



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Rijnboog Arnhem

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

23 december 2010 / rapportnummer 1396-150



1. Oordeel over het MER

De gemeente Arnhem wil in de binnenstad het Rijnboog gebied herinrichten door het aantal woningen uit te breiden met ca. 700 woningen, ca. 96.000 m² bedrijfsoppervlak te creëren en onderdak te bieden aan nieuwe maatschappelijke en culturele functies in de vorm van een kenniscluster en cultuurcluster. De ontwikkeling is op hoofdlijnen in 2004 vastgelegd in het Masterplan Rijnboog en gaat gefaseerd plaatsvinden. De in het Masterplan voorziene nieuwe (insteek)haven is inmiddels in 2010 komen te vervallen.

De gemeente Arnhem heeft er voor gekozen om op vrijwillige basis de m.e.r. procedure te doorlopen. De Commissie voor de m.e.r.¹ heeft bij haar toetsing van het MER Rijnboog Arnhem beoordeeld of het MER voldoende informatie biedt:

- als plan-MER voor de gehele ontwikkeling van het gebied;
- als project-MER voor het nu als eerste in procedure gebrachte bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster.

De Commissie constateert dat het MER geen alternatieve scenario's bevat voor de invulling van het programma. Het MER beschrijft één ruimtelijk programma met daarbinnen te ontwikkelen functies per deelgebied. Reden is volgens het MER o.a. de financiële haalbaarheid van het plan. Het in het MER opgenomen meest milieuvriendelijke alternatief is gericht op verkeersmaatregelen en mitigerende milieumaatregelen van dit programma.

Echter tijdens de toetsing is de Commissie gebleken dat er op dit moment wel een intensieve discussie plaatsvindt over de hoofdlijn van de ruimtelijke ontwikkeling voor de langere termijn gericht op het deelgebied de Nieuwstraat e.o. Het situeren van een deel van het programma, zoals een deel van de cultuurcluster, op de zuidoever van de Rijn blijkt daarbij een reële optie. Met een dergelijke 'sprong over de Rijn' is in het nu getoetste MER geen rekening gehouden.

Het situeren van een deel van het programma op de zuidoever van de Rijn zal consequenties hebben voor de verkeersstromen in het gebied en de daaraan gelieerde milieueffecten.

Om deze reden concludeert de Commissie het volgende:

1. Indien gekozen wordt voor het situeren van een deel van het programma op de zuidoever, biedt het MER onvoldoende informatie over de milieueffecten van het plan Rijnboog en daarmee voor het bestemmingsplan Rijnboog kenniscluster

Een MER behorend bij het eerste formele deelplan, zijnde het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster, in een gefaseerde ontwikkeling moet namelijk een zo goed mogelijk beeld geven van alternatieve opties voor het gehele plangebied met bijbehorende milieueffecten. Om voldoende basis te kunnen bieden adviseert de Commissie om – bij een keuze voor het

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

situëren van een deel van het programma op de zuidoever –in een aanvulling op het MER– informatie te geven over:

- alternatieven voor de ruimtelijke situering van de delen van het programma;
- de daaraan gerelateerde verkeersstromen en milieueffecten;
- en eventuele effecten op de waterhuishouding en natuurwaarden bij situering van ruimtelijke functies in het buitendijkse gebied op de zuidoever van de Rijn.

De Commissie wijst er overigens op dat inhoudelijk gezien de realisatie van het Kenniscluster door de aard en omvang van de activiteit, beperkte milieueffecten met zich mee zal brengen. Wanneer besloten wordt om een deel van de Cultuurcluster te realiseren op de zuidelijke oever en er in de vrijkomende ruimte op de noordelijke oever geen functies gesitueerd worden met een sterk verkeersaantrekkende werking, zal de verkeersintensiteit en de daarbij horende milieueffecten afnemen ten opzichte van de in het MER geschetste situatie. Daarnaast wordt de wijze van inrichting van het Kenniscluster en de daaraan verbonden milieueffecten niet beïnvloed door het al of niet realiseren van een deel van het programma op de zuidoever van de Rijn. Voor de voorliggende besluitvorming over het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster zal het verschaffen van de hierboven aangegeven aanvullende informatie dus naar de inschatting van de Commissie inhoudelijk geen meerwaarde bieden.

- 2. Indien besloten wordt het gehele programma te realiseren binnen het plangebied zoals in het MER gehanteerd, biedt het MER voldoende informatie voor de besluitvorming over het plan Rijnboog en daarmee het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster.**
- 3. De Commissie adviseert om in het vervolgtraject van de planvorming nadere aandacht te besteden aan:**
 - onderzoek naar de mogelijkheden om te voorkomen dat er door uitvoering van fase 1 grote verkeersproblemen gaan ontstaan met de verkeersafwikkeling op het Roermondseplein;
 - de onderbouwing van de stelling in het MER dat voldoende parkeercapaciteit aanwezig is. Het MER geeft namelijk geen kwantitatieve informatie over de parkeerbehoefte in de verschillende fasen van realisatie van het plan;
 - informatie over de maatregelen die bij komende bestemmingsplanprocedures voor deelgebieden worden ingezet om te voldoen aan de wettelijke en de (strengere) gemeentelijke grenswaarden voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer;
 - de maatregelen die getroffen kunnen worden om een goede ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor het vervolgproces

2.1 Alternatieven voor het ruimtelijke programma

2.1.1 Programma buiten plangebied MER

In het MER zijn geen alternatieve scenario's ontwikkeld voor de invulling van het programma. Het MER hanteert het ruimtelijke programma en de te ontwikkelen functies per deelgebied als vast gegeven om o.a. reden van financiële haalbaarheid. Het in het MER opgenomen meest milieuvriendelijke alternatief is gericht op verkeersmaatregelen en mitigerende milieumaatregelen. Tijdens de toetsing van het MER is de Commissie gebleken dat er nog discussie plaatsvindt over de hoofdlijn van de ruimtelijke ontwikkeling voor de langere termijn. Het situeren van een deel van het programma, zoals een deel van de Cultuurcluster, op de zuidoever van de Rijn blijkt een reële optie. Een dergelijke optie past niet in het in 2004 door de gemeente Arnhem vastgestelde Masterplan. Met een dergelijke 'sprong over de Rijn' is dan ook in het nu getoetste MER geen rekening gehouden.

De omvang van het programma op de zuidoever van de Rijn zal bepalen in welke mate de verkeersstromen in het gebied en de daaraan gelieerde milieueffecten af gaan wijken van het beeld dat in het MER gegeven is. Aangezien de verkeersstromen en de daaraan gelieerde milieueffecten de belangrijkste onderwerpen voor dit MER zijn, is dit essentiële informatie voor de ontwikkeling van het Rijnboog gebied als geheel.

Jurisprudentie geeft aan dat bij een gefaseerde ontwikkeling van een plangebied, het MER behorend bij het eerste formele deelplan, zich niet uitsluitend kan richten op het eerste deelplan. Omdat het eerste deelplan de start is van de ontwikkeling van het totale plangebied moet het MER ook een zo goed mogelijk beeld geven van alternatieve opties voor het gehele plangebied met bijbehorende milieueffecten. Het MER geeft deze informatie niet wanneer delen van het programma buiten het plangebied gerealiseerd gaan worden.

De Commissie concludeert dat bij situering van delen van het plan buiten het in het MER gehanteerde plangebied het MER onvoldoende informatie geeft over de ontwikkeling van het Rijnboog gebied en daarmee voor het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster. Zij adviseert om in dat geval in een aanvulling op het MER de volgende informatie te geven:

- scenario's voor de mogelijke ontwikkeling van een deel van het programma op de zuidoever van de Rijn;
- bij deze scenario's inzicht te geven in de bijbehorende verkeer- en vervoersstromen en de bandbreedten waarbinnen milieueffecten als gevolg van deze stromen kunnen gaan optreden;
- inzicht te geven in eventuele effecten op de waterhuishouding en natuurwaarden bij situering van ruimtelijke functies in het buitendijkse gebied op de zuidoever van de Rijn.

De Commissie wijst er overigens op dat inhoudelijk gezien de realisatie van de Kenniscluster, door de aard en beperkte omvang van de activiteit, beperkte milieueffecten met zich mee zal

brengen. De geringe verandering in verkeersstromen als gevolg van realisatie van de Kenniscluster zal wegvallen tegen de autonome ontwikkeling. Wanneer besloten wordt om een deel van de Cultuurcluster te realiseren op de zuidelijke oever en in de vrijkomende ruimte op de noordelijke oever geen functies gesitueerd worden met een sterk verkeersaantrekkende werking, zal de verkeersintensiteit en de daarbij horende milieueffecten afnemen ten opzichte van de in het MER geschetste situatie. Daarnaast wordt de situering en de wijze van inrichting van de kenniscluster inclusief de daaraan verbonden milieueffecten niet beïnvloed door het al of niet realiseren van een deel van het programma op de zuidoever van de Rijn. Het verschaffen van aanvullende informatie zal dan dus inhoudelijk geen meerwaarde hebben voor het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster.

2.1.2 Programma binnen plangebied MER

Wanneer er voor gekozen wordt het programma te realiseren binnen het in het MER gehanteerde plangebied, geeft het MER een goed beeld van de belangrijkste daarmee verbonden milieueffecten. Uit het MER blijkt duidelijk dat de verkeerstromen zeer bepalend zijn voor de milieukwaliteit in het Rijnbooggebied (zie ook 2.2.1). Ten opzichte van de ontwikkeling van het verkeer in de autonome ontwikkeling blijkt Rijnboog daar slechts een beperkte bijdrage in belasting aan toe te voegen.

Het MER gaat uit van het programma voor bedrijfsoppervlak en woningen zoals opgenomen in het Masterplan. Dit programma is gebaseerd op gedateerde behoefteramingen. Gezien de huidige economische situatie zal een beperkter programma naar de inschatting van de Commissie mogelijk meer realiteitswaarde hebben. Het MER biedt daarmee inzicht in de maximale milieueffecten die het programma kan hebben. De gefaseerde ontwikkeling van het Rijnboog gebied biedt voldoende mogelijkheid om tussentijds het programma bij te stellen op basis van actuele behoefteramingen.

De Commissie concludeert dat wanneer er voor gekozen wordt het programma te realiseren binnen het in het MER gehanteerde plangebied, het MER voldoende informatie biedt over de ontwikkeling van het Rijnboog gebied en daarmee voor het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster.

Zij adviseert om bij komende bestemmingsplannen:

- informatie te geven over de wijze waarop het gehanteerde programma zich verhoudt tot de actuele behoefte aan bedrijfsoppervlak en woningen;
- de milieueffecten van het aangepaste programma in beeld te brengen.

2.2 Inhoudelijke opmerkingen bij het MER

2.2.1 Verkeer en vervoer

Algemeen

Uit de bijlage Verkeer bij het MER blijkt dat een belangrijk deel van de verkeer- en hinderproblematiek in het centrum veroorzaakt wordt door de autonome ontwikkeling van doorgaande verkeer- en vervoerstromen. Een aantal scenario's zijn onderzocht op hun probleem-

oplossend vermogen. Uit deze scenario's blijkt dat verkeerstechnisch de meest effectieve oplossing is het realiseren van een westelijke tangent. Het MER meldt dat deze om maatschappelijke redenen ongewenst geacht wordt.

Deze afweging maakt dat een aanpassing van de verkeer- en vervoerstromen op het huidige wegennet slechts een beperkte bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de verkeersproblematiek en daaraan verbonden milieueffecten in de stad.

Verkeersafwikkeling op het Roermondseplein

Ten behoeve van het MER zijn met een gedetailleerd verkeerssimulatiemodel analyses van de verkeersafwikkeling op het Roermondseplein uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp uit het Masterplan waardoor de doorstroming kan worden verbeterd. Deze maatregelen zijn voorzien in fase 2/3.

Uit de berekeningen blijkt dat in de autonome situatie het verkeersaanbod op het Roermondseplein niet goed kan worden verwerkt. Eén van de veranderingen van de infrastructuur bij uitvoering van fase 1 is het verwijderen van de afrit op het Roermondseplein richting Oosterbeek. Hierdoor ontstaat naast het Roermondseplein ruimte voor nieuwe bebouwing. Het afsluiten van deze afrit zorgt echter volgens het MER (par 5.2.3) voor grote afwikkelingsproblemen op het Roermondseplein na uitvoering van fase 1. Dit probleem kan mogelijk niet met doseermaatregelen worden verbeterd zoals de bedoeling is in de autonome situatie. In fase 2/3 zal het Roermondseplein worden heringericht waardoor de capaciteit wordt vergroot. De afwikkelingsproblematiek lijkt met deze aanpassing in vergelijking met de eindsituatie van fase 1 weer beheersbaar te zijn geworden. De situatie kan nog verder worden verbeterd door het langzaam verkeer ter plaatse van het Nieuwe Plein ongelijkvloers te laten kruisen. Dit is als maatregel opgenomen in het MMA.

Uit het MER blijkt dus dat na uitvoering van fase 1 tot aan de herinrichting van het Roermondseplein in fase 2/3 er grote problemen zijn met de verkeersafwikkeling op het Roermondseplein en deze situatie niet voldoet aan het gemeentelijk beleid.

De Commissie adviseert om nader onderzoek uit te voeren naar:

- Het niet afsluiten van de afrit naar Oosterbeek op het Roermondseplein. In dit geval moet eventueel afgezien worden van nieuwe bebouwing naast het plein. De voor- en nadelen (zowel verkeerskundig als ruimtelijk) van deze oplossingsrichting moeten in beeld moeten worden gebracht;
- Het pas in fase 2/3 afsluiten van de afrit naar Oosterbeek, dus tegelijk met het herinrichten van het Roermondseplein;
- Het naar voren halen van de herinrichting van het Roermondseplein (van fase 2/3 naar fase 1).

Parkeersituatie

De parkeersituatie na uitvoering van fase 1 en van fase 2/3 is in het MER globaal in beeld gebracht. Voor fase 1 is uitsluitend het beschikbare aantal betaald parkeerplaatsen in beeld gebracht en ontbreekt een berekening van de parkeerbehoefte. Gesteld wordt dat bezoekers kunnen uitwijken naar andere parkeergarages aan de Centrumring. Het MER onderbouwt deze stelling echter niet met concrete cijfers waaruit blijkt dat hier voldoende (rest-) parkeercapaciteit aanwezig is.

Bij fase 2/3 wordt vermeld dat de bezoekers in het Rijnbooggebied een maximale parkeervraag hebben van 1320 parkeerplaatsen. De beschikbare capaciteit wordt in het MER niet

vermeld. Gesteld wordt dat er een groot tekort lijkt te ontstaan wanneer de parkeervraag wordt vergeleken met het aanbod. Dit tekort wordt in het MER genuanceerd door te stellen dat de maximale parkeerbehoefte niet zal optreden omdat er sprake zal zijn van dubbelgebruik. Een dergelijke globale benadering biedt onvoldoende inzicht of er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is om zoekverkeer en opstoppen te voorkomen.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de vaststellingen van bestemmingsplannen te toetsen of er voldoende parkeercapaciteit is aan de hand van een analyse van de maximale parkeerbehoefte en het parkeeraanbod voor het totale centrumgebied en de deelgebieden in de maatgevende perioden, zijnde de piekbehoefte.

2.2.2 Geluid

Een nevendoelstelling van het project (p. 23 van het MER) is het zorgen voor een goede leefomgevingkwaliteit door het voorkomen van hoge geluidniveaus en een te slechte luchtkwaliteit. Uit het MER blijkt echter dat de geluidbelasting door de realisatie van het voornemen ten opzichte van de autonome situatie slechter wordt. Het MER geeft niet aan welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze verslechtering te voorkomen.

Uit het bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster blijkt dat als op een aantal wegen een geluidarm wegdek wordt gerealiseerd en/of ingericht worden als 30km zone voldaan kan worden aan de gemeentelijke eis ten aanzien van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 58 dB². De Commissie acht deze conclusie plausibel.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder is niet voor alle wegen haalbaar, hetgeen betekent dat er hogere waarden verleend moeten worden.

De Commissie adviseert in komende bestemmingsplanprocedures voor deelgebieden expliciet aandacht te besteden aan de wijze waarop voldaan kan worden aan de wettelijke en de (strengere) gemeentelijke grenswaarden voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer.

2.2.3 Luchtkwaliteit

Het project Rijnboog maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Toetsing of met realisatie van dit voornemen voldaan kan (gaan) worden aan wettelijke normen, is op projectniveau derhalve niet aan de orde. Deze toetsing vindt uitsluitend plaats op programma niveau.

Dit neemt niet weg dat in het MER berekeningen zijn uitgevoerd naar de verandering in luchtkwaliteit. Op projectniveau, zo blijkt uit het MER, zal sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. In het MER is voor de berekening van de luchtkwaliteit in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling gerekend met de wettelijk goedgekeurde rekenmethoden. Voor de berekening van de effecten van het voor-

² De gemeentelijke eis van 58 dB is 5 dB strenger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB uit de Wet geluidhinder.

nemen is alleen CAR II gebruikt. Voor de wegvakken met verhoogde ligging wordt voor de planbijdrage geen gebruik gemaakt van de daarvoor geëigende programma's. De Commissie constateert dat door het gebruik van de verschillende modellen de gepresenteerde verschillen in NO₂ en PM₁₀ tussen de situatie bij planrealisatie en de autonome ontwikkeling niet bruikbaar zijn. Zij adviseert bij toekomstige berekeningen op projectniveau de wettelijk voorgescreven rekenmethoden te gebruiken.

In het NSL is het project Rijnboog (NSL nr. 240) opgenomen met het volgende programma:

- 70.000 m² bedrijfsvloeroppervlak kantoren e.d.
- 516 woningen
- Toename verkeersintensiteit van 6640 motorvoertuigen per etmaal (mve/etmaal)

Het MER noemt meerdere getallen voor te realiseren woningen, namelijk 513 en 700 woningen en meldt ca. 96.000 m² bedrijfsoppervlak. Het MER gaat uit van een toename van de verkeersintensiteiten (t/m fase 3) van maximaal 3720 mvt/etmaal). Deze verschillen zullen naar de inschatting van de Commissie weliswaar geen onderscheidend andere milieueffecten met zich meebrengen; zij behoeven echter wel toelichting.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming toe te lichten hoe het in het MER gehanteerde programma zich verhoudt tot het programma zoals opgenomen in het NSL.

2.2.4 Ruimtelijke kwaliteit

De wijze waarop m.n. de corridor station-provinciehuis wordt ingericht, zal één van de bepalende factoren zijn voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in het gebied Rijnboog. Gedacht kan worden aan maatregelen als:

- oversteekplaatsen, waaronder m.n. een ongelijkvloerse kruising van het Nieuwe Plein;
- meer water in de stad door bijvoorbeeld terugbrengen van de St. Jansbeek, mede als maatregel voor klimaatadaptatie;
- een fietsverbinding vanaf de Nelson Mandelabrug.

Het MER geeft hier (nog) geen uitwerking aan.

De Commissie adviseert in de verdere planvorming expliciet aandacht te geven aan mogelijke maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit kunnen vergroten.

2.2.5 Waterhuishouding en bodemverontreiniging

Waterhuishouding

In het plangebied is sprake van een geohydrologisch systeem langs een grote rivier en naast een stuwwal, met een zeer afwisselende bodemopbouw en grote verschillen in stijghoogten van het grondwater. Het MER concludeert dat de effecten op de waterhuishouding beperkt zijn.

Omdat in het MER onvoldoende informatie is gegeven over de diepten van werken in de ondergrond, met name over het kenniscluster en de ondergrondse gang naar de historische kelders, was deze conclusie voor de Commissie niet verifieerbaar. Desgevraagd heeft de gemeente aangegeven dat de parkeergarages en eventuele ondergrondse verbindingen daartussen, niet dieper zullen komen te liggen dan 4 meter.

De Commissie constateert dat het kenniscluster niet is opgenomen in de uitgevoerde berekeningen. Echter gezien de beperkte effecten van de andere garages met een zelfde diepteligging is het aannemelijk dat ook de effecten van het Kenniscluster op de waterhuishouding beperkt zullen zijn.

Bodemverontreiniging

Het MER geeft slechts zeer summiere informatie over het voorkomen van bodemverontreinigingen. Informatie over de locatie en aard van de verontreiniging ontbreekt.

Desgevraagd heeft de Commissie informatie op schrift ontvangen over aard en locatie. Uit deze informatie blijkt dat sprake is van veelal immobiele verontreinigingen van de ophooglaag en enkele verontreinigingen in het grondwater. Het Kenniscluster ligt tussen 3 verontreinigingen in, waarbij met name de verontreiniging aan de Oude Oeverstraat (grondwaterverontreiniging) mogelijk aandacht zal vragen.

De Commissie adviseert om bij de verschillende bestemmingsplannen aandacht te besteden aan het voorkomen c.q. beperken van effecten van bodemverontreinigingen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Arnhem

Besluit: vaststellen of wijzigen van bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D 11.2, D 10.1, D 11.1.

project-m.e.r op basis van positief m.e.r. beoordelingsbesluit

Activiteit: Herinrichting centrumgebied Arnhem door het aantal woningen uit te breiden met ca. 700 woningen, ca. 96.000 m2 bedrijfsoppervlak te creëren en onderdak te bieden aan nieuwe maatschappelijke en culturele functies in de vorm van een kenniscluster en cultuurcluster.

Bijzonderheden: Bij aanvang van de m.e.r. procedure was de mogelijke aanleg van een haven onderdeel van het voornemen. Realisatie van een haven is in 2010 komen te vervallen.

Procedurele gegevens:

adviesaanvraag m.e.r. beoordeling bij de Commissie m.e.r.: 26 november 2003

advies m.e.r. beoordeling uitgebracht: 7 januari 2004

aankondiging start procedure: 2 maart 2005

ter inzage legging informatie over het voornemen: 3 maart 2005 tot en met 31 maart 2005

adviesaanvraag richtlijnen bij de Commissie m.e.r.: 7 maart 2005

advies voor richtlijnen uitgebracht: 29 april 2005

inhoudseisen vastgesteld: 4 juli 2005

kennisgeving MER: 13 oktober 2010

ter inzage legging MER: 14 oktober 2010 tot en met 24 november 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 7 oktober 2010

toetsingsadvies uitgebracht: 23 december 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

drs.ir. B.A.H.V. Brorens

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

ir. V.J.H.M. ten Holder (werkgroepsecretaris)

ir. J.A. Huizer

ir. J. Mulder

ir. H.A.P. Zinger

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Milieueffectrapport Rijnboog Arnhem, 21 september 2010 met bijlagen en losse rapporten;
- Bestemmingsplan Rijnboog Kenniscluster.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Vereniging Stadsschoon Arnhem, Arnhem
2. Jachtstaete B.V., Deventer

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Rijnboog Arnhem

De gemeente Arnhem wil in de binnenstad het Rijnbooggebied herinrichten door het aantal woningen uit te breiden met ca. 700 woningen, ca. 96.000 m² bedrijfsoppervlak te creëren en onderdak te bieden aan nieuwe maatschappelijke en culturele functies in de vorm van een kenniscluster en cultuurcluster. In dit advies geeft de Commissie voor de m.e.r. haar oordeel over de kwaliteit van het milieueffectrapport over dit voornemen.



ISBN: 978-90-421-3174-3

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

