Structuurplan Stationsgebied Utrecht

Beoordeling van het milieurapport (SMB)

18 mei 2006 / rapportnummer 1649-33

Beoordeling van het Milieurapport (SMB)
Structuurplan Stationsgebied Utrecht

Advies over de beoordeling van het Milieurapport (SMB) Structuurplan Stationsgebied Utrecht,

uitgebracht aan het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep SMB
Structuurplan Stationsgebied Utrecht,

de secretaris

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

de voorzitter

drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 18 mei 2006

commissie voor de milieueffectrapportage

College van burgemeester en wethouders
Gemeente Utrecht
Postbus 1273
3500 BG UTRECHT

uw kenmerk	uw brief	ons kenmerk
06.026605	21 februari 2006	1649-33/Hl/eh
onderwerp	**doorkiesnummer**	**Utrecht,**
Beoordeling SMB Structuurplan Stationsgebied Utrecht	(030) 234 76 27	18 mei 2006

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies uit te brengen over de inhoud van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) voor het Structuurplan Stationsgebied Utrecht. Overeenkomstig uw verzoek bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie m.e.r.[1]. De Commissie heeft kennis genomen van twee inspraakreacties[2].

1. Reikwijdte SMB
De SMB concludeert dat de ruimte voor alternatieven en keuzen op strategisch niveau klein is en dat het in dit stadium van het al ver voor geschreden planproces veeleer sprake is van een motivering van gemaakte keuzen. De SMB bevat wel een korte ruimtelijke analyse waarin de voor- en nadelen van stedelijke functies rond het knooppunt van openbaar vervoer, zoals beoogd in het Stationsgebied, globaal en kwalitatief worden afgezet tegen uitplaatsing van stedelijke functies naar respectievelijk Leidsche Rijn Centrum, Rijnenburg en een optie buiten Utrecht.
De positieve score van het Stationsgebied in de SMB ten opzichte van de andere opties wordt primair ingegeven door de premisse dat de werknemers van de te vestigen kantoren voor woon-werkverkeer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer (OV). Mogelijkheden om in een nieuw in te richten gebied een stedelijke gebied te realiseren met voor geluid- en luchtkwaliteit een optimale inrichting, blijven daarmee logischerwijs onbesproken. Ofschoon de Commissie de gehanteerde premisse plausibel acht, adviseert zij om tussentijds te checken of deze veronderstelling ook waarheid wordt. Mocht blijken dat meer woon-werkverkeer toch per auto plaatsvindt dan zal op basis van deze gegevens tussentijds een nieuwe afweging gemaakt moeten worden.

---

1 Voor samenstelling zie Bijlage 3.
2 Zie bijlage 4.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

2. Programma
In het voorontwerp Structuurplan is het programma gewijzigd ten opzichte van eerder vermelde cijfers in Visie A en het MER 1e fase (Masterplan en meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)). Met name het oppervlak kantoorruimte is uitgebreid.
In de SMB wordt toegelicht dat in de Structuurvisie het oppervlak kantoor is toegenomen omdat aan de oorspronkelijke oppervlak 50.000 m2 is toegevoegd als reservering voor de toekomst. Deze 50.000 m2 is onderdeel van het programma zoals dat in het Regionaal Structuurplan 1998-2004 als behoefte voor het Stationsgebied is vastgelegd. Het SMB geeft aan dat deze 50.000 m2 gefaseerd en afhankelijk van de conjunctuur ingevuld wordt.
De SMB geeft geen geactualiseerde onderbouwing, noch in kwantiteit noch in kwaliteit, terwijl dit, zoals zij in haar eerdere advies over de reikwijdte van de SMB aangaf, volgens de Commissie gewenst is. Zij adviseert om voorafgaand aan het besluit tot al of niet invullen van de extra hoeveelheid kantoorruimte van 50.000 m2 een beslismoment in te lassen. Daarbij kan dan tevens rekening gehouden worden met het feitelijke mobiliteitspatroon zoals onder voorgaand punt genoemd en kan zo nodig een hernieuwde locatie afweging gemaakt worden.

De SMB licht voldoende toe welke programma-alternatieven tijdens het planproces zijn ontwikkeld en waarom ze uiteindelijk zijn afgevallen. In het MER 1e fase was overbouwing van doorgaande sporen onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Uit de SMB blijkt dat het Ministerie van VROM overbouwing van doorgaande sporen niet aanvaardbaar heeft geacht op basis van veiligheidsoverwegingen.

3. Bereikbaarheid
De SMB herhaalt de in het MER 1e fase onderzochte modellen voor de ontsluiting van het Stationsgebied Utrecht, te weten:

- spreiding over resp. de Graadt van Roggenweg en van Zijstweg
- concentratie op de Graadt van Roggenweg
- reductie van de totale hoeveelheid verkeer o.a. door het afvangen van verkeer aan de rand van het plangebied (Merwedekanaal).

In eerdere adviezen heeft de Commissie aangegeven dat naar haar mening onvoldoende beargumenteerd was waarom in de alternatieven het afvangen van verkeer *aan de rand van de stad* niet is meegenomen. Een dergelijke optie is zeker op strategisch niveau en dus in een SMB relevant. De SMB geeft aan dat in het kader van het GVVP er een groot aantal maatregelen wordt voorzien en dat de relatieve kleine extra verkeer- en vervoerstromen (+13%) van en naar het Stationsgebied geen extra maatregelen rechtvaardigen. Naast het genereren van extra verkeer gaan er in het initiatief echter ook een groot aantal woningen gebouwd worden in een al zwaar belast gebied. Ook dit aspect rechtvaardigt extra aandacht voor het terugdringen van de door het verkeer veroorzaakte hinder en gezondheidsschade.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

In de SMB is daarmee de spanning tussen de beoogde functies in het Stationsgebied en de extra verkeershinder die deze functies met zich meebrengen, nog niet opgelost. De SMB geeft aan dat bij de uitwerking van de deelplannen pas kan blijken welke maatregelen met welk effect genomen kunnen worden. Daarmee wordt naar de mening van de Commissie de kans gemist om op dit geëigende strategische niveau verdergaande opties te onderzoeken om het autoverkeer in het Stationsgebied te beperken.

4. Luchtkwaliteit
De SMB geeft nog niet concreet aan op welke wijze voldaan zal kunnen worden aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Verwezen wordt naar het nader onderzoek in het kader van het pilotproject Luchtkwaliteit dat bij de vaststelling van het Structuurplan in mei 2006 beschikbaar zal zijn. Daarin zal in een breder verband dan uitsluitend het Stationsgebied luchtkwaliteit beoordeeld worden. Beoogd wordt de problemen rond de Graadt van Roggenweg te beperken met maatregelen die voortkomen uit het pilot project Luchtkwaliteit en door het project Stationsgebied in te voeren in het nationaal samenwerkingsprogramma.
De slechte luchtkwaliteit rond de Graadt van Roggenweg is ook zonder realisatie van de plannen voor het Stationsgebied een groot probleem. De Commissie onderschrijft dus de noodzaak om deze problematiek in een groter verband dan die van het Stationsgebied aan te pakken. Dit neemt niet weg dat zij moet constateren dat de SMB voor het Stationsgebied onvoldoende informatie over luchtkwaliteit bevat om een besluit te kunnen nemen over het Structuurplan.

De SMB geeft aan dat voor het bepalen van de luchtkwaliteit in principe gebruik gemaakt wordt van het CAR II model. De SMB geeft aan dat in specifieke situatie - bij tunnelmonden, overkappingen en afscherming –meer geavanceerder modellen gebruikt zullen worden.
De Commissie wijst er op dat gegeven de stedenbouwkundige invulling van het gebied vrijwel integraal gebruik zal moeten worden gemaakt van geavanceerdere modellen. Het bijkomende voordeel van geavanceerdere modellen is dat daarmee ook windhinder in kaart gebracht kan worden.

In haar advies over detailniveau en reikwijdte heeft de Commissie geadviseerd om in een gevoeligheidsanalyse in te gaan op de eventuele consequenties van de mogelijke accentverschuiving in de normstelling voor fijn stof van PM 10 naar PM 2,5. De Commissie adviseert om deze informatie in het nog te publiceren luchtkwaliteitonderzoek op te nemen.

5. Geluid
De SMB constateert dat er op meerdere plaatsen sprake zal zijn c.q. blijven van overschrijding van grenswaarden voor geluid. Terecht wordt geconstateerd dat de feitelijke uitwerking van de geluidhinder zal plaatsvinden op bestemmingsplan niveau waarin maatregelen als afscherming en specifieke bebouwingspatronen aan de orde komen. De effecten van deze maatregelen voor de ondervonden hinder in woningen en op straat en de effecten op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied worden dan pas duidelijk. De ernst van het probleem, zoals dat uit de SMB blijkt, maakt echter duidelijk dat maatregelen zoals beschreven in het meest milieuvriendelijke alternatief, zoals twee-laags ZOAB, nadrukkelijk bij de feitelijke uitwerking betrokken moeten worden.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

6. Veiligheid
Uit de SMB blijkt dat er verschil van inzicht is over de te prefereren berekeningswijze voor veiligheidsrisico's tussen ProRail en TNO. De verschillen berusten op verschil in risico-inschatting van interacties (aanrijdingen) tussen rangeervervoer en regulier vervoer en de risico-inschatting bij wissels. ProRail schat deze hoger in dan TNO. De Commissie onderkent dat de discussie over de te prefereren berekeningswijze nog niet is afgerond.

Bij beide berekeningswijzen wordt de norm voor het plaatsgebonden risico niet overschreden. Het verschil in berekeningswijze voor het plaatsgebonden risico is dus bij de besluitvorming niet relevant.

Voor het groepsrisico ligt het iets anders. De methodiek van ProRail leidt tot een overschrijding van de oriëntatie waarde. Daarbij moet echter nadrukkelijk worden aangetekend dat in de SMB rekening is gehouden met de aanwezigheid van bezoekers van de OV terminal, terwijl dit strikt genomen niet vereist is. Wanneer de reizigers in de OV terminal buiten beschouwing blijven is géén sprake van overschrijding van het groepsrisico.
De methodiek van TNO leidt tot de conclusie dat er geen sprake is van overschrijding van het groepsrisico.
Voor het groepsrisico geldt geen norm; het bevoegd gezag moet voor het groepsrisico een verantwoording opstellen. De Commissie adviseert bij het besluit inzicht te geven in de verschillen in uitkomsten en een worst case situatie als uitgangspunt te nemen.

Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag nadere informatie over het vervolg van dit project krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep SMB
Structuurplan Stationsgebied Utrecht

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

BIJLAGEN

bij de beoordeling van het Milieurapport (SMB)
Structuurplan Stationsgebied Utrecht

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 februari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Commissie voor de milieu-effectrapportage
nummer: 23 FEB 2006
dossier: 16uq-16+17+18
kopie naar: HI eh

College van Burgemeester en Wethouders van Utrecht

Gemeente Utrecht

Adres: Stadhuisbrug 1
Postadres: Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Bezoekadres: Korte Minrebroederstraat 2, Utrecht
Telefoon: 030 - 286 11 12
Fax: 030 - 286 14 71
e-mail: W.Lenting@utrecht.nl
Internet: www.utrecht.nl

Commissie voor de M.E.R.
T.a.v. mevrouw ir. V.J.H.M. ten Holder
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Behandeld door:	Pieter M. van Sluijs	Datum:	21 februari 2006
Doorkiesnummer:	286 9622	Ons kenmerk:	06.026605
e-mail:	p.m.van.sluijs@utrecht.nl	Onderwerp:	SMB Stationsgebied Utrecht
Bijlage(n):			
Uw kenmerk:		Verzonden:	22 februari 2006
Uw brief van:		Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Ten Holder,

Op 14 februari 2006 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het Ontwerp Structuurplan Stationsgebied en het daarbij behorende milieurapport, in het kader van de SMB Stationsgebied Utrecht. Beide documenten liggen met ingang van 23 februari 2006 gedurende zes weken ter inzage.

Met deze brief verzoek ik u om advies uit te brengen over het milieurapport bij het Ontwerp Structuurplan Stationsgebied. Bijgaand ontvangt u beide documenten in achtvoud.

De vaststelling van het Structuurplan Stationsgebied door de gemeenteraad is voorzien in juni 2006. Om het advies van de Commissie M.E.R. op een goede manier in de besluitvorming te kunnen meenemen is het bijzonder wenselijk om uiterlijk eind april 2006 over het advies te kunnen beschikken.

Hoogachtend,

College van burgemeester en wethouders van Utrecht, namens deze

ir. A.J.H. Hutschemaekers
Directeur Projectorganisatie Stationsgebied

bijlagen
- Ontwerp structuurplan Stationsgebied, januari 2006 (8x)
- Strategische Milieubeoordeling Stationsgebied Utrecht, Milieurapport, 3 februari 2006 (8x)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in "Ons Utrecht" d.d. 22 februari 2006

BEKENDMAKING ONTWERP STRUCTUURPLAN

Burgemeester en wethouders van Utrecht maken ter voldoening aan het bepaalde in artikel 8, eerste lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bekend dat met ingang van **donderdag 23 februari 2006** gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage ligt het ontwerp van het structuurplan Stationsgebied en het daarbij behorende milieurapport in het kader van de Strategische Milieubeoordeling.

Het ontwerp structuurplan heeft betrekking op het gebied rondom station Utrecht Centraal, globaal gelegen tussen het Merwedekanaal in het westen, het Vredenburg in het oosten, de Leidsche Rijn in het noorden en het Moreelsepark in het zuiden.

Het structuurplan geeft de hoofdlijnen aan van de toekomstige ontwikkelingen in het Stationsgebied zonder in details te treden. Het structuurplan Stationsgebied vormt de planologisch-juridische basis voor de te voeren artikel 19 procedures op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de verschillende ontwikkelingen in het Stationsgebied.

Het ontwerp structuurplan Stationsgebied ligt ter inzage bij:

Informatie Centrum Gemeente Utrecht
Vinkenburgstraat 26, ingang Neude
(openingstijden: maandag t/m vrijdag van 9.00 - 17.00 uur, donderdag tot 21.00 uur en zaterdag van 10.00 - 13.00 uur)

Publieksbalie dienst Stadsontwikkeling
Rachmaninoffplantsoen 61
(openingstijden: maandag t/m vrijdag van 9.00 - 17.00 uur)

Als extra service kunt u de stukken inzien in het;

Informatiecentrum Stationsgebied
(Hoog Catharijne, Gildenkwartier, ingang naast de Mediamarkt; openingstijden: maandag t/m vrijdag van 13.00 tot 18.00 uur, donderdagavond tot 21.00 uur en zaterdag van 13.00 tot 17.00 uur).

Uiteraard staat alle documentatie ook op **www.utrecht.nl/stationsgebied**

U kunt van **23 februari tot en met 5 april 2006** mondeling of schriftelijk uw zienswijze, op dit ontwerp structuurplan en het daarbij behorende milieurapport, indienen bij de gemeenteraad van Utrecht.

Schriftelijke zienswijzen moet u richten aan:

De gemeenteraad van Utrecht
p/a Projectorganisatie Stationsgebied
Antwoordnummer 51073
3501 VC Utrecht
(een postzegel is niet nodig)

AAN PAK STATIONS GEBIED UTRECHT

Voor het mondeling indienen van uw zienswijze kunt u gedurende werkdagen van 9.00 tot 12.00 uur telefonisch (tel. 030 286 7305) een afspraak maken. Dit kan tot uiterlijk drie werkdagen vóór de afloop van de termijn van ter inzage legging.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gemeente Utrecht

Bevoegd gezag: College van B & W van Utrecht

Besluit: Vaststellen Structuurplan Stationsgebied Utrecht

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C.0.06

Activiteit: De gemeente Utrecht wil het Stationsgebied rond Utrecht CS ingrijpend aanpassen. Het station moet worden getransformeerd tot een hoogwaardig mobiliteits- en OV knooppunt. Naast uitbreiding van de huidige OV terminal is het voornemen om in het aangrenzend gebied nieuwe kantoren (ca. 240.000 m^2), woningen (ca 2100), voorzieningen en een cultuur/leisure centrum (ca 186.000 m^2) te realiseren, w.o. muziekcentrum en musea.

Procedurele gegevens:
start procedure: 15 september 2005
advies uitgebracht: 20 oktober 2005
kennisgeving MER: 23 februari 2006
beoordeling uitgebracht: 18 mei 2006

Bijzonderheden: In 2002 is een m.e.r. procedure opgestart (proj nr. 1307) ter ondersteuning van een bestemmingsplanprocedure. In het MER 1e fase, gepubliceerd in september 2003, zijn strategische keuzen over ruimtelijke opzet, bereikbaarheid en kwaliteit leegomgeving uitgewerkt en door de Commissie getoetst. Tussentijds heeft de gemeente Utrecht besloten af te zien van het ontwikkelen van een (globaal) bestemmingsplan. Daarmee is ook de m.e.r. procedure afgebroken. Om juridische problemen te voorkomen is besloten om de ontwikkeling van het Stationsgebied vast te leggen in een Structuurplan voorzien van een strategische milieubeoordeling (SMB).

Bij haar advies over reikwijdte en detailniveau van de SMB heeft de Commissie de informatie betrokken uit het MER 1e fase ten behoeve van het bestemmingsplan en de beoordeling die de Commissie daarover in november 2003 uitbracht. Zij vraagt in haar advies (oktober 2005) onder andere aandacht voor:

- een toelichting op het programma van het Structuurplan, met name voor het oppervlak kantoorvoorzieningen;
- de mogelijkheden om verkeer af te vangen aan de rand van de stad;
- de maatregelen om overschrijding van luchtkwaliteitsnormen te beperken c.q. te voorkomen ;
- het vastleggen van ambitieniveaus voor geluid voor de verschillende delen van het plangebied.

De belangrijkste punten bij haar beoordeling van de SMB (mei 2006) zijn:

- het Stationsgebied scoort in de SMB ten opzichte van de andere opties (Leidsche Rijn en Rijneveld)positief omdat er van uit gegaan wordt dat de werknemers van de te vestigen kantoren voor woon-werkverkeer gebruik gaan maken van OV. De Commissie adviseert om tussentijds te checken of deze veronderstelling ook waarheid wordt. Mocht blijken dat

meer woon-werkverkeer toch per auto plaatsvindt dan zal op basis van deze gegevens tussentijds een nieuwe afweging gemaakt moeten worden.

- In de SMB wordt de spanning tussen de beoogde functies in het Stationsgebied en de extra verkeershinder die deze functies met zich meebrengen, niet opgelost maar doorgeschoven naar vervolgplannen. Daarmee wordt de kans gemist om op dit geëigende strategische niveau verdergaande opties te onderzoeken om het autoverkeer in het Stationsgebied te beperken.
- De SMB voor het Stationsgebied geeft onvoldoende informatie over luchtkwaliteit om een besluit te kunnen nemen over het Structuurplan. Het in gang zijnde onderzoek dat gepubliceerd wordt met het Structuurplan zal hierin moeten gaan voorzien.

Samenstelling van de werkgroep:
dr. G.J. van Blokland
ir.drs. W.A.A.M. Demmers (bsmb)
ir. J.E.M. Lax
mr. A.A. de Vries (alleen rsmb)
ir. B.J. Wiekema
drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:
ir. V.J.H.M. ten Holder

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	200604003	BOCP	Utrecht	20060511
2.	20060403	St. Stedenbouwkundig Herstel Stationsgebied Utrecht	Utrecht	20060511

Beoordeling van het milieurapport (SMB)
Structuurplan Stationsgebied Utrecht

De gemeente Utrecht wil het Stationsgebied rond Utrecht CS transformeren tot een hoogwaardig mobiliteits- en OV knooppunt. Naast uitbreiding van de huidige OV terminal is het voornemen om in het aangrenzend gebied nieuwe kantoren (ca. 240.000 m^2), woningen (ca 2100), voorzieningen en een cultuur/leisure centrum (ca 186.000 m^2) te realiseren, w.o. muziekcentrum en musea. In 2002 is een m.e.r. procedure opgestart voor een besluit over het bestemmingsplan.
Tussentijds heeft de gemeente Utrecht besloten af te zien van het ontwikkelen van een bestemmingsplan. De ontwikkeling van het Stationsgebied wordt vastgelegd in een Structuurplan waarvoor een strategische milieubeoordeling (SMB) is opgesteld.

ISBN 90-421-1786-9