat en het milieu hoog in het vaandel van het gemeentebestuur staat, is besloten toch een MER op te stellen.

Masterplan

De gemeenteraad van Arnhem heeft op 28 juni 2004 het Masterplan Rijnboog vastgesteld. Het Masterplan geeft aan hoe het Rijnbooggebied (als onderdeel van de Arnhemse binnenstad) een belangrijke bijdrage kan leveren aan de toekomstige vitaliteit en veelzijdigheid van Arnhem. Het plan bevat een visie op het functioneren van het gebied in de stad én geeft voorstellen voor verbetering van de openbare ruimte, voor aanpassing van de infrastructuur en parkeren, en voor de realisatie van nieuwe bebouwing en functies.

Startnotitie eerste stap

Het opstellen van een Startnotitie is de eerste formele, procedurele stap in de wettelijk vastgelegde m.e.r.-procedure. In de Startnotitie geeft het college van BenW, op basis van milieuarargumenten, aan welke vraagpunten (en alternatieve oplossingen daarvoor) wel en niet in het MER zullen worden beschouwd. De raadscommissie Stadsprojecten heeft de Startnotitie op 23 februari j.l. vrijgegeven voor inspraak.

Richtlijnen

De inspraakreacties op de Startnotitie, het advies van de landelijke commissie voor de m.e.r. en de andere wettelijke adviseurs worden vertaald in de zogenaamde Richtlijnen. In de Richtlijnen wordt de gewenste inhoud van het MER bepaald. De Richtlijnen worden vastgesteld door het bevoegde gezag (in dit geval de gemeenteraad).

Inzage stukken

De Startnotitie en de overige stukken die van belang zijn, liggen vanaf 3 maart 2005 tot en met 31 maart 2005 ter inzage:

- Stadhuis van Arnhem, Koningstraat 38, maandag t/m vrijdag van 9.00 – 16.00 uur
- Loket Bouwen, Wonen en Leefomgeving, Eusebiusbuitensingel 49, maandag t/m vrijdag van 8.30 – 16.00 uur
- Loket Zuid, Kronenburgpassage 2 (winkelcentrum Kronenburg), maandag t/m vrijdag van 9.00 – 16.00 uur en donderdag van 9.00 – 20.00 uur.

Schriftelijke reacties

U kunt uw schriftelijke opmerkingen over de Startnotitie en opmerkingen met betrekking tot de op te stellen Richtlijnen opsturen naar de gemeente Arnhem, t.a.v. Dhr. H. van Middelaar, Postbus 99, 6800 AB Arnhem.

Mondelinge reacties

Op 17 maart 2005 geeft de gemeente een toelichting op de m.e.r. procedure in relatie tot de plannen in het Rijnbooggebied. U kunt dan ook uw opmerkingen met betrekking tot de Startnotitie en de op te stellen Richtlijnen inbrengen. De bijeenkomst op 17 maart begint om 20.00 uur en vindt plaats in de burgerzaal van het stadhuis.

Informatie

Voor nadere inlichtingen kunt u contact opnemen met Dhr. G. Boonzaaijer, specialist m.e.r. (3774268) of Dhr. H. van Middelaar, projectleider Rijnboog (3774376).

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Arnhem

Bevoegd gezag: gemeenteraad Arnhem

Besluit: vaststellen van het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: D10.1 /11.2

Activiteit: Transformatie van het Rijnboog gebied in Arnhem

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 maart 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 29 april 2005

Bijzonderheden: De gemeente Arnhem heeft het voornemen om het Rijnbooggebied (een deel van de binnenstad) over een periode van ca. 20 jaar in een aantal fasen te transformeren. Onderdelen van deze transformatie zijn o.a. de aanleg van een haven, de bouw van woningen (200.000 m²) en kantoren (90.000 m²) en de realisatie van detailhandel, diensten en voorzieningen w.o. cultuur en horeca (100.000 m²). Het advies van de Commissie geeft de volgende hoofdpunten voor het MER:

- scenario's voor de invulling van het programma in fase 1 en de daaropvolgende fasen (o.a. verschillende hoeveelheden woningen/kantoren, wel of niet CEC);
- de toekomstige verkeersafwikkeling in het gehele plangebied en directe omgeving bij de verschillende scenario's;
- de voorwaarden om fase 1 onafhankelijk van de vervolgfases te kunnen realiseren, met name vanuit verkeerskundig opzicht;
- de beschrijving van de effecten bij de aanleg van fase 1, w.o. de aanleg van de haven en aanpassing van de waterkering;
- de kwantitatieve beschrijving van de aan verkeer gerelateerde milieueffecten (geluid, lucht);
- de kwantitatieve beschrijving van de effecten van aanleg van de haven op de waterhuishouding (grondwaterstroming en oppervlaktewaterkwaliteit);
- de effecten op het woon- en leefmilieu.

Samenstelling van de werkgroep:

mr. F.W.R. Evers (voorzitter)

ir. C. van der Giessen

ir. J.A. Huizer

ir. J.A.N. Mulder

ir. H.A.P. Zinger

Secretaris van de werkgroep:

ir. V.J.H.M. ten Holder

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050317	H. A. Onderstal	Arnhem	20050406
2.	20050317	A. A. van der Essen	Arnhem	20050406
3.	20050325	Fietzersbond afdeling Arnhem	Arnhem	20050406
4.	20050326	H. Spoelstra	Arnhem	20050406
5.	20050328	W. J. Reintjes	Arnhem	20050406
6.	20050330	F. W. van den Berg	Arnhem	20050406
	20050317	Verslag Inspraakavond	Arnhem	20050406

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Rijnboog
(stadsproject, haven en doorsteek primaire waterkering), Arnhem**

De gemeente Arnhem heeft het voornemen om het Rijnbooggebied (een deel van de binnenstad) over een periode van ca. 20 jaar te transformeren. Onderdelen van deze transformatie zijn o.a. de aanleg van een haven, de bouw van woningen (200.000 m²) en kantoren (90.000 m²) en de realisatie van detailhandel, diensten en voorzieningen w.o. cultuur en horeca (100.000 m²).

De gemeente wil het plan in fasen realiseren. Het voornemen is globaal uitgewerkt in het Masterplan Rijnboog dat in juni 2004 door de gemeenteraad is vastgesteld. Voor realisatie zijn nieuwe bestemmingsplannen voor de onderscheiden deelgebieden noodzakelijk en – bij verleggen van de Rijndijk – een dijkverbeteringplan.

De gemeente Arnhem heeft besloten om de m.e.r. procedure te doorlopen.

ISBN 90-421-153-86