

1086-20

nieuwegein

m.e.r. -beoordeling
binnenstad

rbai

2000-133

nieuwegein

m.e.r.-beoordeling binnenstad

opdrachtgever : gemeente Nieuwegein
nummer : 179.9378.01
datum : 15 maart 2000

opdrachtleider : dipl.ing. C.M. Brunner
auteurs : dipl.ing. C.M. Brunner
drs E.A. de Meij
drs R.A.P. Effting

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Plannen voor de Binnenstad van Nieuwegein	3
1.2. M.e.r.-beoordelingsplicht	6
1.3. Doel en opzet notitie	6
1.4. Procedure en overleg	6
2. Voorgenomen activiteit	9
2.1. Ruimtelijk programma en doelstellingen	9
2.2. Inrichting en gebruik op hoofdlijnen	11
2.3. Milieudoelstellingen	12
2.4. Samenvatting doelstellingen	13
3. Bestaande milieusituatie en gevolgen voor het milieu	15
3.1. Inleiding	15
3.2. Bodem en (grond)water	15
3.2.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen	15
3.2.2. Bestaande situatie	16
3.2.3. Verwachte milieueffecten	16
3.2.4. Conclusie	17
3.3. Verkeer en mobiliteit	18
3.3.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen	18
3.3.2. Bestaande situatie	18
3.3.3. Verwachte milieueffecten	19
3.3.4. Aanvullend onderzoek verbetering bereikbaarheid	21
3.3.5. Conclusie	22
3.4. Woon- en leefmilieu	22
3.4.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen	22
3.4.2. Bestaande situatie	23
3.4.3. Verwachte milieueffecten	23
3.4.4. Conclusie	25
3.5. Energie en grondstoffen	25
3.5.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen	25
3.5.2. Verwachte milieueffecten	25
3.5.3. Conclusie	27
3.6. Samenhang met andere activiteiten	27
4. Conclusie	29
5. Aanpak communicatie m.e.r.-beoordeling	31
5.1. Inleiding	31
5.2. Parallele trajecten	31
5.3. Aandachtspunten	31
5.4. Communicatieaanpak	32
5.5. Communicatietraject	32
5.6. De relatie met het structuurplan	33
5.7. Communicatieplanning	35
6. Resultaten overleg en consultatie	37
6.1. Advisering Commissie voor de milieueffectrapportage (p.m.)	37
6.2. Overleg provincie (p.m.)	37
6.3. Consultatie belanghebbenden (p.m.)	37



figuur 1

LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

1. Inleiding

3

1.1. Plannen voor de Binnenstad van Nieuwegein

Uitgangssituatie

Nieuwegein is in de jaren zeventig ontstaan uit een samenvoeging van de gemeenten Jutphaas en Vreeswijk. In 27 jaar tijd is Nieuwegein uitgegroeid tot een stad met ruim 60.000 inwoners. De bouw van het gemeentehuis halverwege de jaren zeventig was het begin van het nieuwe centrum van Nieuwegein, de binnenstad; daarna kwam de ontwikkeling van het gehele gebied op gang. De noodzaak om tot een tijdige realisatie van de stedelijke voorzieningenstructuur te komen en een tekort aan financiële middelen, zorgden ervoor dat het gewenste kwaliteitsniveau slechts gedeeltelijk is gerealiseerd. City Plaza en de culturele voorzieningen die centraal in het centrumgebied liggen zijn een goed voorbeeld van het succes van het centrum en er is, gelet op het aantal kantoren en woningen een goed vestigingsklimaat.

Probleemstelling en voornemens op hoofdlijnen

Voor een stad als Nieuwegein is het huidige centrum echter niet voldoende herkenbaar, het centrum "leeft" niet. Door de vele achterkanten van gebouwen, dode hoeken en parkeerterreinen is het centrum niet altijd veilig, aantrekkelijk en herbergzaam. En hoewel de stad een menging van verschillende functies kent, zijn deze functies nog onvoldoende met elkaar verenigd tot een echt binnenstadmilieu. Overdag trekt het winkelcentrum veel publiek, maar 's avonds is de binnenstad verlaten. De markt kent wel een aantal horecagelegenheden, maar deze komen door de inrichting van het plein nauwelijks tot hun recht. Het avond- en nachtleven in de binnenstad is niet van grote betekenis. Bovendien biedt de binnenstad, mede vanwege de hoogwaardige ontsluiting met openbaar vervoer, in potentie een aantrekkelijke vestigingsplaats voor met name kantoren, die nu onvoldoende worden benut.

Voor het college van burgemeester en wethouders van Nieuwegein vormden bovenstaande problemen de reden om de ontwikkeling van het winkelcentrum tot binnenstadmilieu als belangrijke opgave op te nemen in het collegeprogramma 1998-2002. De gemeente Nieuwegein heeft de intentie een uitnodigende en aantrekkelijke binnenstad te realiseren. Een binnenstad met een "kloppend stadshart", dat plaats kan bieden aan een uiteenlopende verzameling van mensen, functies, voorzieningen en gebouwen. Om dit te realiseren is een ingrijpende herstructurering noodzakelijk, in welk kader een grote uitbreiding van de economische functies (waaronder ruim 200.000 m² kantoren) en extra woningbouw zijn voorzien. Alleen door deze aanpassingen kan de binnenstad ook in de nieuwe eeuw de economische, maatschappelijke en culturele motor zijn van en voor Nieuwegein, en haar functie als regionaal centrum handhaven en versterken. Voor de voorgenomen herstructurering is een Masterplan opgesteld, dat thans zal worden vertaald naar een formeel structuurplan.

Positionering ten opzichte van het rijksbeleid

De herontwikkeling van de Binnenstad van Nieuwegein is geheel in lijn met het rijksbeleid ten aanzien van de ontwikkeling van het stedelijk gebied. In de VINEX wordt een beleid voorgesteld dat gericht is op het scheppen van een goed leef- en productiemilieu, benutting van nog aanwezige capaciteiten van het stedelijk gebied, intensivering van ruimtegebruik en menging van functies. Daarbij mag het mobiliteitsvraagstuk niet worden verwaarloosd. Veel belang wordt daarom gehecht aan een ontwikkeling van binnensteden zodanig dat het gebruik van het openbaar vervoer wordt bevorderd. De leefbaarheid en herkenbaarheid van de dagelijkse leefomgeving dienen te worden verbeterd door verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. De herstructurering van de Nieuwegeinse Binnenstad zal tot verbetering leiden van het leefklimaat van de gehele gemeente en het omliggende verzorgingsgebied.

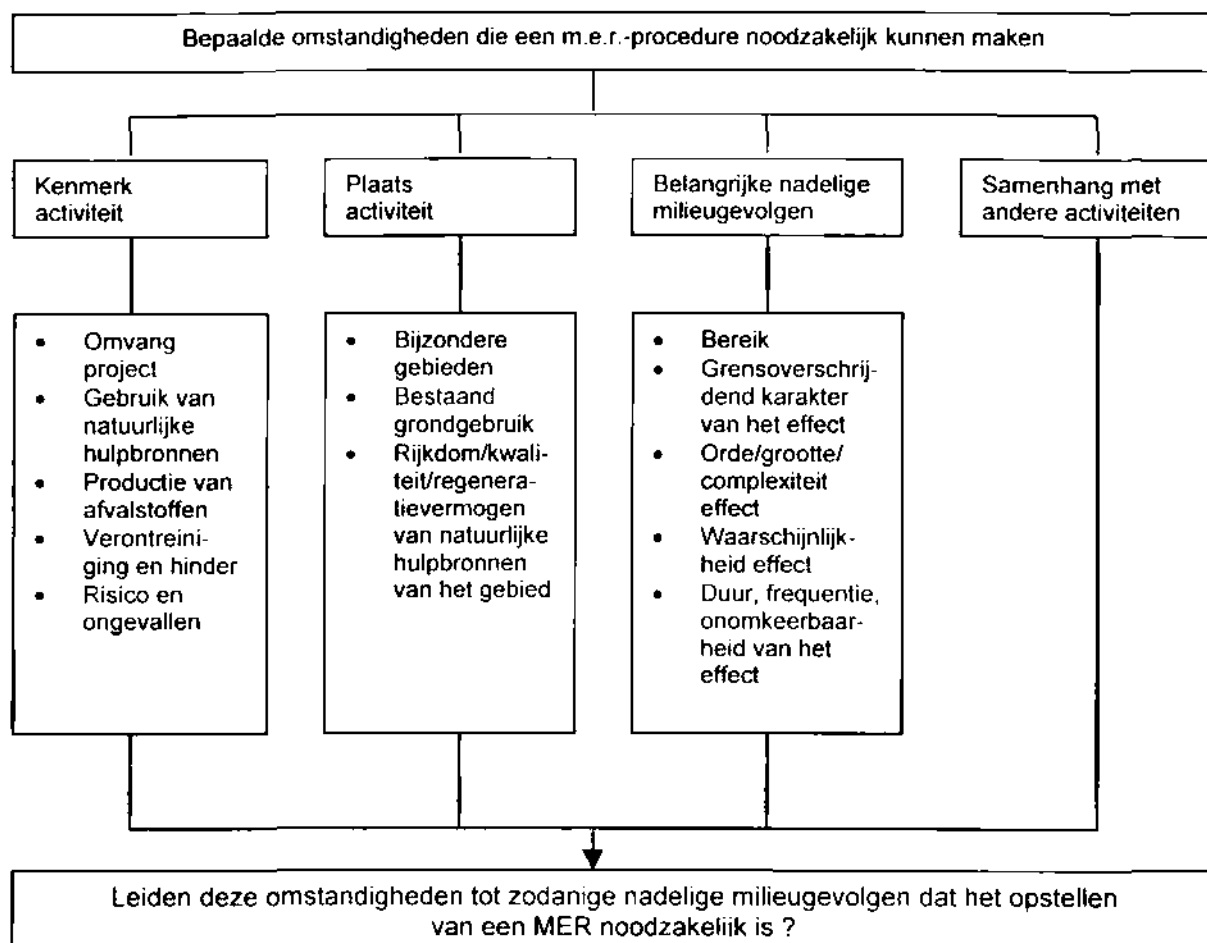
Plangebied

Het plangebied voor de binnenstad, waarop het Masterplan zich heeft gericht, heeft de vorm van een carré en is strak omringd door stadsautowegen, wijkwegen en de Hollandse IJssel (zie figuur 1). Dit gebied wordt in het noorden omsloten door de Noordstedeweg, in het oosten door

de Doorslag (Hollandse IJssel), in het zuiden door de Zuidstedeweg en in het westen door de centrale toegangsweg, de A.C. Verhoefweg.

Omdat de binnenstad ook sterke relaties heeft met de aansluitende gebieden Merwestein, het gebied van het St. Antoniusziekenhuis, het Nijpelsplantsoen en het gebied Kruiderslaan/Herenstraat, worden deze bij het structuurplan betrokken.

Figuur 2. Schema bijzondere omstandigheden (bron: handreiking ministerie van VROM)



1.2. M.e.r.-beoordelingsplicht

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999, geldt voor de uitvoering dan wel wijziging van een stadsproject met een bedrijfsvloeropervlakte van 200.000 m² of meer, een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht. Voorafgaande aan de besluitvorming over een dergelijke activiteit (in dit geval de vaststelling van het structuurplan) neemt het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Nieuwegein) op basis van een beoordeling een besluit of de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) al dan niet moet worden gevolgd. Hierbij wordt nagegaan of sprake is van "bijzondere omstandigheden" of milieuknelpunten die een diepgaand onderzoek naar alternatieven en milieueffecten in het kader van een m.e.r. wenselijk maken.

Het Ministerie van VROM heeft recent een nieuwe handreiking gepubliceerd voor de uitvoering van een dergelijke beoordeling¹⁾. Volgens deze publicatie zijn bepalend voor de beoordeling (zie figuur 2):

- de kenmerken van de voorgenomen activiteit zoals de omvang van het project of het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de plaats van de activiteit zoals de ligging in of nabij gevoelige gebieden;
- het optreden van belangrijke nadelige milieugevolgen;
- de samenhang met andere activiteiten in de omgeving.

Algemeen uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat normaal gesproken géén m.e.r.-procedure behoeft te worden gevolgd. Een m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk indien uit de beoordeling blijkt dat er sprake is van "bijzondere omstandigheden" of milieuknelpunten.

1.3. Doel en opzet notitie

In deze notitie wordt de genoemde beoordeling voor het stadsproject in de Binnenstad van Nieuwegein uitgevoerd. Hoofdstuk 2 beschrijft ten behoeve van deze beoordeling de voorgenomen activiteit.

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in beknopte vorm in op de bestaande milieusituatie en de te verwachten gevolgen voor het milieu. Op grond hiervan vindt een beoordeling plaats waarbij gebruik wordt gemaakt van de criteria uit de genoemde handreiking van het ministerie. In de beoordeling staat de vraag centraal of de bijzondere omstandigheden van het project tot zodanige nadelige milieugevolgen leiden dat het opstellen van een volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is.

In hoofdstuk 4 wordt op basis van de uitgevoerde beoordeling een samenvattende conclusie getrokken. Hoofdstuk 5 beschrijft de procedure van de communicatie met de bevolking. In hoofdstuk 6 tenslotte worden de resultaten van overleg en consultatie weergegeven.

1.4. Procedure en overleg

Formele procedure

In de Wet milieubeheer zijn geen precieze aanwijzingen gegeven op welk moment de m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen. In een situatie waarbij initiatiefnemer en bevoegd gezag dezelfde instantie zijn, moet het besluit worden genomen in "een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het m.e.r.-beoordelingsplichtige besluit" (de vaststelling van het structuurplan). Dit kan worden vertaald naar het uitgangspunt dat de gemeenteraad het benodigde besluit over de m.e.r.-beoordeling neemt vóórdat het structuurplan ter visie wordt gelegd (dus vóór 2 juli 2000).

De beslissing dat al dan niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, dient te worden bekend gemaakt door mededeling in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Een be-

¹⁾ Afwegen en oordelen, handreiking voor de m.e.r. beoordelingsplicht, 1999.

slissing dat geen milieueffectrapport dient te worden opgesteld, dient tevens te worden gepubliceerd in de Staatscourant.

Tegen de beslissing kunnen belanghebbenden volgens artikel 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht bezwaar aantekenen bij het bevoegd gezag. Vervolgens staat voor belanghebbenden de beroepsgang open naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Overleg en advies

De Commissie voor de m.e.r. biedt de mogelijkheid om op vrijwillige basis te experimenteren met de inschakeling van de Commissie bij de m.e.r.-beoordeling. De uitvoering van een dergelijk experiment betreft die m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten waarbij het bevoegd gezag behoefte heeft aan een advies van de Commissie over de interpretatie van bijzondere omstandigheden bij die activiteit, zoals aangegeven in de "Handreiking". Voor de advisering door de Commissie kan de periode van zes weken worden gebruikt die is voorzien in artikel 7.8b eerste lid Wet milieubeheer voorafgaand aan het nemen van de beslissing.

De gemeente Nieuwegein hecht belang aan het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. Daarom zal deze notitie aan de Commissie worden voorgelegd. Op basis van het advies van de Commissie denkt de gemeente een zorgvuldig en goed gemotiveerd besluit te kunnen nemen. Daarnaast zal over deze notitie ook overleg worden gevoerd met (onder andere de milieucoördinator van) de provincie.

Consultatie belanghebbenden

Een belangrijk uitgangspunt van het communicatiebeleid, zoals beschreven in het door B & W vastgestelde Communicatieplan Binnenstad, is het betrekken van bewoners (en andere belanghebbenden) van Nieuwegein bij de ontwikkelingen in de binnenstad. De gedachte is dat door heldere, volledige en open informatie de samenwerking met de verschillende doelgroepen bevordert wordt. De communicatie is er daarom op gericht het proces doorzichtig te maken en daarnaast te bevorderen dat betrokken kunnen deelnemen aan het planproces. De gemeente streeft ernaar mensen vanuit hun eigen belang bij het proces te betrekken.

Van belang bij de communicatie is dat er thans verschillende trajecten worden doorlopen, te weten het m.e.r.-beoordelingstraject, het traject voor het Structuurplan en het traject ten behoeve van de verschillende deelnota's (Verkeer en parkeren, Milieu en duurzaam bouwen, Energiestrategie en Ondergrondse infrastructuur).

Gezien de specifieke aard van de vraagstukken die bij de m.e.r.-beoordelingsdiscussie spelen, zal een aparte **Milieubegeleidingscommissie Binnenstad** worden ingesteld. Deze commissie zal opereren onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Vertegenwoordigers van relevante maatschappelijke geledingen (bewoners, milieuorganisaties) worden uitgenodigd zitting te nemen in deze commissie. Ter versterking van de objectiviteit van de commissie zal extern gezocht worden naar een inhoudelijke deskundige, die niet in een zakelijke relatie bij het onderzoek van de gemeente is betrokken. Andere inhoudelijke deskundigen (intern of extern) zullen, indien nodig, aanwezig zijn bij de besprekingen van de commissie ter toelichting van bepaalde onderwerpen.

Voor een uitgebreide opzet van het communicatietraject met betrekking tot de m.e.r.-beoordelingsplicht en belanghebbenden wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

2. Voorgenomen activiteit

9

2.1. Ruimtelijk programma en doelstellingen

Naar de huidige en gewenste functies in de binnenstad zijn verschillende verkennende studies verricht. Deze studies richtten zich op vragen als: welke functies zijn er nu, welke worden gemist, welke uitbreidingen zijn nodig, welke zijn maatschappelijk en economisch interessant en zullen de waarde van het centrum naar de toekomst bepalen, en welke kunnen met elkaar worden gecombineerd. Op basis van de resultaten van deze verkennende studies is een contour ontstaan van het ruimtelijk-functionele programma voor de binnenstad van Nieuwegein. Onderstaand wordt in zeer beknopte vorm een overzicht gegeven van de belangrijkste programma-punten die voor deze m.e.r.-beoordeling relevant zijn. Voor een meer uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het structuurplan.

Kantoren

Nieuwegein heeft binnen de regio de taakstelling gekregen om circa 226.000 m² kantoren te realiseren op nieuwe locaties. Nieuwe kantoorlocaties moeten voldoen aan door het Rijk gestelde eisen ten aanzien van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarom is thans de mogelijkheid aanwezig de eerder aangewezen kantoorcapaciteit voor het gebied Nieuwraven (120.000 m² bvo) te verschuiven naar de binnenstad. De binnenstad is immers, anders dan Nieuwraven, goed bereikbaar per openbaar vervoer (zogenaamde B-locatie). Daarnaast is besloten om 50.000 m² bvo kantoren, die oorspronkelijk op de locatie Laagraven waren gepland, te verplaatsen naar de binnenstad (surplus). De BRU zal worden verzocht het restcontingent kantoren voor Laagraven te "ontdooien". Aan de hand van het Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad zal nader worden bepaald welk deel in de binnenstad zal worden gerealiseerd.

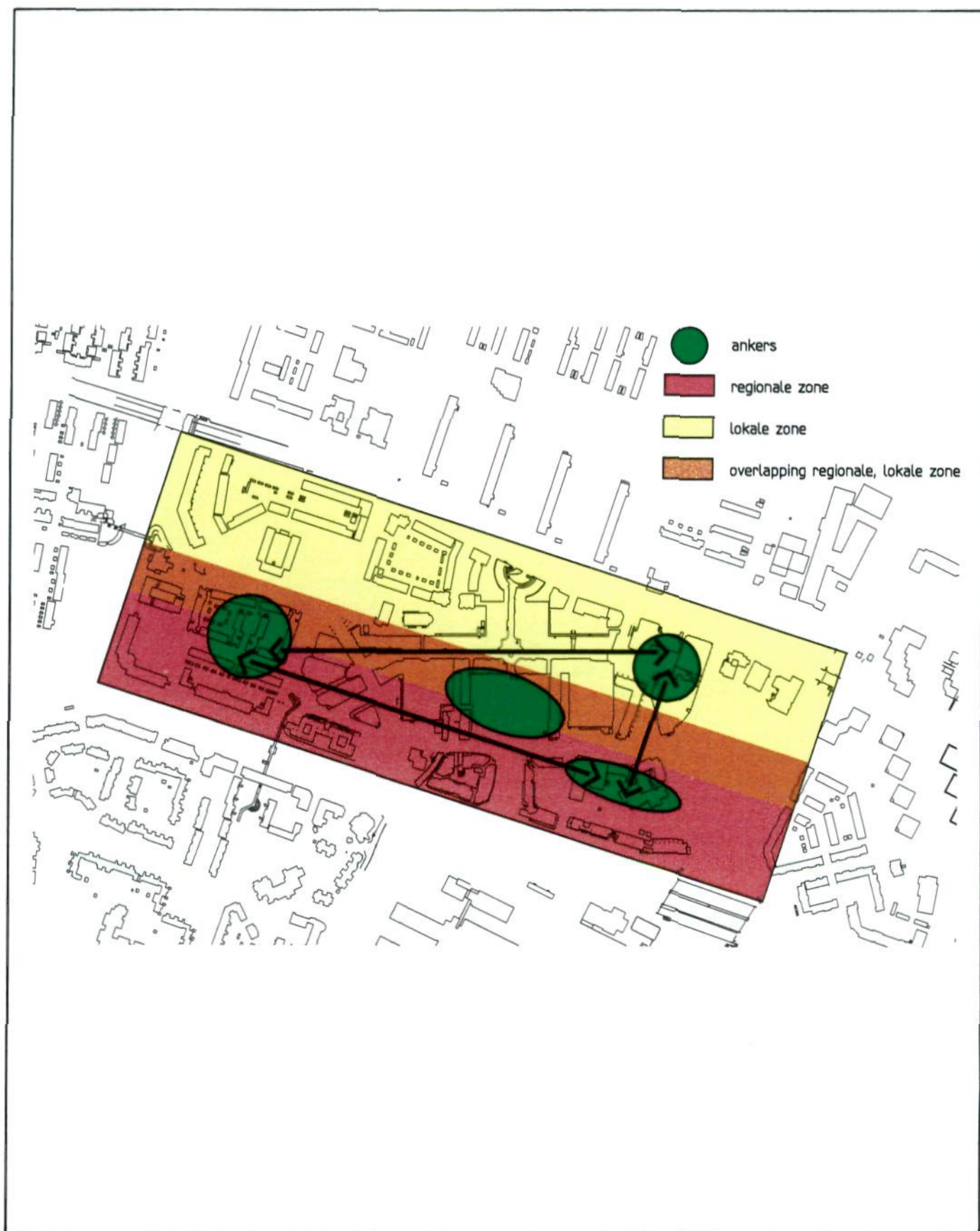
Bij de realisatie van dit kantoorvloeroppervlak wordt gestreefd naar een verandering van het bestaande centrum tot een publieksvriendelijke omgeving die gedurende een groot aantal dagen per week aantrekkelijk is voor alle gebruikers van de binnenstad. Door de nadruk te leggen op afwisseling en combinatie van functies met een publiek karakter, zal het centrum levendiger worden.

Commerciële voorzieningen (winkels en horeca)

Het merendeel van de commerciële voorzieningen in het stadscentrum is geconcentreerd in het goed functionerende winkelcentrum City Plaza. Om deze functie echter ook in de toekomst goed te kunnen blijven vervullen is een kwantitatieve uitbreiding gewenst. Daarnaast dient het winkelcentrum zijn uitstraling te verbeteren (kwalitatief). Daarbij kan onder andere gedacht worden aan het aantrekken van grote trekkers zoals bijvoorbeeld een warenhuis, aan het verbeteren en vergroten van de looproutes en het verduidelijken van het profiel en de positie van food-plaza. Programmatisch uitgangspunt voor de ontwikkeling van de detailhandel in de binnenstad van Nieuwegein is een uitbreiding met circa 26.000 m² bvo voor de "gewone" detailhandel en 10.000 m² bvo voor grootschalige detailhandel. De aanwezigheid van horeca vormt een belangrijke factor voor het 'leven' in binnensteden. Het huidige horeca-aanbod in de binnenstad van Nieuwegein schiet tekort ten opzichte van de potentie. Voorgesteld wordt om meer (diverse) voorzieningen van een hoogwaardige kwaliteit te realiseren, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar dag- en avondhoreca. Bij de realisering van deze functies zal rekening gehouden moeten worden met de woonfuncties in de binnenstad.

Culturele voorzieningen

Een structurele opwaardering van de culturele voorzieningen vormt een centrale doelstelling voor de vernieuwing van de binnenstad. Het culturele programma en de gedachte om de verschillende cultuurfuncties te integreren zijn verbonden aan een stedenbouwkundig concept dat erop gericht is het hele centrum om te vormen tot een bruisende binnenstad. Voorzien wordt in twee cultuurclusters:



figuur 3

OPZET STRUCTUUR

1. een cluster rondom theater, podiumkunsten, expressie en avond/ nachtfuncties in het westen, gekoppeld aan het sneltram- en busstation;
2. een cluster in het oostelijk deel aan het water, dat een tegenwicht kan bieden aan de dynamiek van het centrum. Gedacht wordt dan aan functies met als centraal thema presentatie en informatie (bibliotheek/ kunstuitleen annex digitaal centrum en een museum).

Bij de situering van deze clusters wordt rekening gehouden met de uitstraling naar woonfuncties.

Wonen

Het wonen is één van de belangrijkste pijlers van een aantrekkelijk binnenstadmilieu. Uitgangspunt van de gemeente is om een aantrekkelijk en leefbaar woonmilieu in de binnenstad te realiseren. Belangrijk daarbij is dat er verschillende woonmilieus tot stand worden gebracht, met een grote differentiatie aan woningtypen. Kwalitatieve verbetering (schone en veilige woonomgeving) gaat daarbij samen met een kwantitatieve verbetering (verdubbeling van het aantal woningen).

In het programma wordt voorgesteld circa 900 à 1.100 nieuwe woningen in de marktsector aan het centrum toe te voegen, waardoor een meer evenwichtige verhouding ontstaat tussen sociaal en markt (koop en huur). De te realiseren woongebouwen (gestapelde bouw) dienen te voldoen aan diverse kwaliteitseisen. Belangrijke punten zijn daarbij het uitzicht, beperkingen van geluidshinder en een grote mate van sociale veiligheid.

Overige voorzieningen en parkeren

Het huidige gemeentehuis van de gemeente Nieuwegein is klein van oppervlak en sterk verouderd. In 1997 is besloten een nieuw gemeentehuis te situeren in het oostelijk deel van het centrum. Het gemeentehuis worden geïntegreerd met de bibliotheek/kunstuitleen en met een aantal andere functies in de oostelijke pool.

Het St. Antoniusziekenhuis heeft thans een sterke publieksaantrekkende werking, maar ondervindt hinder van de barrière tussen de binnenstad en het ziekenhuis. Deze barrière dient te worden verminderd. Tevens zouden aan het ziekenhuis gelieerde functies bij het ziekenhuis kunnen worden gesitueerd (zoals additionele zorgfuncties). Ook aandacht voor de parkeer capaciteit in de nabijheid van het ziekenhuis is uitermate belangrijk.

Naast de plannen voor gemeentehuis en ziekenhuis zijn er ook wensen vanuit andere maatschappelijke instanties (regiopolitie Utrecht, GGD, geïntegreerd maatschappelijk centrum) en onderwijs. Op het gebied van sport zijn suggesties gedaan voor het inrichten van ruimten voor sportactiviteiten in de binnenstad, zoals squash- en tennisbanen, midgetgolf of indoor-bedrijfsporten. Bij de inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad dient rekening te worden gehouden met het houden van (sport)evenementen.

Ten behoeve van de uitbreiding van functies (met name kantoren, winkels en woningen) wordt uiteraard voorzien in extra parkeergelegenheid. De omvang van deze parkeergelegenheid is afgestemd op het landelijke en provinciale mobiliteitsbeleid (B-locatie). In totaal zullen in de binnenstad in de nieuwe situatie circa 5.900 parkeerplaatsen ter beschikking staan tegenover 2.700 parkeerplaatsen nu. Hiervan zijn circa 700 – 800 plaatsen op het complex van het St. Antoniusziekenhuis geprojecteerd.

2.2. Inrichting en gebruik op hoofdlijnen

Nieuwe inrichting Binnenstad (zie figuur 3)

Uitgangspunt bij de ontwikkelingsvisie is het realiseren van een herbergzame en levendige binnenstad, die meer is dan een losse verzameling van functies en is gegroepeerd rondom een winkelcentrum.

Het te ontwikkelen gebied kenmerkt zich door een zone, parallel aan de Zuidstedeweg (waar veel ruimte kan vrijkomen voor een groot volume aan nieuw programma), en een diagonale strook, parallel aan de City Plaza, om de kwaliteit van het winkelcentrum te verbeteren. De zone

langs en evenwijdig langs de Zuidstedeweg is vooral bedoeld voor regionale functies, waarvan de belangrijkste "werken" is, gelet op de ligging langs die belangrijke drukke weg en de directe verbinding met de snelwegen. De zone door City Plaza en de aangrenzende zone langs de Noordstedeweg zullen een meer locale functie krijgen, met de nadruk op "winkelen". Horeca en andere avondvoorzieningen worden vooral geconcentreerd bij de markt en bij het station. Alle functies zullen zoveel mogelijk worden gemengd en geïntegreerd; per deelgebied zullen echter bepaalde functies de overhand hebben. Het station van de sneltram zal geheel worden geïntegreerd in het centrum.

Een goed functionerend centrum moet worden "opgespannen" tussen polen met belangrijke publiekstrekkingen. Dit gegeven vormt een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe structuur. In de stedenbouwkundige structuur fungeren deze polen of trekkers als "ankers" waaraan de structuur wordt vastgelegd.

Te onderscheiden zijn:

1. een trekker ten oosten van het huidige gemeentehuis; hier wordt het nieuwe gemeentehuis *gerealiseerd alsmede een bibliotheek, een museum, een warenhuis en een grote supermarkt*; het *"gemeente-anker"*;
2. een trekker ten westen van de tramlijn; hier worden een theater met een kunstencentrum, een *"mode-cluster"* en een grote supermarkt voorzien; het *"theater-anker"*;
3. een trekker ter plaatse van het marktplein; het *"markt-anker"*;
4. een trekker in het zuidoostelijk deel van de binnenstad, onderdeel van de zone langs de Zuidstedeweg waarin het functionele accent op werken zal worden gelegd; het *"werken-anker"*.

Mogelijke ontwikkeling aangrenzende gebieden

In de aan de binnenstad aangrenzende gebieden, worden in het structuurplan ook enkele ontwikkelingen voorzien die voor deze m.e.r.-beoordeling van enige betekenis kunnen zijn. De plannen hiervoor zijn echter op dit moment veel minder ver uitgewerkt; op dit moment kunnen alleen uitspraken worden gedaan over doelstellingen en mogelijke ontwikkelingsrichtingen. Van betekenis zijn kort samengevat de volgende ontwikkelingen.

- *St. Antoniusziekenhuis*: In de eerste plaats is het hier de bedoeling de huisvesting en het parkeren van het ziekenhuis te vernieuwen c.q. uit te breiden. Een belangrijke doelstelling is voorts de barrière tussen ziekenhuis en binnenstad te verminderen. De inrichting van het ziekenhuisterrein zal in dat kader meer richting binnenstad worden georiënteerd; de bestaande tramhalte aan de Zuidstedeweg wordt verplaatst en er wordt mogelijk een deel van de parkeergelegenheid ten behoeve van de binnenstad gerealiseerd. Om de samenhang met de binnenstad te vergroten behoren in dit gebied aanvullende functies, passend bij de rand van de binnenstad, in de sfeer van wonen en kantoren tot de mogelijkheden.
- *Kruyderlaan-Herenstraat*: Doel is dit bedrijfsgebied dat in de huidige situatie en met de huidige inrichting een te marginale toekomst heeft, te herontwikkelen en daarmee in kwaliteit sterk op te waarderen. Het vervangen van bedrijven door kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening, eventueel in combinatie met stadswoningen, behoort daarbij tot de mogelijkheden.

2.3. Milieudoelstellingen

De plannen voor de herontwikkeling van de binnenstad zijn gericht op een sterke kwaliteitsverbetering. Daarbij behoort in de ogen van het gemeentebestuur ook een hoge ambitie gericht op *duurzame (stads)ontwikkeling*. Het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan benoemt de volgende doelstellingen voor het bereiken van duurzaamheid:

- intensief ruimtegebruik, door gestapelde bouw en/of het benutten van ruimten voor meerdere functies;
- gebruik van vervoerssystemen die minder energie en ruimtebeslag vergen (hoogwaardig openbaar vervoer, fiets, telematica);
- aandacht voor ruimtelijke kwaliteit (openbare ruimte, architectuur);

- zorgvuldig omgaan met water en waterhuishouding; in dat kader besparing van drink- en grondwatergebruik door over te schakelen op het gebruik van hemelwater, oppervlaktewater en industrieel restwater;
- zuinig grondstoffengebruik, te realiseren door te werken aan preventie van afval en emissies; scheiden van afval en hergebruik van reststoffen;
- efficiënter gebruik van fossiele brandstoffen en meer gebruik van restenergie en duurzame energiebronnen (bijvoorbeeld windkracht of zonne-energie, warmtekrachtkoppeling e.d.);
- aansluiting zoeken bij de uitgangspunten van duurzaam bouwen (met onder andere aandacht voor materiaalgebruik en kennisoverdracht (Novem)).

Deze doelstellingen bouwen voort op het gemeentelijke milieubeleidsplan 1999-2002. Hierin is als koers voor ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen dat de uitgangspunten voor een duurzame ontwikkeling in een vroeg stadium van de planvorming worden meegenomen. Daarbij zijn reeds concrete doelstellingen voor de binnenstad geformuleerd, zoals hierboven op basis van het Masterplan zijn benoemd.

Om uitwerking te geven aan deze doelstellingen is onder meer de deelnota Milieu & Duurzaam Bouwen opgesteld. Uitgangspunt van deze nota is om de lange termijn (tot 2040) een milieuverbetering met een factor 20 tot stand te brengen. In de nota is dit verder uitgewerkt tot meer concrete doelstellingen en maatregelen voor het project binnenstad. Het ligt in de bedoeling dat het binnenstadsproject van Nieuwegein een voorbeeld kan vormen voor andere steden met soortgelijke projecten, vanwege de gerealiseerde maatregelen en de innovatieve aanpak van milieuprestatiebeheersing, kortom de sturing en controle op duurzaamheidsniveau.

2.4. Samenvatting doelstellingen

Samenvattend kan als hoofddoel van het project worden genoemd de integrale vernieuwing en duurzame ontwikkeling van de binnenstad. Om de binnenstad levendiger te maken en ook in de toekomst goed te laten functioneren wordt een groot aantal functies toegevoegd, passend bij de specifieke situering van de binnenstad. Het betreft:

- een uitbreiding van de kantoren met circa 226.000 m²;
- een vernieuwing en uitbreiding van het winkelcentrum met circa 26.000 m² bvo voor "gewone" detailhandel en 10.000 m² bvo voor grootschalige detailhandel;
- een volledig vernieuwd en uitgebreid aanbod van culturele en horecavoorzieningen;
- een uitbreiding van de woonfunctie met circa 900 à 1.100 woningen.

In het structuurplan worden de ontwikkelingen gezien in samenhang met enkele aangrenzende gebieden die aan een vernieuwing toe zijn.

Het gehele project wordt gedragen door een hoge ambitie gericht op een duurzame ontwikkeling.

3. Bestaande milieusituatie en gevolgen voor het milieu

15

3.1. Inleiding

Doel en werkwijze

Dit hoofdstuk gaat in beknopte vorm in op de bestaande milieusituatie en de te verwachten gevolgen voor het milieu. Op grond hiervan vindt een beoordeling plaats aan de hand van criteria die zijn afgeleid uit de handreiking van het ministerie van VROM en de specifieke situatie in het gebied. In de beoordeling staat de vraag centraal of de bijzondere omstandigheden van het project tot zodanige nadelige milieugevolgen leiden dat het opstellen van een volwaardig milieueffectrapport waarin ook alternatieven voor de inrichting worden onderzocht, noodzakelijk is.

Ten behoeve van deze beschrijving en beoordeling is gebruik gemaakt van de diverse onderzoeken die in het kader van het Masterplan Binnenstad en ten behoeve van het structuurplan zijn uitgevoerd.

Relevante milieuthema's

Gelet op het karakter van het voornemen en de lokale omstandigheden wordt in deze m.e.r.-beoordeling ingegaan op de volgende milieuthema's:

- bodem en (grond)water;
- verkeer en mobiliteit;
- woon - en leefmilieu;
- energie en grondstoffen.

In de toelichting op het Besluit m.e.r. (toelichting op onderdeel D, de opsomming van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten) wordt het accent bij stadsprojecten met name gelegd op de benodigde infrastructurele voorzieningen en de verkeersaantrekkende werking. Omdat in het plangebied geen relevante natuurwaarden voorkomen en er geen sprake is van een beschermde status in dit opzicht wordt hier niet nader ingegaan op het thema ecologie. Niet nader besproken worden voorts de ruimtelijke kwaliteit, algemene leefbaarheid en parkeerhinder omdat deze aspecten, zeker in het kader van een m.e.r.-beoordeling, niet kunnen worden beschouwd als milieuaspecten.

3.2. Bodem en (grond)water

3.2.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria

Voor de beoordeling van milieueffecten op het gebied van bodem en (grond)water worden hier de volgende toetsingscriteria gehanteerd.

- kenmerk activiteit: verontreiniging van bodem en water
- plaats activiteit:
 - regeneratievermogen watersysteem (concreet te vertalen in eisen/ uitgangspunten van de waterbeheerder(s));
 - bijzondere gebieden (niet relevant, geen grondwaterbeschermingsgebied)

Beschikbare Bronnen

Ten behoeve van deze m.e.r.-beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende informatie:

- gemeentelijke notitie bodemkwaliteit in ruimtelijke plannen (oktober '99);
- Historisch Bodemonderzoek Binnenstad Nieuwegein (juli '99);
- Uitgevoerd onderzoek en overleg ten behoeve van het structuurplan (rapportage van de werkgroep ondergrondse infrastructuur).

3.2.2. Bestaande situatie

Kwaliteit bodem en grondwater

In het kader van de herstructurering van de Binnenstad van Nieuwegein is door Lexmond Milieuvanadvies b.v. een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (Project 99.18530/TB, juli 1999). Doel van dit historisch bodemonderzoek was vast te stellen of in het onderzoeksgebied potentiële gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn. Op basis van gegevens met betrekking tot bodemklassificatie en bodemgebruik van de periode vóór herinrichting van de binnenstad en gegevens met betrekking tot de regionale bodemopbouw en geohydrologie, is een overzicht opgesteld met potentieel verontreinigde percelen binnen het plan.

Uit het overzicht is op te maken dat er acht potentieel verdachte locaties aanwezig zijn. In de omgeving van de twee voormalige boerderijen, boomgaarden en gedempte watergangen worden verdachte stoffen verwacht, te weten zware metalen, Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) en OrganoChloorBestrijdingsmiddelen (OCB). Deze bevinden zich dan in de ondergrond (vanaf oorspronkelijk maaiveld), aangezien het gebied in het verleden is opgehoogd. Bij het huidige parkeerterrein Fakkelseste kunnen in de bovengrond zware metalen en PAK worden aangetroffen. In de huidige watergangen wordt gedacht aan een breed pakket van verdachte stoffen.

Waterhuishouding

Het peilbeheer van het oppervlaktewater berust bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het gebied aan de noordwestzijde van de raailijn heeft een singelpeil van 0,60 meter onder NAP. Afvoer van overtollig water vindt plaats via Jutphaas-Wijkersloot. In het grootste deel van het gebied rond het stadscentrum wordt een waterpeil van 1,10 meter onder NAP gehanteerd. In de binnenstad is geen oppervlaktewater aanwezig. Het op peil houden van de waterstand gebeurt door middel van een drainage- en duikerstelsel. Het overtollige water wordt door duikers via twee verbindingen naar de singels in de wijk Doorslag afgevoerd. In de duikerleidingen is geen extra waterberging aanwezig.

In de binnenstad is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel verzorgt de afvoer van het vuilwater en het regenwater van alle verharde oppervlaktes. Het eerste deel van de neerslag wordt via het rioolstelsel en een rioolgemaal aan de Noordstedeweg afgevoerd naar de rioolwaterzuivering in het Klaphek. Wanneer het rioolstelsel is gevuld, wordt het overige deel van de neerslag via overstortputten op de duikerleidingen geloosd. Bij hevige regenbuien komt thans wateroverlast voor, onder ander bij het kruispunt Voorstede-Schakelseste en op de Noordstedeweg.

Met betrekking tot het grondwater is reeds vermeld dat de waterstand op peil wordt gehouden door drainageleidingen. In het deel van het plangebied dat niet onderkelderd is, loost het drainagewater onder vrij verval op de duikerleidingen. Het water uit drainage onder de parkeergarage wordt via drainpompen afgevoerd op dezelfde duikerleidingen. In 1983 is voor de parkeergarage een drainageplan opgesteld. Het stelsel bestaat uit een dieper gelegen stelsel onder een waterdichte folie, dat apart wordt bemalen. Boven het waterdichte folie is een drainstelsel aanwezig voor de opvang en afvoer van het bovenste grondwater. Ook dit wordt apart bemalen. In de ondergrond is het zogenaamde spanningswater aanwezig. Dit water zou zonder folielaag aan de oppervlakte kunnen komen (met name als de afsluitende kleilaag zou worden doorbroken).

3.2.3. Verwachte milieueffecten

Kwaliteit bodem en grondwater

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van de binnenstad van Nieuwegein is dat bodem en grondwater geschikt dienen te zijn voor de beoogde functie. Dit betekent dat de gewenste functie als het ware de gewenste bodem- en grondwaterkwaliteit bepaalt.

Op grond van het historisch bodemonderzoek blijkt dat er een aantal potentieel verontreinigde locaties zijn binnen het plangebied. Alvorens de bestemmingen te realiseren dient derhalve een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van geconstateerde belemmeringen uit dit onderzoek, kan vervolgens worden nagegaan welke maatregelen moeten worden genomen om die belemmeringen weg te nemen (functiegericht saneren).

Waterhuishouding

Na realisatie van de plannen voor de binnenstad zal het regenwater dat neerkomt op de daken van de nieuwbouw niet afgevoerd worden naar de rioolwaterzuivering, maar rechtstreeks worden aangesloten op de duikerleidingen. Dit is een van de kernpunten uit de Vierde Nota Waterhuishouding. Dit houdt in dat de duikers zwaarder worden belast en dat ook het regenwater versneld tot afstroming komt. Gevolg is een toename van de wateroverlast.

De plannen voor de riolering en de waterhuishouding dienen te voldoen aan door het hoogheemraadschap gestelde eisen.

Het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden hanteert het "stand-still"-beginsel. Dit betekent dat de toekomstige situatie met betrekking tot de waterhuishouding niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat er extra bergingscapaciteit dient te worden gerealiseerd, om wateroverlast te voorkomen. De omvang van de hoeveelheid benodigde extra waterberging moet worden uitgerekend. Maatgevend voor de berekeningen is de totale dakoppervlakte, omdat dit water, anders dan in de huidige situatie, rechtstreeks en dus versneld in het oppervlaktewatersysteem terecht zal komen. In de wijze waarop de extra waterberging moet worden uitgevoerd laat het Hoogheemraadschap de gemeente een grote vrijheid. Wel geeft het een aantal suggesties. Zo wordt aangeraden de daken van de bebouwing langs de Hollandse IJssel rechtstreeks te laten afwateren op de Hollandse IJssel. Gedacht kan worden aan het creëren van meer oppervlaktewater, waterberging op de daken en/of de aanleg van een extra waterberging naast de Doorslag, van waaruit via een gemaal uitgemalen kan worden op de Doorslag. Teneinde een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid versneld af te voeren hemelwater wordt er momenteel een extern advies voorbereid. Uit dat advies zal blijken hoe en waar het regenwater van de daken tijdelijk kan worden vastgehouden en/of kan worden afgevoerd naar de Hollandse IJssel. De waterhuishoudkundige adviezen zullen in de verdere planuitwerking worden verwerkt.

De huidige parkeergarage zal bij uitvoering van de plannen voor de Binnenstad worden vergroot en tevens verdiept. Het drainagestelsel en daarmee het drainageplan van 1983 dient derhalve te worden uitgebreid. Tevens dient meer grondwater te worden onttrokken. De Provincie Utrecht is grondwaterbeheerder, derhalve dienen de plannen voor grondwateronttrekking te worden voorgelegd aan en goedgekeurd door deze instantie.

Aandachtspunten bij het nieuwe drainagestelsel zijn in dit geval de te onttrekken hoeveelheid grondwater, grondwaterheffing, mogelijke faseringen in de aanleg, invloed van de Doorslag (hogere waterstand) en een open of gesloten keldervloer.

In het provinciale waterhuishoudingsplan en in de 4^e nota Waterhuishouding is de bestrijding van verdroging als speerpunt opgenomen. Voor permanente onttrekking van grondwater bij de realisering van nieuwbouwplannen wordt daarom geen toestemming meer gegeven. De huidige situatie in de binnenstad van Nieuwegein mag niet worden uitgebreid en opnieuw toegepast. Dit betekent dat de parkeergarage als een gesloten systeem dient te worden uitgevoerd. Open verharding mag niet worden toegepast.

Tijdelijke grondwateronttrekking tijdens de bouwwerkzaamheden is wel toegestaan. Voor deze tijdelijke onttrekking is een vergunning nodig als meer dan 10 m³ per uur wordt onttrokken. Bij de vergunningaanvraag dient de aanvrager onder meer aan te tonen dat er door de bouwwerkzaamheden geen schade zal ontstaan aan percelen in de omgeving.

3.2.4. Conclusie

Voor bodem en water leidt het project niet tot knelpunten. Op deelaspecten (kwaliteit van bodem en grondwater en onttrekking van grondwater) kan ten opzichte van de huidige situatie een verbetering worden bereikt. Voor het kwantiteitsbeheer van het oppervlaktewater zal met behulp van maatregelen in ieder geval worden voldaan aan het "stand still"-beginsel van de waterbeheerder.

3.3. Verkeer en mobiliteit

3.3.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria

De ontwikkeling van het stadscentrum van Nieuwegein met nieuwe voorzieningen en kantoren zal grote gevolgen hebben voor de verkeersstromen van en naar het stadscentrum. De voorgestane uitbreiding zal nieuwe verkeersbewegingen genereren waardoor de verkeersintensiteiten op het wegennet zullen toenemen, het openbaar vervoergebruik sterk zal groeien en het aantal verplaatsingen per fiets en lopend zal intensiveren. Om deze ontwikkelingen te kunnen toetsen, worden de volgende criteria gehanteerd:

- kenmerk activiteit: past de extra automobilititeit binnen het geldende mobiliteitsbeleid;
- kenmerk en plaats activiteit: kunnen de extra verkeersstromen met de beschikbare en waar nodig uit te breiden infrastructuur op een aanvaardbare wijze worden verwerkt. Daarbij ligt het accent op het openbaar vervoer en het autoverkeer en op de situatie buiten de eigenlijke binnenstad.

Beschikbare bronnen

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende plannen en onderzoeken:

- *Masterplan Binnenstad*;
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan;
- Integrale rapportage van de werkgroep verkeer en parkeren.

3.3.2. Bestaande situatie

Openbaar vervoer

De binnenstad van Nieuwegein wordt momenteel ontsloten door de sneltramlijn die verbinding geeft met Utrecht C.S. en Nieuwegein-Zuid/IJsselstein, regionale (snel)busdiensten en stadsbusdiensten. Ter hoogte van de binnenstad bevinden zich een centrale sneltramhalte en een busstation. De vervoersprestatie van het openbaar vervoer van de binnenstad bedraagt momenteel circa 3.400 aankomsten en vertrekken. Het aandeel van het openbaar vervoer in de totale vervoersprestatie bedraagt circa 14%. De reistijd vanuit de binnenstad naar Utrecht C.S. met de sneltram bedraagt circa 20 minuten en er wordt gereden met een hoge frequentie van ongeveer elke 7,5 minuut een sneltram. Er is daarmee sprake van een hoogwaardige verbinding. De omliggende gemeenten en alle stadswijken zijn ook binnen 20 minuten per openbaar vervoer bereikbaar.

Autoverkeer

De binnenstad van Nieuwegein wordt momenteel ontsloten door de stadsautowegen A.C. Verhoefweg (westzijde) en Zuidstedeweg (zuidzijde). Beide wegen vormen hoofdverkeersaders van Nieuwegein. Aan de noordzijde loopt de Noordstedeweg. Deze wijkontsluitingsweg vormt een belangrijke ontsluitingsweg voor de binnenstad. Vanaf de Zuidstedeweg en de Noordstedeweg wordt de binnenstad ontsloten door interne ontsluitingswegen. De interne ontsluitingswegen zorgen voor de verdeling van het verkeer naar de verspreid gelegen parkeervoorzieningen in de binnenstad. De Zuidstedeweg sluit aan op het hoofdwegennet van Nieuwegein, bestaande uit:

- de A.C. Verhoefweg die verbinding geeft met Nieuwegein-Noord en de rijksweg A12;
- de Wijkerslootweg die verbinding geeft met Nieuwegein-West/IJsselstein en de rijksweg A2;
- de Plettenburgerbaan die verbinding geeft met Nieuwegein-Oost en de A12;
- de 's-Gravenhoutseweg die verbinding geeft met Nieuwegein-Zuid en de rijksweg A2.

De wegen die naar de Binnenstad leiden maken onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Nieuwegein. Deze wegen worden ook gebruikt als in- en uitvalswegen vanaf de omringende rijkswegen. Uit de studies van Goudappel Coffeng (uitgevoerd ten behoeve van de rapportage van de werkgroep verkeer en parkeren) blijkt dat, afgezien van de hoeveelheid sluipverkeer op de Nieuwegeinse hoofdwegenstructuur, deze structuur qua capaciteit voldoende is voor het huidige gebruik. Knelpunten doen zich nagenoeg niet voor afgezien van enkele congestievorming tijdens de spits bij de aansluitingen op de A2. De bereikbaarheid van de Binnenstad was

tot voor kort niet optimaal vanwege o.a. de congestieproblemen op de A2. Met de ingebruikname van de nieuwe brug bij Vianen zijn deze problemen echter in hoofdzaak opgelost. Hierdoor is een groot gedeelte van het doorgaand verkeer (sluipverkeer) door Nieuwegein via de route Wijkerslootweg-A.C. Verhoefweg vervallen en is er meer rek gekomen in de capaciteit van het interne wegennet. Daarnaast wordt elders in de gemeente nog gewerkt aan infrastructurele verbeteringen (met name de aanleg van een nieuwe ontsluiting vanaf de A27).

3.3.3. Verwachte milieueffecten

Mobiliteitsbeleid

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het stadscentrum van Nieuwegein zowel per auto, openbaar vervoer als per fiets zeer goed bereikbaar is. In bereikbaarheidstermen wordt het stadscentrum dan ook aangeduid als B-locatie (ABC-locatiebeleid). Het bereikbaarheidsprofiel is bepalend voor de te realiseren uitbreiding van kantoren en voorzieningen en de te hanteren parkeernormen. Met de toekomstige schaalvergroting zal ook de bereikbaarheid van het centrum voor alle modaliteiten zodanig worden geoptimaliseerd dat de goede bereikbaarheid minimaal gehandhaafd blijft en waar mogelijk verder verbeterd wordt. Het te hanteren parkeerbeleid (het aanbod aan parkeerplaatsen en de tarieven voor het gebruik van de parkeerplaatsen) zal sterk sturend zijn voor de uiteindelijk optredende verkeersstromen. De betreffende uitgangspunten zijn volledig in overeenstemming met het geldende mobiliteitsbeleid van rijk en provincie.

Openbaar vervoer

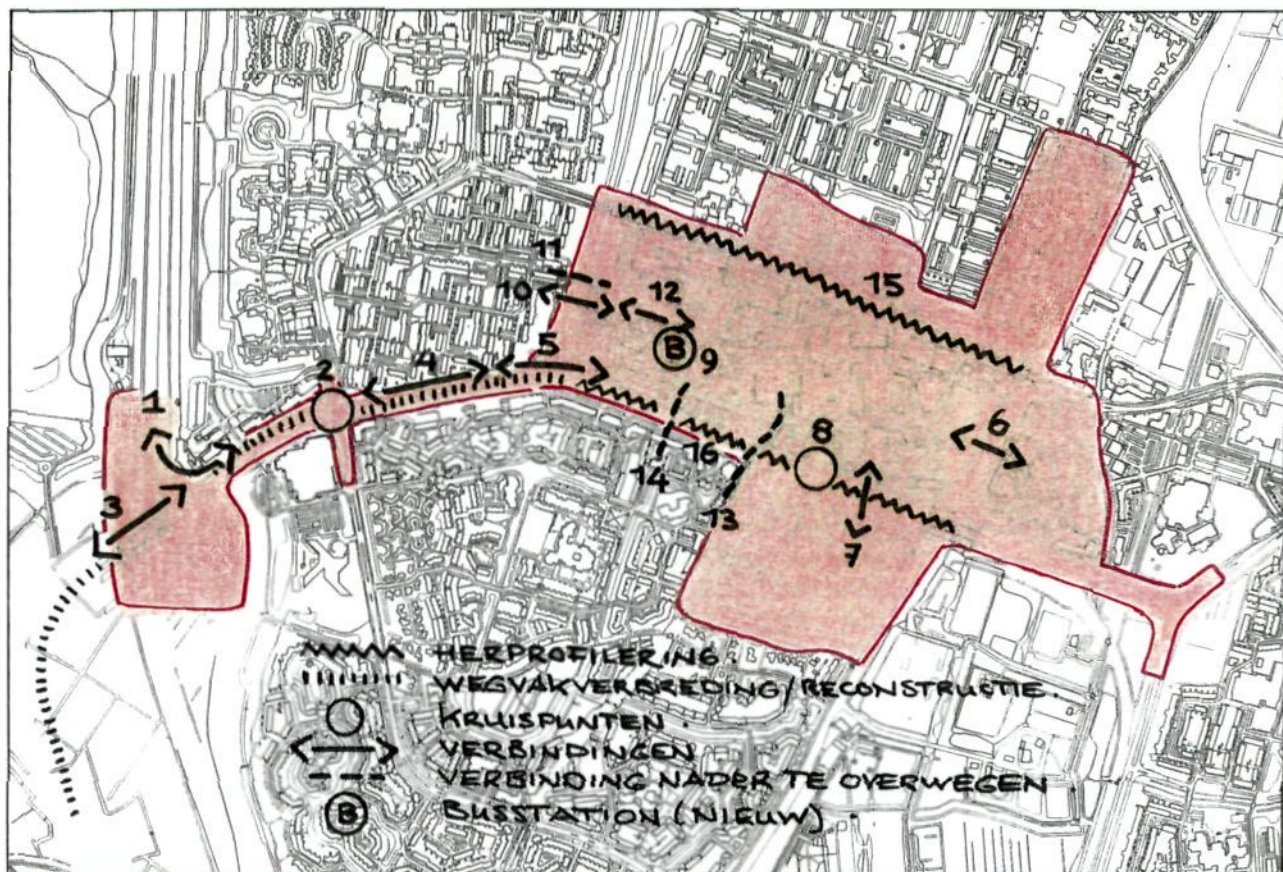
In het kader van de planvoorbereiding is uitgebreid onderzoek verricht naar de te verwachten verkeersstromen. Deze zijn berekend met het regionale verkeers- en vervoermodel (voor details zie de rapportage van de werkgroep verkeer en parkeren). Op grond van de modelberekeningen wordt verwacht dat het aandeel van het openbaar vervoer zal toenemen van 14% naar 24% van de totale vervoersprestatie. Het aantal aankomsten en vertrekken van en naar de binnenstad zal toenemen van thans 3.400 tot circa 16.300. Dit is een toename met een factor 4,8. Doordat de vervoersgroei in eerste instantie een "tegenspitsgroei" is, is nog relatief veel capaciteit aanwezig. De groei wordt echter zo groot, dat zowel het aantal lijnen als de frequenties verhoogd moeten worden. In regionaal verband zullen HOV-lijnen worden gerealiseerd tussen de binnenstad en Leidsche Rijn en Houten. Ook de busdiensten zullen worden uitgebreid en geïntensiveerd om de capaciteitsverruiming mogelijk te maken.

De capaciteit van de sneltramlijn zal naar verwachting kunnen worden verruimd met het beschikbaar komen van nieuw trammaterieel medio 2010-2011. In de tussentijd zullen tijdelijke alternatieve maatregelen moeten worden genomen om de noodzakelijke groei van het OV-aandeel ook daadwerkelijk waar te kunnen maken.

Uit een door Goudappel Coffeng uitgevoerd onderzoek naar de capaciteit van het openbaar vervoer blijkt dat het te verwachten aantal instappers in de binnenstad van Nieuwegein in 2015, uitgaande van de gedachte uitbreiding van de openbaar vervoervoorzieningen, op een aanvaardbare manier kan worden verwerkt

Autoverkeer (zie figuur 4)

Het Masterplan binnenstad gaat ervan uit dat de huidige hoofdontsluitingsstructuur voor autoverkeer ook in de toekomstige situatie grotendeels gehandhaafd zal blijven. In aanvulling op de bestaande structuur zal echter een directe aansluiting worden gerealiseerd op de A.C. Verhoefweg aan de westzijde van de binnenstad. Vanaf de hoofdwegen zullen directe toegangen tot de parkeervoorzieningen worden gemaakt. Om de aanzienlijke toegenomen verkeersstromen te kunnen verwerken wordt voorzien in de aanleg van nieuwe extra rijstroken en langere voorsorteervakken op de hoofdwegenstructuur, aanpassing van de aansluiting op de rijksweg A2 en de realisatie van een ongelijkvloerse kruising op de kruising Wijkerslootweg/Weg naar de Poort/Batauweg/Buizerdlaan. Tevens zullen verkeersregelinstallaties en andere verkeerstechnische beheersvoorzieningen worden aangepast aan de toegenomen verkeersintensiteiten. Binnenkort zal de nieuwe rijkswegaansluiting van Nieuwegein op de A27 worden opengesteld waardoor het verkeer ook op deze oostelijke aansluiting gericht zal zijn en de verkeersoriëntatie enigszins zal veranderen.



1. nieuwe aansluiting op de A2 in noordelijke richting
2. ongelijkvloers kruispunt Wijkerslootweg – Batauweg
3. fietsbrug over de A2
4. fietspad langs de Wijkerslootweg
5. fietstunnel onder de A.C. Verhoefweg
6. draaibrug over de Doorslag
7. verbinding centrum – St. Antoniusziekenhuis
8. voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten
9. verplaatsing busstation
10. tunnel tussen centrum en Batau-Zuid
11. reconstructie Karosbrug
12. aanleg van wisselspoor sneltram (SUN-lijn)
13. amoveren Kolfstedetunnel
14. reconstructie Weverbrug
15. herprofilering Noordstedeweg
16. herprofilering/ondertunneling Zuidstedeweg

figuur 4

INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN

In de rapportage van de werkgroep verkeer en parkeren wordt uitgebreid ingegaan op de te verwachten verkeersstromen, de concrete maatregelen om de capaciteit van wegen en kruispunten uit te breiden en op de op grond hiervan te verwachten verkeersafwikkeling. Geconcludeerd wordt dat het verkeersbeeld sterk zal wijzigen. De verkeerstoename zal zich met name voordoen in de momenteel minst drukke richting (tegen de spitsstroom in). De verkeerstoename zal zich concentreren op de Zuidstedeweg en het hoofdwegennet van Nieuwegein (A.C. Verhoefweg, Wijkerslootweg, Weg naar de Poort, Plettenburgerbaan en 's-Gravenhoutseweg). Op de overige wegen in en grenzend aan de binnenstad zal het verkeer niet of nauwelijks toenemen. De genoemde (hoofd)wegen die de grote extra verkeersstromen moeten verwerken, zullen tijdens de spits op diverse plaatsen tot aan de grens van hun capaciteit worden belast.

Indien de genoemde infrastructurele voorzieningen (zie figuur 4) worden getroffen blijft echter nog sprake van een aanvaardbare verkeersafwikkeling en blijft het gebied nog op een aanvaardbare wijze bereikbaar. De rapportage van de werkgroep verkeer en parkeren geeft wel aan dat de capaciteitsruimte tijdens de spits volledig zal worden benut en dat tijdens bepaalde momenten sprake zijn van een kritieke situatie. Zolang deze kritieke momenten beperkt blijven wordt dit niet als een onoverkomelijk probleem beschouwd. De knelpunten waar kritieke momenten kunnen optreden zijn de kruisingen Zuidstedeweg-A.C. Verhoefweg en de kruising bij IJsselstein nabij de aansluiting op de rijksweg A2 (Weg naar de Poort-Utrechtseweg). Als criterium voor de beoordeling is gehanteerd dat in het spitsuur ook op de drukste plaatsen de gemiddeld per minuut aangevoerde verkeersstromen ook binnen dezelfde tijd weer kunnen afgevoerd. Als belangrijke voorwaarde voor het bereikbaar houden van de binnenstad en de aangrenzende gebieden van Nieuwegein geldt dat de optredende verkeersstromen ook daadwerkelijk met het beoogde parkeerbeleid in de hand worden gehouden.

3.3.4. Aanvullend onderzoek verbetering bereikbaarheid

Het onderzoek dat mede in het kader van deze m.e.r.-beoordeling is verricht naar de verkeersgevolgen van de Ontwikkelingsvisie (Masterplan), heeft tot de conclusie geleid dat een verdere verbetering van de kwaliteit van bereikbaarheid en het woon- en leefklimaat wenselijk is. Naar aanleiding daarvan is een vervolgonderzoek gestart - eveneens opgenomen in de rapportage van de werkgroep verkeer en parkeren - op grond waarvan is besloten tot twee aanvullende infrastructurele maatregelen, waarmee de capaciteit van de auto-infrastructuur aanzienlijk kan worden verhoogd, te weten:

1. verbetering van het kruispunt/aansluiting A2-west op het grondgebied van de gemeente IJsselstein, waardoor het grootste knelpunt met betrekking tot de doorstroming binnenstad richting A2 wordt opgeheven; in de Ontwikkelingsvisie/Masterplan werd hiermee nog geen rekening gehouden; hiertoe zal nader overleg met de gemeente IJsselstein en het rijk worden gevoerd;
2. het in de Ontwikkelingsvisie opgenomen viaduct in de Wijkerslootweg op het kruispunt met de Batauweg en Buizerdlaan heeft aanzienlijke ruimtelijke gevolgen en een aantal milieuconsequenties (met name geluidshinder door wegverkeerslawaaï); door toepassing van een autotunnel worden deze knelpunten omgezet in kwaliteitsverbeteringen (ruimtelijke kwaliteit, langzaam verkeersrelatie Doorslag – Batau, vermindering geluidsoverlast).

In de verdere planvorming voor de binnenstad wordt thans nagegaan of en op welke wijze directe ondergrondse toegangen tot de parkeergarage (onder meer vanaf de Wijkerslootweg en de A.C. Verhoefweg) kunnen worden gerealiseerd. Daarmee kan de Zuidstedeweg naar verwachting zodanig worden ontlast dat het wegprofiel kan worden teruggebracht naar een weg met 2 rijstroken. Doelstelling daarbij is de Zuidstedeweg om te vormen tot een stadsboulevard met een rijsnelheid van 50 km/h en een verkeersbelasting van 15.000 à maximaal 20.000 mvt/etmaal. Op deze wijze kan niet alleen de bereikbaarheid en het woon- en leefmilieu worden verbeterd, maar wordt ook de ruimtelijk-functionele relatie tussen de binnenstad enerzijds en het ziekenhuis en de wijk Doorslag anderzijds in belangrijke mate versterkt.

3.3.5. Conclusie

Ondanks de voor een dergelijk project gunstige locatie zullen zowel voor het openbaar vervoer als het autoverkeer aanzienlijke inspanningen moeten worden geleverd om voldoende capaciteit aan te bieden voor de sterk toegenomen verkeersstromen. Volgens het verrichte onderzoek kan dit verkeer, uitgaande van de voorgestelde maatregelen, nog op een aanvaardbare manier worden verwerkt. De kwaliteit van de bereikbaarheid staat echter wel onder druk en is derhalve kwetsbaar. De kwetsbaarheid manifesteert zich met name in de verkeersafwikkeling richting A2. Door toevoeging van de twee in paragraaf 3.3.4 genoemde maatregelen aan het basispakket wordt de kwetsbaarheid aanmerkelijk verminderd.

Voor wat betreft het openbaar vervoer is een goede oplossing uiteraard afhankelijk van de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer (thans BRU en Connexxion). Uitgaande van de huidige organisatie van het openbaar vervoer mag wel worden verwacht dat deze organisaties op een adequate wijze zullen inspelen op de te verwachten sterke toename van de vervoersvraag.

Geconstateerd wordt dat met het voorliggende programma en de aanvullende infrastructurele maatregelen de kwaliteit van de bereikbaarheid van de binnenstad op een aanvaardbaar niveau kan worden gebracht. Inclusief de aanvullende maatregelen in het kader van de functiewijziging van de Zuidstedeweg zal sprake zijn van een goede bereikbaarheid.

Er is wel sprake van een nadrukkelijke samenhang tussen enerzijds het beheersbaar houden van de verkeersstromen respectievelijk bereikbaar houden van het gebied en anderzijds de gehanteerde (restrictieve, op een B-locatie afgestemde) parkeernormen en het beoogde parkeerbeleid. De beschikbare respectievelijk uit te breiden capaciteit van het wegennet laat niet toe de uitgangspunten voor het parkeren tijdens het proces van realisering van het project ter discussie te stellen.

Datzelfde geldt ook voor een substantiële verhoging van het programma. In het structuurplan wordt daarom vastgelegd dat de realisering van extra programmaonderdelen afhankelijk wordt gesteld van eventuele extra maatregelen ten behoeve van een aanvaardbaar bereikbaarheidsniveau.

3.4. Woon- en leefmilieu

3.4.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria

De gehanteerde toetsingscriteria van het woon- en leefmilieu hebben allen te maken met het kenmerk en de plaats van de activiteit. Voor deze beoordeling zijn met name de volgende effecten van belang:

- extra geluidshinder van het (toegenomen) wegverkeer bij bestaande woningen;
- locale luchtverontreiniging (hoofdwegen en parkeergarages);
- schaduwhinder door de hoge bebouwing in de binnenstad bij omliggende woningen;
- hinder bij nieuwe functies door bestaande bedrijvigheid binnen en buiten het plangebied (bedrijven Kruyderlaan-Herenstraat, hulpwarmtecentrale, Henkel).

In deze beoordeling ligt het accent op de externe effecten buiten de eigenlijke binnenstad. Niet ingegaan wordt op de geluidshinder van het wegverkeer bij de nieuwe woningen in de binnenstad en op de hinder van nieuwe activiteiten (horeca, poppodium) binnen de binnenstad. Dit kan worden beschouwd als een afstemmingsvraagstuk dat door een juiste situering van functies binnen het plangebied goed kan worden opgelost.

Beschikbare bronnen

Voor de toetsing is gebruik gemaakt van de volgende gegevens en onderzoeken:

- onderzoek Goudappel Coffeng inzake wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit;
- verkennend onderzoek RBOI inzake schaduwhinder;
- gegevens betreffende hinderzones van bestaande bedrijven binnen en buiten het plangebied.

3.4.2. Bestaande situatie

Wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit

Het verrichte onderzoek naar wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit geeft inzicht in de actuele situatie. In verband met het optredende wegverkeerslawaaï zijn langs de belangrijkste wegen geluidswallen en/of geluidsschermen aangelegd. Daardoor blijft de maximale geluidsbelasting op deze plaatsen beperkt tot maximaal 56 dB(A) op de begane grond en 62 dB(A) op de bovenverdieping. Op enkele plaatsen konden echter dergelijke voorzieningen ondanks de hoge geluidsbelasting niet worden gerealiseerd (met name langs de Zuidstedeweg nabij het kruispunt met de A.C. Vergoefweg). Hier treden geluidsbelastingen op tot 66 dB(A).

De luchtkwaliteit langs wegen voldoet in het gehele plangebied aan de geldende grenswaarden. Alleen de concentratie voor benzeen ligt direct naast de drukste wegen op de grenswaarde van 10 µg/m³a (jaargemiddelde).

Hinder door bestaande bedrijven

De hinderzones van de grootste bedrijven in de omgeving (hulpwarmtecentrale en Henkel) reiken niet respectievelijk slechts tot de rand van de binnenstad. De Henkelfabrieken, gaven in het verleden wel reden tot klachten voor de woningen in de directe nabijheid van de fabrieken. Inmiddels hebben strengere milieuregelgeving en structureel overleg tussen het bedrijf en de omwonenden geresulteerd in reductie van het aantal klachten tot een minimum. Daarnaast heeft Henkel een convenant gesloten met de gemeente, waarin onder andere afspraken met betrekking tot milieu zijn opgenomen. De hinderzone van Henkel alsmede het convenant hebben overigens geen wettelijke basis.

Binnen het plangebied is er in het gebied Kruidlerlaan-Herenstraat sprake van een spanningsveld tussen bedrijfsfunctie en woonkwaliteit. In het recente verleden hebben met name bewoners van de Kruidlerlaan te kennen gegeven overlast te ondervinden van de op de weg geparkeerde vrachtwagens en van congestie van geparkeerde auto's in bepaalde delen van de straat, als gevolg van de bedrijven in de omgeving Kruidlerlaan – Herenstraat. Ook in de Hildo Kropstraat en de Herenstraat ontstaat op bepaalde tijden grote parkeerdruk. Over hinder van de eigenlijke bedrijfsactiviteiten zijn bij de gemeente geen klachten bekend.

3.4.3. Verwachte milieueffecten

Wegverkeerslawaaï

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat langs een aantal wegvakken de toename in geluidsbelasting aan de gevels zodanig is dat verdere geluidsbeperkende maatregelen noodzakelijk zijn om de toename te beperken. Langs de betreffende wegvakken zijn mogelijkheden aanwezig om de toename van de geluidsbelasting te beperken tot minder dan de wettelijk toegestane 1,5 dB(A) toename bij reconstructie. Dit kan door verhoging van bestaande schermen langs het hoofdwegennet en door verlaging van de maximumsnelheid op de Zuidstedeweg van 70 naar 50 km/h. Bij de woonblokken aan de Zuidstedeweg (zuidzijde) die thans al niet worden afgeschermd en daardoor een hoge geluidsbelasting ondervinden, neemt de geluidsbelasting in de situatie zonder de in paragraaf 3.3.4 beschreven aanvullende infrastructurele maatregelen met 1 dB(A) toe. Door de beoogde vermindering van de verkeersintensiteit op de Zuidstedeweg (met behulp van directe ondergrondse toegangen naar de parkeergarage, zie par. 3.3.4) kan ook dit negatieve effect worden weggenomen en zelfs een verbetering worden bereikt.

Bij de reconstructie van de kruising Batauweg/Wijkerslootweg/Buizerdlaan/Weg naar de Poort van Nieuwegein tot ongelijkvloerse kruising dient rekening te worden gehouden met een effectieve geluidwerende voorziening teneinde de toename van de geluidsbelasting aan de gevels van woningen te beperken.

Bij nieuw te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen, ziekenhuizen en scholen) dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien deze waarde wordt overschreden maar beperkt blijft tot minder dan 65 dB(A) en er onvoldoende geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn, dient een verzoek hogere waarden te worden gericht aan Gedeputeerde Staten. Nader onderzoek hiernaar dient nog plaats te vinden. Uitgangspunt voor het structuurplan is echter de woningen zodanig te situeren dat de voorkeursgrenswaarde niet of slechts in geringe mate wordt overschreden.

Luchtkwaliteit

Bij luchtverontreiniging gaat het met name om de stoffen stikstofdioxide (NO_2), koolmonoxyde (CO) en Benzeen (C_6H_6). Voor de hoofdwegen in en om het plangebied zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd door Goudappel en Coffeng. Hierbij is uitgegaan van de verkeersprognoses voor het jaar 2010.

De grenswaarden voor deze stoffen volgens de Uitvoeringsbesluiten Luchtkwaliteit zijn vanaf 2000 als volgt:

• NO_2 , stikstofdioxide	(98 percentiel, uurgemiddelde) :	135 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
	(99,5 percentiel, uurgemiddelde) :	75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
• CO , koolmonoxyde	(98 percentiel, 8-uurgemiddelde) :	6.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
• C_6H_6 , benzeen	(jaargemiddelde) :	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Uit de berekeningen van Goudappel en Coffeng blijkt dat deze grenswaarden langs geen enkel wegvak langs de doorgaande hoofdwegenstructuur worden overschreden. De concentraties stikstofdioxide variëren van 110 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tot 130 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, de concentraties koolmonoxyde van 2.300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tot 3.150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en de concentraties benzeen van 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tot 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Alleen op een plaats, direct naast de Zuidstedeweg wordt de grenswaarde voor benzeen bereikt. In vergelijking met de huidige situatie zijn er slechts geringe veranderingen.

Onderdeel van de plannen voor de herontwikkeling van de binnenstad vormt de realisering van nieuwe parkeergarages. Deze kunnen milieuhinder opleveren. Milieuhinder van parkeergarages hangt af van de stedenbouwkundige inpassing. In een intensief gebruikte binnenstedelijke omgeving kan een parkeergarage door de aantrekking van autoverkeer nadelige milieueffecten met zich mee brengen. In het kader van de planologische toetsing moet aan deze aspecten aandacht worden besteed. Door parkeervoorzieningen op grotere afstand van het centrum in minder intensief gebruikte gebieden te situeren, wordt de milieuhinder beperkt. Voor gesloten parkeergarages met luchtverversingsinstallaties (die kunnen worden aangemerkt als een inrichting) dient een milieuvergunning (ingevolge de Wet milieubeheer) te worden afgegeven. Daartoe moet worden voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van luchtverontreiniging en geluidshinder. In de praktijk blijken vooral de uitstoot van benzeen en de geluidshinder bij avond- en nachtopenstelling knelpunten te zijn. De uitstoot van benzeen is op dit moment een knelpunt bij de realisatie van parkeergarages in binnensteden¹⁾. Normen voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen langs verkeerswegen die niet mogen worden overschreden zijn gegeven in drie Uitvoeringsbesluiten (AmvB's) Luchtkwaliteit, te weten het Besluit luchtkwaliteit koolmonoxide en lood, het Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide en het Besluit luchtkwaliteit benzeen.

Schaduwhinder

Bij de herontwikkeling van de binnenstad staat een aangenaam leefmilieu voorop. Voor de woon-, werk-, en verblijfsfuncties, inclusief de openbare ruimte, wordt een hoogwaardige kwaliteit nagestreefd. Naast kwaliteitseisen ten aanzien van geluid en lucht zal ook veel aandacht worden besteed aan het voorkomen/beperken van schaduwhinder (opstellen van schaduwberekeningen). Alhoewel geen wettelijk kader voor windhinder voorhanden is, zal bij de verdere planvorming gericht onderzoek naar mogelijke nadelige effecten worden verricht.

De uitgevoerde beoordeling van schaduwhinder laat zien dat in de omringende woongebieden over het algemeen geen relevante schaduwhinder optreedt. De enige uitzondering vormt de rand van Merwestein langs de Hollandse IJssel waar in de huidige stedenbouwkundige opzet als gevolg van de hoogbouw direct aan de Hollandse IJssel wel hinder kan optreden. In de nadere uitwerking van de plannen zal worden nagegaan op welke wijze op deze plaats een verdere verbetering kan worden bereikt.

Hinder door bedrijvigheid

Aangezien de hinderzones van de hulpwarmtecentrale en Henkel hooguit tot de rand van de binnenstad reiken, zullen nieuwe functies in de binnenstad hiermee niet conflicteren. Ingewikkelder ligt de zaak ten aanzien van het gebied Kruyderlaan-Herenstraat. Voor de herontwikke-

¹⁾ Onlangs is door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een milieuvergunning voor een parkeergarage in het centrum van Rotterdam vernietigd vanwege de hoge benzeenconcentraties.

ling van dit gebied wordt nadrukkelijk de mogelijkheid opengehouden om ter vervanging van bedrijven ook woningbouw te plegen. Concrete plannen hiervoor zijn echter nog niet beschikbaar. Woningbouw in dit gebied kan echter op gespannen voet staan met de nabijgelegen bedrijfsfunctie op hetzelfde terrein en het naburige Henkel; zonder goede afstemming kan ongewenste hinder bij de woningen ontstaan en/of kunnen de woningen ongewenste belemmeringen veroorzaken voor de bedrijfsuitoefening bij de genoemde bedrijven.

In het structuurplan wordt daarom als randvoorwaarde geformuleerd dat nieuwe woningbouw in dit gebied niet mag conflicteren met de bestaande bedrijvigheid.

3.4.4. Conclusie

De resultaten van uitgevoerde beoordeling verschillen enigszins per aspect. Voor de meeste aspecten verandert de situatie slechts in beperkte mate. Voor wegverkeerslawaaï treedt op enkele plaatsen wel een toename van de geluidsbelasting op. Deze blijft echter beperkt tot maximaal 1 dB(A) en blijft daarmee beneden de wettelijke grens van 2 dB(A) voor een reconstructie. Voor luchtkwaliteit blijft sprake van deels relatief hoge concentraties van verontreinigende stoffen, die echter de grenswaarden niet overschrijden. Geconcludeerd kan worden dat er voor dit milieuthema geen bijzondere milieuknoppen optreden.

3.5. Energie en grondstoffen

3.5.1. Relevante toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria energie

De maat en schaal van de nieuwe binnenstad van Nieuwegein lenen zich voor een integrale energiestrategie. De integrale benadering van het gebied als onderwerp van studie en planvorming biedt bijzondere kansen. Het binnenstedelijk gebied wordt gekenmerkt door relatief compacte bouw met veel hoogbouw en omvangrijke overdekte openbare ruimtes en parkeergarages. Uitgangspunt is te komen tot een zeer forse energiebesparing.

Toetsingscriteria grondstoffen

Om duurzaam bouwen op landelijk niveau te stimuleren zijn sinds 1996 Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen (Duo) gepubliceerd (woningbouw, utiliteitsbouw, duurzame stedenbouw en grond-, weg- en waterbouw). Deze pakketten bestaan uit een gecodeerde lijst van vaste en variabele projecten. De overheid heeft over deze pakketten overeenstemming bereikt met marktpartijen. Hierdoor is een brede toepassing van de maatregelen uit de pakketten mogelijk.

Beschikbare bronnen

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende nota's en onderzoeken:

- Duurzaamheidsvisie herstructurering binnenstad Nieuwegein;
- Energiestudie Binnenstad Nieuwegein;
- Deelnota Milieu & Duurzaam Bouwen Binnenstad Nieuwegein.

3.5.2. Verwachte milieueffecten

Duurzaamheidsvisie

Voor de planontwikkeling in de binnenstad van Nieuwegein is een afzonderlijke duurzaamheidsvisie opgesteld (Duurzaamheidsvisie herstructurering binnenstad Nieuwegein). In de duurzaamheidsvisie worden de kaders voor milieu en duurzaam bouwen gedefinieerd en worden de uitgangspunten die aan de visie ten grondslag liggen, uiteengezet. Daarnaast wordt de methode waarmee de duurzaamheid kan worden vastgelegd en berekend, besproken. De energiestudie en de deelnota Milieu & Duurzaam Bouwen kunnen als uitwerking van deze visie worden beschouwd.

Beperking energievraag

In de Energiestudie Binnenstad Nieuwegein zijn de grenzen van energie-efficiency en inzet van duurzame energie voor de binnenstad verkend. Concreet is de studie gericht op de haalbaarheid van de volgende doelen:

1. het beperken van de energievraag: verlaging van de EPC (Energie Prestatie Coëfficiënt) met 30% en 50% ten opzichte van de eisen in 2000, waarbij de energieopwekking buiten beschouwing wordt gelaten;
2. inzet duurzame energie: 10% respectievelijk 20% van de resterende energievraag;
3. efficiency verbetering energieopwekking: verbetering van 10% respectievelijk 20% ten opzichte van de huidige situatie.

Bij de stedenbouwkundige opzet voor de binnenstad is de functie van de binnenstad in vijf clusters samengevat. Per cluster zijn ambities geformuleerd voor de beperking van de energievraag, weergegeven als Energie Prestatie Coëfficiënten (EPC). De EPC voor het jaar 2000 is daarbij als referentie genomen met betrekking tot beperking van de energievraag.

Tabel 1: Ambities voor Ep-ambitieniveaus

	2000	Ambitieniveau -30%	Ambitieniveau -50%
Cluster 1 (winkels)	3.50	2.45	1.75
Cluster 2 (kantoren)	1.60	1.10	0.80
Cluster 3 (bibliotheek)	5.40	1.70	1.20
Cluster 4 (woningen)	1.20	0.85	0.60

(bron: Energiestudie Binnenstad Nieuwegein, Gemeente Nieuwegein, concepteindrapportage 1999)

Om te kunnen voldoen aan deze gestelde ambities is bij de stedenbouwkundige voorstellen rekening gehouden met een aantal specifieke aandachtspunten. Deze zijn:

- bij kantoren zal veel hoogbouw worden toegepast, waarbij veel daglichttoetreding en natuurlijke ventilatie mogelijk is;
- bij de woningen zal hoogbouw worden toegepast, zodat met name op de bovenste verdiepingen zon- en daglichttoetreding mogelijk zal zijn;
- winkels hebben beperkte behoefte aan daglichttoetreding en zijn gesitueerd onder het maaiveld of op de begane grond. In combinatie met hoogbouw zal hier de daglichttoetreding beperkt zijn;
- parkeren zal met name gesitueerd worden onder de grond. In principe is hier immers geen behoefte aan daglichttoetreding. In verband met energiebesparing (verlichting) en (sociale) veiligheid is daglichttoetreding echter wel wenselijk. Hiervoor zijn verschillende technieken mogelijk.

Efficiënte energieopwekking en inzet duurzame energie

Bij bepaling van de wijze van energieopwekking en het aandeel duurzame energie wordt eerst bekeken wat er al aan duurzame energie is ingezet voor het behalen van de ambitieniveaus bij beperking van de energievraag en de efficiënte opwekking. Wanneer bijvoorbeeld het ambitieniveau voor de inzet van duurzame energie daarmee niet wordt gehaald, wordt bekeken wat er aanvullend aan duurzame energie kan worden ingezet. Om de mogelijkheden voor de toepassing van duurzame energie nader in kaart te brengen is in de vervolgfase verder onderzoek noodzakelijk. Zo kan, wanneer de hoofdvormen van alle bouwvolumes bekend zijn, een studie worden uitgevoerd naar de toepasbaarheid van zonne-energie (bezonningsstudie), windenergie (luchtstromingsonderzoek) en andere energievormen.

Grondstoffen

Om duurzaam bouwen op landelijk niveau te stimuleren zijn sinds 1996 Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen (DuBo) gepubliceerd (woningbouw, utiliteitsbouw, duurzame stedenbouw en grond-, weg- en waterbouw). Deze pakketten bestaan uit een gecodeerde lijst van vaste en variabele projecten. De overheid heeft over deze pakketten overeenstemming bereikt met marktpartijen. Hierdoor is een brede toepassing van de maatregelen uit de pakketten mogelijk.

Voor het binnenstadsproject in Nieuwegein zal worden gewerkt vanuit een piramideopbouw voor DuBo-maatregelen, verdeeld per milieuthema. Daarin wordt een relatie gelegd tussen het gestelde milieuambitieniveau, de milieuprestatie-eis, mogelijke milieumaatregelen die daarbinnen passen en de kosteneffecten die deze maatregelen hebben. Er wordt gewerkt met drie ambitieniveaus, te weten het basisniveau (basismaatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam

Bouwen), een plusniveau en een toptniveau. De gemeente Nieuwegein kiest ervoor het basisniveau over te slaan. Dit betekent dat alle projecten in de Nieuwegeinse binnenstad in ieder geval aan het plusniveau, een hoog ambitieniveau, moeten voldoen. Daarnaast kan een aantal projecten het toptniveau halen

In de Deelnota "Milieu & Duurzaam Bouwen, Binnenstad Nieuwegein" (NIBE Consulting bv, januari 2000) worden de thema's stedenbouw, utiliteitsbouw en woningbouw zeer concreet uitgewerkt naar doelen en maatregelen per onderdeel (materialen, energie, water en mobiliteit). Zo is bijvoorbeeld bij het thema stedenbouw, onderdeel materiaalgebruik in de openbare ruimte, een tabel opgenomen met maatregelen (zoals het toepassen van duurzaam geproduceerd hout en het gebruiken van secundaire materialen).

3.5.3. Conclusie

Voor energie en grondstoffen (evenals voor duurzaam bouwen in het algemeen) streeft de gemeente een ambitie na die aanzienlijk hoger is dan de landelijk geldende bepalingen en richtlijnen op dit gebied. Er is dan ook niet alleen geen sprake van knelpunten, maar van een duidelijk pluspunt van dit project dat eventueel ook kan worden beschouwd als compensatie voor minder gewenste milieueffecten op andere terreinen.

3.6. Samenhang met andere activiteiten

In het structuurplan voor de binnenstad wordt gestreefd naar een integrale planvorming voor een groot samenhangend gebied. Alle ontwikkelingen in de directe nabijheid worden daarin meegenomen. Voor het overige zijn er op redelijk korte afstand van het plangebied geen grote projecten te verwachten. Andere projecten in de gemeente of de regio, die er uiteraard wel zijn, kunnen hooguit van invloed zijn op de hier gegeven beoordeling voor wat betreft de verkeersstromen. Het gehanteerde verkeersmodel gaat reeds uit van alle bekende ontwikkelingen in de regio, zodat bij deze beoordeling voldoende rekening is gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving.

De beschreven beoordeling van de te verwachten milieueffecten van het project Binnenstad Nieuwegein laat een zeer divers beeld zien:

- Voor bodem en water leidt het project niet tot een verslechtering van de milieusituatie en op deelaspecten zelfs tot een geringe verbetering.
- Bezien vanuit verkeer en mobiliteit past het project goed in het geldende mobiliteitsbeleid. Ondanks de gunstige locatie zullen echter zowel voor het openbaar vervoer als het auto-verkeer grote inspanningen moeten worden geleverd om voldoende capaciteit aan te bieden voor de sterk toegenomen verkeersstromen. Volgens het verrichte onderzoek kan het verkeer met toevoeging van de aanvullende infrastructurele maatregelen op een aanvaardbare manier worden verwerkt. Door de voorgestelde functiewijziging van de Zuidstedeweg zal sprake zijn van een goede bereikbaarheid.
- Voor woon- en leefmilieu vraagt de toename van het wegverkeerslawaaï op de aansluitende hoofdwegen en de schaduwhinder van de hoge bebouwing de meeste aandacht. Uit het verrichte onderzoek blijkt dat door het treffen van maatregelen extra geluidshinder kan worden beperkt tot een geringe toename bij enkele locaties. Door functiewijziging van de Zuidstedeweg kan naast een aanzienlijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit de bestaande geluidshinder door verlaging van de verkeersintensiteit voor de meeste woonlocaties langs de Zuidstedeweg worden verminderd.
- Het meest positief is de balans voor de aspecten energie en grondstoffen. Voor deze aspecten wordt het project gekenmerkt door een hoge ambitie die duidelijk verder gaat dan de landelijk geldende bepalingen en richtlijnen op dit gebied. Dit pluspunt kan eventueel ook worden beschouwd als compensatie voor minder gewenste milieueffecten op andere terreinen.

Hoewel uiteraard ook sprake is van negatieve effecten die niet overal met maatregelen geheel kunnen worden weggenomen, komen uit het verrichte onderzoek geen onevenredige knelpunten naar voren. Met de geconstateerde negatieve effecten zal naar verwachting ook elders bij vergelijkbare grootschalige projecten rekening moeten worden gehouden. Er zijn in Nieuwegein daarmee geen bijzondere omstandigheden gebleken die het doorlopen van een volwaardige m.e.r.-procedure wenselijk of noodzakelijk maken.

5. Aanpak communicatie m.e.r.-beoordeling

31

5.1. Inleiding

Een belangrijk uitgangspunt van het communicatiebeleid zoals beschreven in het door B & W vastgestelde Communicatieplan Binnenstad is: betrek de burgers (en andere belanghebbenden) van Nieuwegein bij de binnenstadsontwikkelingen. Wij streven naar een optimale samenwerking met de burgers door middel van heldere, volledige en open communicatie. De communicatie is er op gericht het proces doorzichtig te maken en daarnaast betrokkenen en belanghebbenden te stimuleren deel te nemen aan het planproces.

De concrete communicatieactiviteiten in het kader van de m.e.r.-notitie sluiten aan bij de strategische uitgangspunten voor het communicatieproces, zoals verwoord in het Communicatieplan Binnenstad.

Uit dit communicatieplan noemen wij:

1. vergroot de kennis van de bevolking over de plannen voor de binnenstad;
2. stimuleer een betrokken houding van de bevolking ten opzichte van de plannen voor de binnenstad;
3. zorg voor een goede invulling van het motto 'tijdens de verbouw gaat de verkoop gewoon door'

5.2. Parallele trajecten

De m.e.r.-notitie wordt opgesteld om mogelijke knelpunten op het gebied van milieu te achterhalen. De gemeenteraad van Nieuwegein moet op basis van de notitie beoordelen of deze mogelijke knelpunten een diepgaand onderzoek naar alternatieven en milieueffecten wenselijk maken. Met andere woorden: zij beslist aan de hand van de resultaten van deze notitie of de m.e.r.-procedure (de procedure van een milieueffectrapportage) alsnog gevolgd moet gaan worden.

Naast de m.e.r.-notitie en het structuurplan worden deelnota's opgesteld. Ten behoeve van de deelnota's Verkeer en parkeren, Milieu en duurzaam bouwen, Energiestrategie en Ondergrondse infrastructuur wordt onderzocht of in de uitgangspunten in de voorstudies wijzigingen zijn opgetreden en wat de gevolgen zijn. Daarnaast wordt verder onderzoek naar alternatieven gedaan en consequenties daarvan bekeken. De nota's geven tevens aanbevelingen en doelen voor het vervolgtraject.

5.3. Aandachtspunten

De m.e.r.-discussie vormt een belangrijk procedureel startpunt van de uitwerking van het Masterplan Binnenstad. Het is gewenst de diverse geledingen van de bevolking in een vroeg stadium te betrekken, gezien:

1. het belang van de onderwerpen die in de m.e.r.-notitie behandeld worden;
2. de gevoelens ten aanzien van een leefbare binnenstad;
3. de samenhang met het structuurplan en de deelnota's.

ad 1

De onderwerpen die in de m.e.r.-notitie behandeld worden, zijn een belangrijke basis voor alle overige plannen voor de binnenstad. Het gaat om bodem en (grond)water, verkeer en mobiliteit, woon- en leefmilieu, energie en grondstoffen en de samenhang met andere activiteiten. Met deze gegevens zal het hele traject van plan- en besluitvorming gewerkt worden. Het is dus belangrijk dat bewoners en andere belanghebbenden die een mening hebben over de onderwerpen, gehoord worden en goed over uitkomsten en betekenis geïnformeerd worden.

ad 2

Het kernbegrip waar het in de binnenstadsplannen om gaat in relatie tot het milieu is verdichting *ten opzichte van de bestaande situatie. Meer woningen, kantoren, winkels, voorzieningen en vervoersbewegingen op hetzelfde grondoppervlak.* Deze verandering levert, naast een aantal positieve milieu-effecten, ook een aantal belastende milieu-effecten op. Naar verwachting zal de discussie zich snel toespitsen op de milieu-effecten en mogelijke maatregelen als gevolg van het veranderde verkeers- en parkeerbeeld.

ad 3

Basis voor de m.e.r.-notitie zijn de diverse onderzoeken die in het kader van het Masterplan Binnenstad zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken worden in de deelnota's soms nog eens aan een kritische blik onderworpen. Hier kan discussie over ontstaan.

Daarnaast zal de mening van belanghebbenden in Nieuwegein blijven doorwerken in behandeling en ter visielegging van het Structuurplan en bij de uitwerking van de diverse thema's van de deelnotities.

5.4. Communicatieaanpak

Hoewel dat wettelijk niet verplicht is, wordt de ontwerp m.e.r.-notitie voorgelegd aan de bewoners en andere belanghebbenden in Nieuwegein.

Argumenten voor deze communicatieve focus op de m.e.r.-notitie zijn:

- door het in samenhang bekijken van de milieu-effecten, is er een goede kans dat er ook bij bewoners en andere belanghebbenden een evenwichtige aandacht voor alle milieuaspecten ontstaat;
- de gemeente gaat zorgvuldig om met de belangen van bewoners en andere betrokkenen.

Voorwaarden voor een dergelijke focus zijn:

- er moet daadwerkelijk ruimte zijn voor inbreng vanuit bewoners en organisaties;
- randvoorwaarden en ruimte voor inbreng worden tevoren duidelijk aangegeven en gedurende het traject herhaald;
- de reacties van de bevolking en andere belanghebbenden worden verwerkt in het definitieve concept van de notitie; hierbij geeft de gemeente duidelijk en gemotiveerd aan welke reacties wel en welke niet tot bijstelling van de plannen zullen leiden;
- alle mensen die mee willen praten, moeten daartoe ook de mogelijkheid krijgen;
- mensen met een heel direct belang worden apart benaderd en met hen worden knelpunten en oplossingen desgewenst apart (voor)besproken;
- het proces wordt ondersteund door informatie over zowel proces als inhoud, die regelmatig verschijnt in diverse media en via de internetsite van de gemeente.

Een van de uitgangspunten in het Communicatieplan Binnenstad is dat bewoners en andere belanghebbenden gericht vanuit een eigen belang bij het proces betrokken worden. Opzet is dit per thema of deelproduct aan te pakken. In dit geval wordt de inbreng op het thema milieu gestart met de m.e.r.-discussie en omvat zo alle milieuthema's ineens.

5.5. Communicatietraject

Met het instellen van de Planbegeleidingscommissie Binnenstad is vormgegeven aan structureel overleg met een vertegenwoordiging van belanghebbenden inzake de binnenstad. Deze planbegeleidingscommissie adviseert over de eindproducten.

Gezien de specifieke aard van de vraagstukken die bij de m.e.r.-beoordelingsdiscussie spelen, stellen wij voor om tijdelijk een aparte **Milieubegeleidingscommissie Binnenstad** in te stellen. Deze commissie dient te opereren onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Voor deze functie denken wij aan dezelfde voorzitter als de Planbegeleidingscommissie Binnenstad. Vertegenwoordigers van relevante maatschappelijke geledingen (bewoners, milieuorganisaties) zullen uitgenodigd worden zitting te nemen in deze commissie. Het onderwerp is dermate

complex dat dit specialistische kennis vereist. Wij stellen derhalve voor om een externe inhoudelijke deskundige aan te trekken, die niet in een zakelijke relatie bij het onderzoek van de gemeente is betrokken. Hiermee wordt tevens de objectiviteit van de commissie versterkt.

De commissie komt in de periode vanaf week 15 tot week 18 wekelijks bij elkaar om uiterlijk vrijdag 5 mei een advies geformuleerd te hebben. Bekeken wordt of er gewerkt kan worden aan de hand van thema's om de materie zo concreet mogelijk te maken. De deskundigen vanuit de gemeentelijke organisatie en het Projectbureau Binnenstad zullen uitgenodigd worden de onderwerpen betreffende hun vakgebied toe te lichten.

Met de leden van de milieubegeleidingscommissie wordt besproken of zij aanspreekpunt willen zijn voor personen die niet in de commissie zitting willen nemen, maar wel een mening over de onderwerpen hebben. Op deze manier komt het gebundelde advies van bewoners en betrokkenen vanuit één onafhankelijk punt naar de gemeente. Het projectbureau geeft ten behoeve van de raadscommissie onderbouwd aan welke zaken uit het rapport van de milieubegeleidingscommissie verwerkt worden in de m.e.r.-notitie en welke niet.

Door middel van een advertentie of advertorial in De Molenkruier en de regio-editie van het UN wordt deze aanpak bekend gemaakt. Eind week 14 wordt er een informatieavond gehouden waarin de m.e.r.-notitie en het structuurplan zowel inhoudelijk als procedureel toegelicht worden. Ook het onderlinge verband tussen deze twee notities wordt duidelijk gemaakt en er wordt een oproep gedaan aan de maatschappelijke groeperingen hun belangstelling voor deelname aan de Milieubegeleidingscommissie Binnenstad kenbaar te maken.

Bewonersoverleg Wijkerslootweg, Zuidstedeweg en de A.C. Verhoefweg

Voor bewoners en andere belanghebbenden die gevestigd zijn aan de Wijkerslootweg, Zuidstedeweg en de A.C. Verhoefweg wordt een aparte informatiebijeenkomst georganiseerd in verband met de toename van het verkeersaanbod op deze wegen en het bespreken van te nemen maatregelen om mogelijke negatieve milieueffecten te beperken.

Gedurende het traject worden bewoners en andere belanghebbenden in Nieuwegein regelmatig op de hoogte gehouden. De milieubegeleidingscommissie brengt een advies uit. Dit advies wordt, samen met het advies van de Commissie voor de m.e.r. verwerkt in de definitieve notitie m.e.r.-beoordeling. Hierbij wordt gemotiveerd aangegeven welke adviezen wel en welke adviezen niet tot een verandering van de inhoud hebben geleid. Hierna gaat de notitie via Stuurgroep Binnenstad, Planbegeleidingscommissie Binnenstad, B&W en de raadscommissie Binnenstad naar de gemeenteraad (29 juni 2000) en deze stelt vast of een m.e.r.-procedure wel of niet noodzakelijk is. Vanaf dit moment (30 juni) ligt deze beslissing ter visie voor de beroeps- en bezwaarprocedures zoals bedoeld in de Wet Ruimtelijke Ordening. De wettelijke termijn hiervoor van vier weken wordt, in verband met de schoolvakanties, verlengd en eindigt op vrijdag 8 september 2000.

5.6. De relatie met het structuurplan

Met betrekking tot het structuurplan wordt het officiële inspraaktraject gevolgd. De onderwerpen uit de m.e.r.-notitie komen ook aan de orde in het structuurplan en de resultaten van de m.e.r.-beoordelingsnotitie worden hierin geïntegreerd. De Inspraakverordening van de Gemeente Nieuwegein geeft spelregels voor de te verlenen inspraak aan. Het "Voorontwerp structuurplan" ligt gedurende vier weken voor een ieder ter inzage. Voorafgaand aan de inspraaktermijn worden de burgers en bedrijven geïnformeerd over doel, aanpak, inspraakprocedure en de wettelijke procedure in het kader van de vaststelling van het structuurplan. Dat gebeurt schriftelijk in De Molenkruier en in de regio-editie van het UN en mondeling op de informatiebijeenkomst in week 14. Halverwege de inspraakperiode wordt een inspraakbijeenkomst gehouden in de vorm van een inloop. Zo kunnen geïnteresseerden vragen stellen aan de betreffende ambtenaren en hun mening geven. De resultaten van deze inspraakprocedure worden verwerkt in het "Voorontwerp structuurplan", waarbij gemotiveerd wordt aangegeven welke adviezen wel en welke adviezen niet tot een verandering van de in-

houd hebben geleid. Eind juni neemt B&W, na advisering door de Planbegeleidingscommissie Binnenstad en de raadscommissie Binnenstad, het besluit het "Ontwerp Structuurplan" uiterlijk per 1 juli ter visie te leggen voor de beroeps- en bezwaarprocedures in het kader van de WRO (wet ruimtelijke ordening). De wettelijke termijn van vier weken wordt, in verband met de schoolvakanties verlengd en eindigt op vrijdag 8 september 2000.

5.7. Communicatieplanning

Tijdstip	IJkmoment	Doel	Doelgroep	Middel/actie	Onderwerp	Organisatie
week 10		informer	bewoners en belanghebbenden Wijkerslootweg, Zuidstedeweg en A.C. Verhoefweg	uitnodigingen versturen	Voorlichtingsavond effecten binnenstadsplannen op hun woon-/werkgebied	
week 12		betrekken	bewoners en belanghebbenden Wijkerslootweg, Zuidstedeweg en A.C. Verhoefweg	voorlichtingsavond	effecten binnenstadsplannen op hun woon-/werkgebied	
week 13		informer	betrokkenen milieu	uitnodigingen versturen	Informatiebijeenkomst/ 1 ^e bijeenkomst MBCB	Projectbureau
week 13		informer	breed: bevolking	Molenkruier/UN/website	Informatiebijeenkomst	Projectbureau
week 14	start inspraaktraject structuurplan	informer	breed: bevolking	informatiebijeenkomst	inhoud m.e.r. notitie inhoud structuurplan onderlinge verband procedures	
week 14		informer	breed: bevolking	Molenkruier/UN/website	inspraakavond structuurplan	
week 15	start m.e.r.-beoordeling	betrekken	- belanghebbende bewoners/bedrijven/ winkeliers - belanghebbende (milieu)organisaties	discussiebijeenkomst Milieu	- oprichting Milieubegeleidingscommissie Binnenstad - kaders en ruimte - afbakening - onderwerp aanpak/ taken commissie - eerste discussie n.a.v. thema - datum volgende bijeenkomst	MBCB
week 16		betrekken	belanghebbenden en geïnteresseerden	inspraakavond	Structuurplan	
week 16		betrekken	Milieubegeleidingscommissie	tweede discussiebijeenkomst Milieu		MBCB
week 17		betrekken	Milieubegeleidingscommissie	laatste discussiebijeenkomst Milieu		MBCB
week 18		betrekken	Milieubegeleidingscommissie	vaststellen rapport/advies	Adviesformulering	MBCB
30 juni	ter visielegging ontwerp structuurplan	informer	belanghebbenden en geïnteresseerden	advertorial in De Molenkruier en in de regio-editie UN	- wat is een structuurplan - bezwaar- en beroepsmogelijkheden - resultaten m.e.r.-discussie - verwerking m.e.r. discussie	
begin juli		betrekken	Milieubegeleidingscommissie	informele bijeenkomst	- dank voor de inzet	

6. Resultaten overleg en consultatie

37

6.1. Advisering Commissie voor de milieueffectrapportage

P.M.

6.2. Overleg provincie

P.M.

6.3. Consultatie belanghebbenden

P.M.