

**LEIDSCHE RIJN CENTRUM NOORD
SAMENVATTING MER**

GEMEENTE UTRECHT

8 mei 2009

110623/CE9/0D8/000725

Samenvatting

LEIDSCHER RIJN CENTRUM NOORD

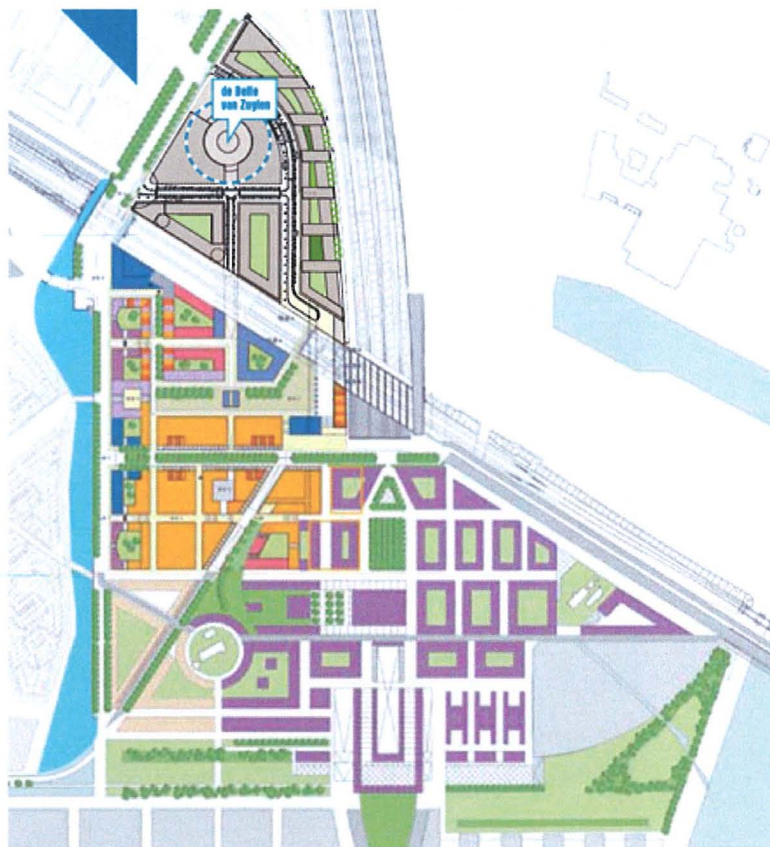
Ontwikkeling van het centrumgebied binnen het stadsdeel Leidsche Rijn

VOorgenomen activiteit en rol van dit milieueffectrapport

In het westen van de gemeente Utrecht wordt momenteel het stadsdeel Leidsche Rijn ontwikkeld, waarvan Leidsche Rijn Centrum een deelgebied vormt. Leidsche Rijn Centrum is hét centrum van Leidsche Rijn en moet uitgroeien tot het tweede centrum van de gemeente Utrecht. Onderdeel van Leidsche Rijn Centrum is Leidsche Rijn Centrum Noord. De plannen voor Leidsche Rijn Centrum Noord gaan uit van de ontwikkeling van een multifunctioneel gebied met woon- en werkfuncties en voorzieningen.

Afbeelding S1

Afbeelding plangebied LRCN in Leidsche Rijn Centrum



NIEUW BESTEMMINGSPLAN

Voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld, omdat het vigerende bestemmingsplan voorzieningen en kantoren toelaat, maar niet voorziet in een woonfunctie.

MER TER ONDERBOUWING BESLUIT BESTEMMINGSPLAN

Een milieueffectrapport (MER) biedt de basis voor een bestuurlijk besluit over, in dit geval, een bestemmingsplan, waarbij de potentiële milieueffecten van de activiteit een rol spelen. Uit oogpunt van (procedurele) zorgvuldigheid voor deze activiteit, heeft de gemeente Utrecht besloten de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te doorlopen, dit omdat Leidsche Rijn Centrum Noord een gevoelige locatie is vanwege de ligging ten opzichte van de spoorlijn, de A2 en de noordelijke tunnelmond van de A2. In beginsel is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings-)plichtige activiteit.

2 INRICHTINGSVARIANTEN VOOR LEIDSCHER RIJN CENTRUM NOORD

Op basis van de plannen voor de inrichting van Leidscher Rijn Centrum Noord en het gewenste programma, zijn 2 inrichtingsvarianten ontwikkeld. Dit is gebeurd in een iteratief proces, waarbij naar aanleiding van advies van de toenmalige Rijksbouwmeester en inzicht in de effecten van inrichtingsvariant 1 hebben geleid tot een 2^e inrichtingsvariant.

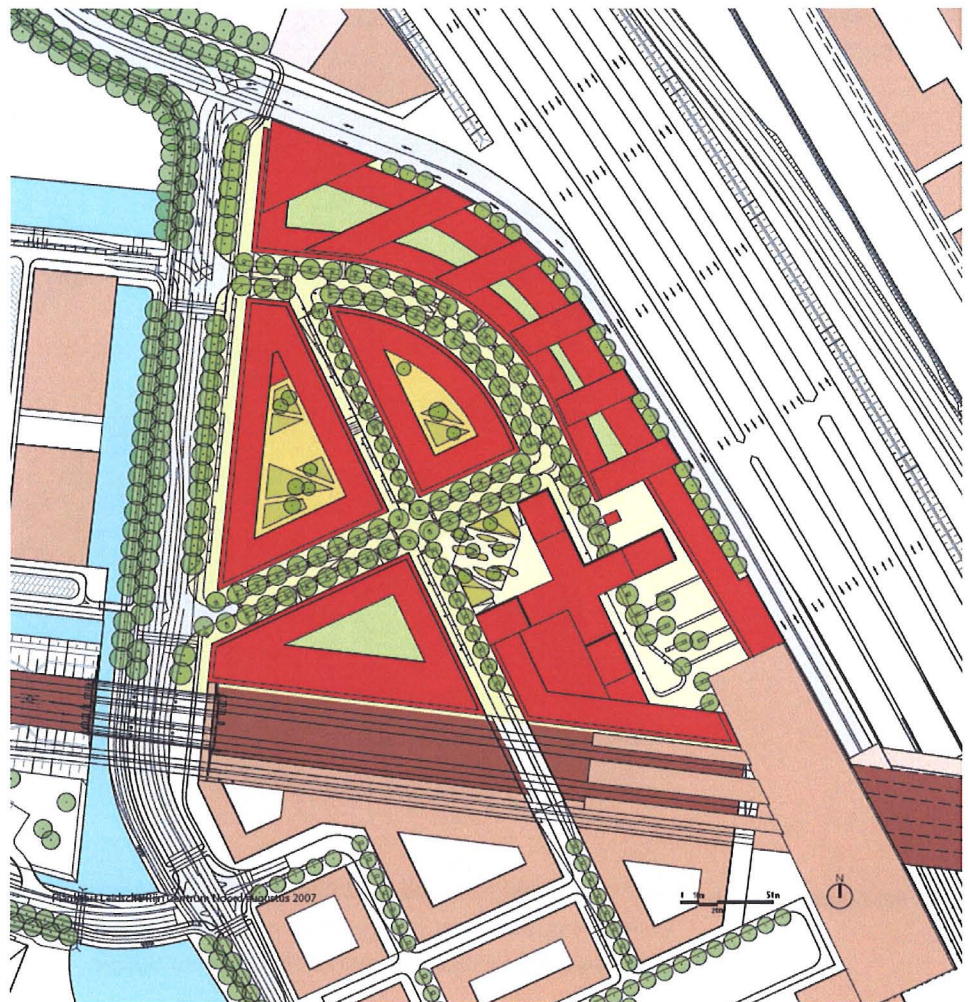
De randvoorwaarden voor de inrichting komen voor een deel voort uit algemene wet- en regelgeving en uit beleidstukken van de gemeente Utrecht. Belangrijke beleidstukken van de gemeente Utrecht hierbij zijn:

- Het Bestemmingsplan Leidscher Rijn Utrecht 1999, door de gemeenteraad vastgesteld in 1999.
- De Hoogbouwvisie, door de gemeenteraad vastgesteld in januari 2005.
- De Visie 'Het Levende Centrum', door de gemeenteraad vastgesteld in maart 2004.
- Het Masterplan Leidscher Rijn Centrum, door de gemeenteraad vastgesteld in januari 2006.

Afbeelding S2

Inrichtingsvariant 1

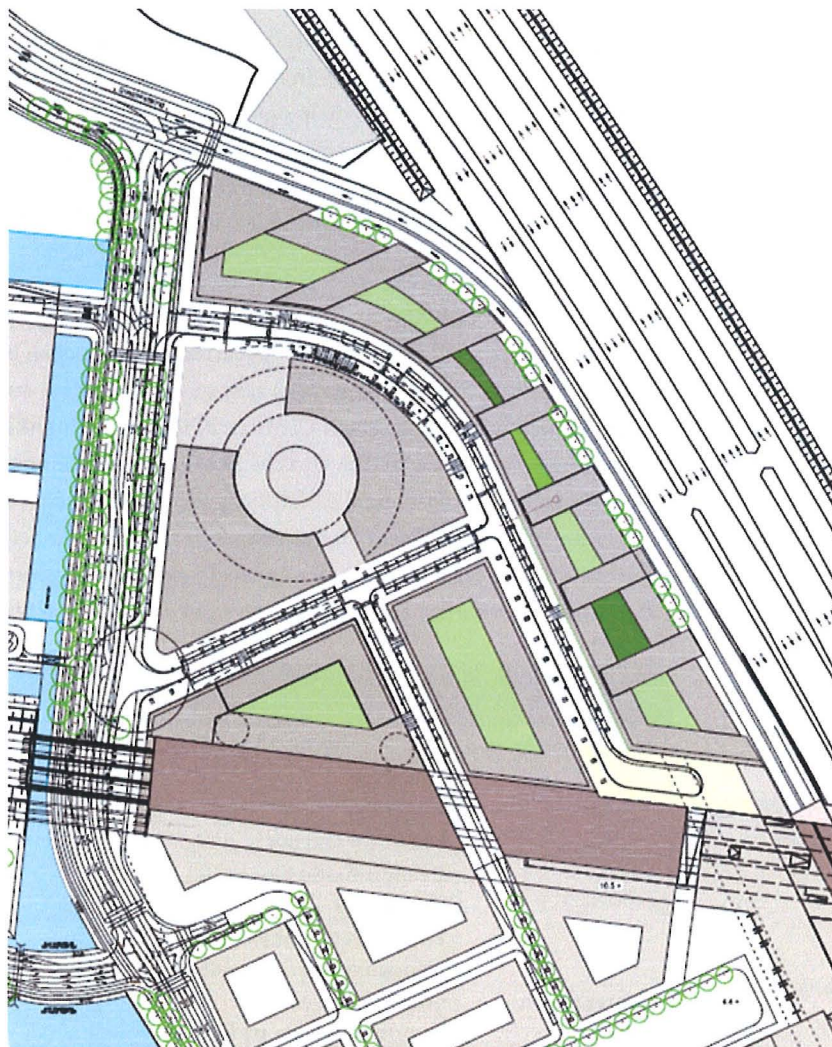
- * kantorencomplex langs de A2 met deels ondergrondse parkeervoorzieningen
- * 3 woonblokken met binnentuinen
- * De hoogbouw in de zuidoosthoek van het plangebied, grenzend aan het stationsplein



Afbeelding S3

Inrichtingsvariant 2

- * kantorencomplex langs de A2 met deels ondergrondse parkeervoorzieningen
- * 2 woonblokken met binnentuinen en kantoren
- * De hoogbouw in de noordwesthoek van het plangebied



In onderstaande tabel is het totale bouwprogramma voor beide inrichtingsvarianten opgenomen.

Tabel S1

Bouwprogramma Leidsche Rijn
Centrum Noord

	Inrichtingsvariant 1 maximaal * (uitvoering +10%)	Inrichtingsvariant 2 maximaal * (uitvoering + 10%)
Winkels	1100	4400
Horeca	1100	2475
Leisure/cultuur	1650	1650
Commerciële voorzieningen	3850	4400
Hotel/congres- centrum	16.500	16500
Woningen	106.700	81.400
Kantoren	135.300	135.300
Totaal	266.200	246.125

* Bij realisatie van de inrichtingsvarianten kan met maximaal 10% van het voorgenomen bouwprogramma in het Stedenbouwkundig Plan worden afgeweken. In het MER wordt de maximale invulling getoetst.

Hieronder zijn puntsgewijs de verschillen tussen de inrichtingsvarianten weergegeven:

- De situering van de hoogbouw in het noordwestelijke deel van het plangebied¹.
- Een gewijzigd ontwerp van de hoogbouw.
- De wijziging van de ligging van woonblokken vanwege de gewijzigde ligging van de hoogbouw, met als belangrijkste programmatische gevolg circa 250 woningen minder dan in inrichtingsvariant 1 (ruim 25.000 m² bvo).

EFFECTBEOORDELING

De milieueffectbeoordeling is uitgevoerd aan de hand van 8 aspecten. Daarbij zijn de verwachte effecten van beide inrichtingsvarianten vergeleken met de autonome situatie. Dit is de situatie zoals die zou zijn in 2020 zonder het realiseren van de voorgenomen activiteit, waarbij in dit geval Leidsche Rijn Centrum Noord zich ontwikkelt volgens het Bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 met uitzondering van het aspect luchtkwaliteit dat van 'weiland' als autonome situatie uitgaat. De milieueffecten van de autonome situatie zijn per definitie op 0 gesteld. In onderstaande tabel is voor beide inrichtingsvarianten de effectbeoordeling weergegeven. Na de tabel volgt een toelichting op de beoordeling van die criteria waarbij onderscheidende effecten optreden ten opzichte van de autonome situatie.

Tabel S2

Overzicht van de effectbeoordeling

Beoordeling ten opzichte van de autonome situatie:

--- sterk negatief

-- negatief

- licht negatief

0 geen of verwaarloosbaar effect

+ licht positief

++ positief

+++ sterk positief

Aspect	Criterium	Inrichtingsvariant 1	Inrichtingsvariant 2
Verkeer en Vervoer	Mobiliteit en bereikbaarheid	-	-
	Veiligheid	0	0
	Parkeren	0	0
	Openbaar vervoer	+	+
Geluid	Geluidssituatie binnen het plangebied	-	-
	Effect van de ontwikkeling in het plangebied op omgeving	0	0
Luchtkwaliteit	Concentratie aan verontreinigende stoffen	0	0
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0
	Groepsrisico	--	-
Overige leefbaarheids-aspecten	Veiligheid: straalpaden & vliegroutes	0	0
	Veiligheid: calamiteiten	0	0
	Sociale veiligheid	+	++
	Schaduwwerking	-	-
	Windhinder	---	-
	Geurhinder	0	0
Bodem en water	Grondwaterhuishouding:		
	- Invloed op grondwaterstanden	0	0
	- Invloed op grondwaterstromen	--	--
	- Invloed op kwel	0	0
	Bodem- en grondwaterkwaliteit	0	0
	Oppervlaktewater	0	0
Natuur	Bodemverstoring	---	---
	Ruimtebeslag	0	0
	Verstoring	0	0

¹ Deze wijziging is aangebracht vanwege het advies van de toenmalige Rijksbouwmeester. Tevens bleek uit de analyse van effecten voor inrichtingsvariant 1 dat er verbeteringen op enkele milieuaspecten mogelijk waren.

Aspect	Criterium	Inrichtingsvariant 1	Inrichtingsvariant 2
Landschap	Visueel effect op de omgeving: - Zichtbaarheid buiten de stad Utrecht	—	--
	- Hoogbouw als baken, identiteitsdrager voor Leidsche Rijn en stad Utrecht	++	++
	Visueel ruimtelijke kenmerken binnen het plangebied	+	++
	Geomorfologie	0	0
	Cultuurhistorie en archeologie	0	0

Verkeer en vervoer

Mobiliteit en bereikbaarheid

Er zijn veel voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum Noord die bezoekers aantrekken (wonen, werken, winkels etc). De drukste periodes zullen de ochtend- en avondspits zijn wanneer inwoners van Leidsche Rijn de wijk via de Terwijdesingel en de Soestwetering verlaten en werknemers via deze wegen het gebied binnenkomen. Ook op die momenten is de capaciteit van de wegen voldoende en wordt geen congestie verwacht.

TOENAME PROGRAMMA LEIDT TOT TOENAME VERKEER

Beide inrichtingsvarianten: -

De effectbeoordeling voor dit criterium is op grond van de toename van het programma, waardoor het verkeer in het plangebied toeneemt ten opzichte van de autonome situatie, licht negatief gewaardeerd (-). Aangezien beide inrichtingsvarianten vrijwel hetzelfde programma realiseren, en daarbij uitgegaan is van de worst case situatie voor de effectbeoordeling, is de beoordeling niet onderscheidend.

Openbaar vervoer

Zowel in de autonome situatie als bij inrichtingsvariant 1 geldt dat het openbaar vervoer knooppunt (OV knoop) ten zuiden van Leidsche Rijn Centrum Noord het belangrijkste OV knooppunt in de regio is. Het grote aantal openbaar vervoer lijnen zorgt ervoor dat Leidsche Rijn Centrum Noord via de OV knoop in de autonome situatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

TOENAME PROGRAMMA LEIDT TOT TOENAME MOGELIJKHEDEN OV

Beide inrichtingsvarianten: +

Het programma van beide inrichtingsvarianten (groter en meer divers aanbod) leidt ertoe dat meer gebruik gemaakt kan worden van de goede OV mogelijkheden die er zijn. Vanwege de goede bereikbaarheid met het OV en de mogelijke optimalisatie daarvan is het effect licht positief gewaardeerd (+). Aangezien beide inrichtingsvarianten vrijwel hetzelfde programma realiseren is de beoordeling niet onderscheidend.

Geluid

Effect omgeving op plangebied

De diverse geluidsbronnen (wegverkeer, railverkeer en industrielawaai) gelegen in en rond het plangebied hebben in meer en minder mate een negatief effect op het plangebied zelf. Op diverse plaatsen in het plangebied is er sprake van overschrijding van de geldende voorkeursgrenswaarden of de maximale grenswaarden voor geluidsbelasting. Om te voldoen aan de vigerende geluidswetgeving en het geluidbeleid van de gemeente, zullen voor meerdere bronnen maatregelen moeten worden genomen. Met toepassing van maatregelen moet het goed mogelijk zijn hieraan te voldoen.

**TOENAME PROGRAMMA EN
WERKFUNCTIE ZORGT VOOR
SUBOPTIMAAL AKOESTISCH
KLIMAAT**

Beide inrichtingsvarianten: -

Vanwege de hoofdfunctie als centrumgebied, heeft het plangebied niet het akoestische klimaat zoals in een woonwijk wordt verwacht. Derhalve is het effect van de omgeving op het gebied als licht negatief beoordeeld (-). Aangezien beide inrichtingsvarianten vrijwel hetzelfde programma realiseren is de beoordeling niet onderscheidend.

Effect plangebied op omgeving

**TOENAME BELASTING T.O.V.
AUTONOME SITUATIE, GEEN
EXTRA
NORMOVERSCHRIJDING**

Beide inrichtingsvarianten: 0

Aangezien de geluidsbelasting langs de hoofdontsluitingswegen van het gebied ten opzichte van de toekomstige autonome situatie slechts in zeer geringe mate toeneemt (verslechterd), wordt het effect van het plangebied op de omgeving als neutraal beoordeeld (0). Omdat beide inrichtingsvarianten vrijwel hetzelfde programma realiseren is de beoordeling niet onderscheidend.

Luchtkwaliteit

Doordat de verkeersintensiteiten op de wegen in en rond het plangebied in meer of mindere mate toenemen, verslechtert langs een aantal wegen aantoonbaar de luchtkwaliteit. Echter langs de wegen waar sprake is van een dergelijke verslechtering, is géén sprake van overschrijding van de grenswaarden. Bij de wegen waar wel sprake is van overschrijding van de grenswaarde is er géén sprake van een verslechtering. De verkeersintensiteiten op deze wegdelen nemen in een dusdanig geringe mate toe, dat dit zich niet uitdrukt in toenames in de onderzoeksresultaten. Omdat er door toedoen van zowel inrichtingsvariant 1 als inrichtingsvariant 2 grenswaarden niet in grotere mate worden overschreden, zijn beide inrichtingsvarianten neutraal beoordeeld (0).

**TOENAME BELASTING T.O.V.
AUTONOME SITUATIE, GEEN
EXTRA
NORMOVERSCHRIJDING**

Beide inrichtingsvarianten: 0

Externe veiligheid

Voor beide inrichtingsvarianten geldt dat de norm voor het groepsrisico overschreden wordt. Kanttekening hierbij is dat ook in de autonome situatie reeds sprake is van een overschrijding vanwege de ligging van het plangebied nabij het spoor en de A2. Voor het groepsrisico veroorzaakt door het spoor geldt dat het effect tijdelijk is, vanwege de verwachte afname van vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

**GROEPSRISICO VERHOOGD
T.O.V. AUTONOME SITUATIE**

Inrichtingsvariant 1: - -

Inrichtingsvariant 2: -

Voor inrichtingsvariant 1 geldt dat de personendichtheid nabij het spoor en de tunnelmond van de A2 hoger is dan bij inrichtingsvariant 2, waarbij de hoogbouw verder van deze bronnen ligt. Het effect op groepsrisico van inrichtingsvariant 1 is daarmee negatief (-) en van inrichtingsvariant 2 licht negatief (-).

Overige leefbaarheidsaspecten

Sociale veiligheid

Door de inrichting van het plangebied met voldoende open ruimte en ruime aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimten, is de sociale veiligheid voor beide inrichtingsvarianten positief beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie. Uitgangspunt hierbij is dat in de autonome situatie minder plaats is voor openbare ruimte. Daarnaast bevat het programma voor beide inrichtingsvarianten ook woningen, in tegenstelling tot het vigerende bestemmingsplan. Dit draagt tevens bij aan de sociale veiligheid.

**TOENAME PROGRAMMA EN
OPENBARE RUIMTE**

Inrichtingsvariant 1: +

Inrichtingsvariant 2: ++

De ligging van de hoogbouw in inrichtingsvariant 2 trekt het plangebied meer als geheel bij elkaar, met een diagonale lijn door het gebied heen naar het station, waarmee drukke loopstromen dieper de wijk in worden getrokken. Daarom scoort inrichtingsvariant 2 iets gunstiger (++) dan inrichtingsvariant 1 (+).

Schaduwwerking

Door de hoogte van de hoogbouw ontstaat in beide inrichtingsvarianten een schaduwwerking over een groot oppervlak. Voor dit criterium bestaan (nog) geen wettelijke normen. Beide inrichtingsvarianten zijn licht negatief beoordeeld (-), doordat het grootste

SCHADUW HOOGBOUW

Beide inrichtingsvarianten: -

schaduwvlak over de bedrijventerreinen De Wetering en Lage Weide valt en niet over woonbebouwing.

Windhinder

In de autonome situatie is er geen sprake van hoogbouw zoals het formaat van de hoogbouw. De hoogbouw veroorzaakt in inrichtingsvariant 1 door de vormgeving en ligging een zeer ongunstig windklimaat op maaiveldniveau. Het open gebied aan de basis en het stationsplein hebben een functie als slentergebied. De optredende windsnelheden overschrijden het gevarenrisico, waardoor de variant als sterk negatief beoordeeld is (---). Bij inrichtingsvariant 2 zorgt een gewijzigde vormgeving van de hoogbouw, met overkapping aan de basis, voor een geoptimaliseerd windklimaat. In vrijwel elk binnenhof, met uitzondering van het meeste noordelijk gelegen binnenhof, is een goed tot vrijwel goed windklimaat te verwachten. In de noordhoek van het plangebied treedt naar verwachting lokaal een slecht windklimaat op met een beperkt gevarenrisico voor het loopgebied. Bij het stationsplein is een goed windklimaat te verwachten. Verder wordt in een groot gedeelte van het openbare gebied een goed tot plaatselijk matig acceptabel windklimaat verwacht. Daarmee is inrichtingsvariant 2 als licht negatief beoordeeld (-).

WINDHINDER DOOR HOOGBOUW OP OPENBARE RUIMTE

Inrichtingsvariant 1: - - -

Inrichtingsvariant 2: -

Bodem en water

De ondergrondse parkeervoorziening van de hoogbouw, de fundering van deze toren en de relatief ondiepe grondwaterstanden hebben een negatieve invloed op de grondwaterstroming. Bovenstrooms wordt een risico op grondwateroverlast gevormd, benedenstrooms een risico op grondwateronderlast. Als gevolg van grondwateronderlast kunnen zettingen optreden.

FUNDERING HOOGBOUW DOORSNIJD T SCHEIDENDE LAAG

Beide inrichtingsvarianten:

Grondwaterstroming: - -

Bodemverstoring: - - -

Door de aard van het effect zijn beide inrichtingsvarianten negatief beoordeeld (--). Het effect op grondwaterstroming is sterk gekoppeld aan het criterium 'bodemverstoring'. Scheidende lagen worden de ondergrondse bouw doorbroken en de mate van bodemverstoring is groot. Het effect op beide criteria is sterk negatief beoordeeld (---). Doordat de negatieve effecten door de hoogbouw worden veroorzaakt, scoren beide inrichtingsvarianten gelijkwaardig.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Visueel effect op de omgeving

Zichtbaarheid van een toren van ruim 260 meter hoogte in directe omgeving, evenals in de verdere omgeving, wordt in principe als negatief (--) gewaardeerd. Dit, gezien de grote impact aan de horizon. De hoogbouw zal vanuit grote delen buiten de stad Utrecht, zichtbaar zijn.

ZICHTBAARHEID HOOGBOUW

Beide inrichtingsvarianten:

- -

IDENTITEITSDRAGER LEIDSCHER RIJN EN UTRECHT

Beide inrichtingsvarianten:

++

Wanneer het visuele effect benaderd wordt vanuit de functie van de hoogbouw in het stadsdeel Leidsche Rijn, is de beoordeling juist positief (++). De toren zal gezien haar hoogte duidelijk zichtbaar zijn en daarmee een rol als herkenningspunt en identiteitsdrager van de stad Utrecht vervullen.

Doordat de effecten worden veroorzaakt door de hoogbouw, scoren beide inrichtingsvarianten gelijkwaardig.

Visueel ruimtelijke kenmerken binnen het plangebied

In de hoogbouw staat het multifunctionele karakter voorop, wat naar voren komt in het brede functieprogramma in de toren. Een menging van functies en de aanwezigheid van pleinen waaraan de verschillende functies zijn gelegen, vergroot de verblijfskwaliteit en levendigheid van het plangebied. Hierdoor zal er een positief effect zijn.

**VEEL FUNCTIEMENGING OP
MAAIVELD ZORGT VOOR
LEVENDIGHEID**

Inrichtingsvariant 1: +

Inrichtingsvariant 2: ++

Het ruimtegebruik is gunstig, omdat het ruimtegebruik toeneemt ten opzichte van het benodigde oppervlak (meer functies op een kleinere 'footprint'). De effectscore is daarom licht positief gewaardeerd (+).

De hoogbouw neemt in inrichtingsvariant 2 ten opzichte van inrichtingsvariant 1 een meer centrale positie in. De pleinen aan de voet van de hoogbouw grenzen in inrichtingsvariant 2 op meer prominenter zichtplekken en vormen een belangrijke semi-openbare functie. Deze ligging draagt mede bij aan de levendigheid, zichtbaarheid en publieke toegankelijkheid van de hoogbouw en plein.

Door de verplaatsing van de hoogbouw naar de noordwesthoek van Leidsche Rijn Centrum Noord is sprake van een duidelijk ruimtelijke relatie van de elementen binnen het plangebied, met op de hoeken van de diagonale as de karakteristieke hoogbouw en het Reykjavikplein. Ook ontstaat er meer relatie tussen het kernwinkelgebied en de hoogbouw. Het hart van de hoogbouw ligt in een loodrechte verbinding op het centrale plein van het kernwinkelgebied ten zuiden van het spoor. Op grond van het bovenstaande wordt inrichtingsvariant 2 positiever gewaardeerd dan inrichtingsvariant 1. De effectscore voor inrichtingsvariant 2 is positief (++). Voor inrichtingsvariant 1 is deze licht positief (+).

MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF EN VOORKEURSALETERNATIEF

Mitigerende maatregelen zijn maatregelen die getroffen worden om de nadelige gevolgen van de inrichtingsvarianten te voorkomen, te beperken of te compenseren. Bij het ontwerpproces is al op verschillende manieren rekening gehouden met de milieueffecten en de impact op de omgeving. Ondanks het zorgvuldige ontwerpproces treden uiteraard toch negatieve effecten op. In navolgende tabel is per aspect aangegeven of deze maatregelen van toepassing zijn en zo ja welke dat zijn.

Tabel S3

Mitigerende maatregelen

Aspect	Mitigerende maatregelen
Verkeer en vervoer	- Er zijn geen mitigerende maatregelen nodig op basis van huidige kennis en beschikbare informatie. - Mogelijk kan betaald parkeren worden ingevoerd wanneer in de praktijk blijkt dat parkeerruimte problematisch is.
Geluid	- Ten aanzien van wegverkeerslawaai ligt het voor de hand om voor de binnenplanse wegen gebruik te maken van een stil type wegdek (bijv. asfalt ipv klinkers). - Op basis van de huidige kennis en informatie worden daar waar nodig schermen of dove gevels/voorgevels toegepast, dus zijn er vanuit dit oogpunt geen mitigerende maatregelen meer benodigd.
Luchtkwaliteit	De overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ op bepaalde wegvakken buiten het plangebied wordt, in de autonome situatie, veroorzaakt door ontwikkelingen buiten het plangebied. Ontwikkelingen in het plangebied zelf dragen daaraan niet noemenswaardig bij. Voor de ontwikkeling van het plangebied zelf zijn daarom geen mitigerende maatregelen benodigd.
Externe veiligheid	Er is een overschrijding van het groepsrisico. Reële mitigerende maatregelen zijn er niet. In inrichtingsvariant 2 is reeds getoetst of de verplaatsing van de hoogbouw leidt tot betere resultaten (dit is inderdaad het geval). Daarnaast is uitgegaan van een worst case scenario en vindt tot 2020 een afname van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor plaats. Ten behoeve van de

Aspect	Mitigerende maatregelen
	besluitvorming wordt de verantwoordingsplicht groepsrisico opgesteld. Het laatste is echter geen mitigerende maatregel.
Overige leefbaarheidsaspecten	Er zijn geen mitigerende maatregelen nodig ten aanzien van sociale veiligheid, schaduwwerking en geurhinder. De negatieve effecten op het windklimaat rond het stationsplein en het slentergebied aan de hoogbouw door de hoogbouw zelf zijn, uitgaande van inrichtingsvariant 1 van het plangebied, moeilijk te mitigeren. Optimalisatie van het ontwerp van de hoogbouw in inrichtingsvariant 2 zorgt voor het meest gunstig haalbare windklimaat. De resterende aandachtspunten worden in de uitwerking van de gebouwen meegenomen.
Landschap	De negatieve effecten van de zichtbaarheid van de hoogbouw kunnen bij de definitieve uitwerking van het bouwplan gemitigeerd worden door bij materiaal en vormkeuze te richten op een optimale inpassing in het landschap. Hiermee is reeds rekening gehouden in de planfase, maar er dient bij de verdere uitwerking nadere aandacht aan te worden besteed.
Bodem en water	Door de ondergrondse bouwconstructie zijn effecten op grondwaterstroming niet te voorkomen. De effecten zijn echter te verzachten door ringdrainage rond het gebouw aan te leggen. Een andere mogelijkheid is het drainage water af te voeren naar bijvoorbeeld oppervlaktewater of riolering. Over de toepassing van drainage en de afwatering daarvan dient bij de uitwerking van het systeem contact te worden gelegd tussen de gemeente en provincie. Beide zijn verantwoordelijk voor het grondwaterbeheer in stedelijk gebied.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het MMA is het alternatief dat bestaat uit de voorgenomen activiteit met aanvullende maatregelen die zinvol kunnen zijn om eventuele nog resterende negatieve milieugevolgen te mitigeren of te compenseren. Voorwaarde is dat het MMA enerzijds de meest milieuvriendelijke oplossing is, maar anderzijds wel een technisch en financieel realistische oplossing vormt.

MMA GEVORMD DOOR INRICHTINGSVARIANT 2

Bij vergelijking van de effecten van inrichtingsvariant 1 en inrichtingsvariant 2 voor Leidsche Rijn Centrum Noord blijkt dat op de meeste aspecten de inrichtingen niet onderscheidend zijn. Echter, voor de aspecten externe veiligheid, sociale veiligheid en windhinder scoort inrichtingsvariant 2 gunstiger. Het MMA wordt dan ook gevormd door inrichtingsvariant 2 waarbij de volgende realistische maatregelen kunnen worden toegepast:

- Gebruik van een ander type wegdek dan klinkers voor de binnenplanse wegen (bijvoorbeeld stil asfalt)
- Het realiseren van dove gevels of voorgevels vanaf een hoogte van 30 meter in de hoogbouw.
- Het inpassen van de bouwstructuur in de omgeving en het rekening houden met de uitstraling c.q. het uiterlijk van de hoogbouw in relatie tot de omgeving. Dit kan door bijvoorbeeld gebruik te maken van terughoudend kleurgebruik of door gebruik van spiegelend materiaal waarbij de lucht wordt gereflecteerd.

**VOORKEURSALETERNATIEF IS
GELIJK AAN HET MMA**

Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief (VKA) is het alternatief dat het beste voldoet aan de wensen van de gemeente Utrecht. Hierbij worden naast milieuafwegingen ook andere afwegingen, zoals economische en technische haalbaarheid, in ogenschouw genomen.

Het VKA voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord bestaat uit inrichtingsvariant 2 met de aangegeven mitigerende maatregelen en adviezen. De gemeente Utrecht kiest hiermee voor het MMA als VKA.

LEEMTEN IN KENNIS

Geconstateerde leemten in kennis en informatie

- Verkeer en vervoer:
 - De wegen in het studiegebied zijn nog niet of pas recentelijk aangelegd. Hierdoor zijn geen verkeersveiligheidsgegevens beschikbaar. Daarom is vergelijking met bestaande situatie niet mogelijk.
- Geluid:
 - Er is op dit moment nog geen zekerheid over de mogelijke afbuiging van geluid op grotere hoogte. De overschrijding van geluidsnormen op hogere verdiepingen van de hoogbouw is derhalve onzeker. Dit hoeft in deze fase geen belemmering voor de besluitvorming te betekenen, omdat het bij nadere uitwerking van de hoogbouw zal worden meegenomen. Eventueel worden hogere grenswaarden aangevraagd (worst case scenario).
- Luchtkwaliteit:
 - In het luchtonderzoek is er vanuit gegaan dat er géén afzuiging plaatsvindt bij de tunnelmond (worst case aanname).
- Externe veiligheid:
 - Er is een leemte in kennis met betrekking de afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Niet bekend is wanneer dit vervoer eindigt. Daarom is uitgegaan van een worst case scenario.
- Leefmilieu:
 - In dit stadium is ten aanzien van veiligheid niet bekend welke concrete maatregelen worden getroffen om het neerstorten van (onderdelen van) de hoogbouw te voorkomen. Bij de uitwerking van de hoogbouw en de vergunningaanvraag wordt dit expliciet weergegeven. Uiteraard betreft het maatregelen waardoor het neerstorten niet zal plaatsvinden. De bouwvergunning wordt alleen verleend wanneer daar zekerheid over bestaat.
 - Er is geen vergelijking gemaakt met schaduwwerking door bestaande hoge structuren in het gebied, zoals de schoorsteen van NUON en de Sara Lee International fabriek. Daarnaast bestaan er voor dit criterium ook geen landelijke normen.
 - Voor de woningen in de hoogbouw geldt mogelijk wel geurhinder. De contouren op deze hoogte zijn echter niet bekend.
- Bodem en water:
 - Het watersysteem, zoals beschreven in het document "Nieuwe stad, schoon water", is aangepast naar de invulling van Leidsche Rijn Centrum Noord. Een beschrijving van het nieuwe watersysteem of de wijzigingen zijn globaal bekend ten tijde van de effectbeschrijving en -beoordeling. De effectbeschrijving is gebaseerd op het document "Nieuwe stad, schoon water".
 - In dit stadium is geen inzicht in het grondverzet. Er is uitgegaan van een gesloten grondbalans.

In algemene zin kan worden gesteld dat er geen ernstige leemten in kennis geconstateerd zijn. De leemten in kennis staan een oordeel over de positieve of negatieve effecten van de alternatieven niet in de weg. Wel is het van belang om de geconstateerde leemten in kennis in de vervolgfase van dit project opnieuw in beschouwing te nemen.

VERDERE PROCEDURE

VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN

Op basis van de definitieve inrichting, waarbij in de keuze door de gemeente onder meer de uitkomsten van het MER zijn betrokken, wordt het voorontwerpbestemmingsplan opgesteld.

INSPRAAK & COMMISSIE M.E.R.

Na aanvaarding van het MER door de Gemeenteraad wordt het MER bekend gemaakt en gepubliceerd samen met het voorontwerp bestemmingsplan. Daarna vindt inspraak plaats en wordt vervolgens advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs. Door de Commissie m.e.r. wordt bekeken of het MER voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de gestelde richtlijnen en geen onjuistheden bevat. Op basis daarvan stelt de Commissie haar toetsingsadvies op.

Mogelijkheden voor inspraak

Het MER wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan worden ingesproken op dit rapport. Schriftelijke inspraakreacties op dit MER kunnen worden verzonden naar:

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht	
Adres	: Korte Minrebroederstraat 2
Postadres	: Postbus 16200
Postcode en plaats	: 3500 CE Utrecht
Contactpersoon	: mevrouw ir. J.M. Hekhuis m.e.r.-coördinator
Telefoon	: 030 – 286 48 68

