

# **Structuurplan Stationsgebied Utrecht**

**Advies over de reikwijdte en het detailniveau van  
de Strategische Milieubeoordeling (SMB)**

20 oktober 2005 / rapportnummer 1649-13



Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de  
Strategische Milieubeoordeling (SMB)  
Structuurplan Stationsgebied Utrecht

Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling  
(SMB) over het Structuurplan van Stationsgebied Utrecht,

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

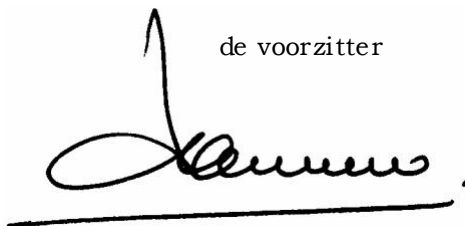
de werkgroep  
SMB Structuurplan Stationsgebied Utrecht,

de secretaris



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

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 20 oktober 2005





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan het College van Burgemeester en  
Wethouders van de gemeente Utrecht  
Postbus 1273  
3500 BG Utrecht

uw kenmerk  
05.730274

uw brief  
14 september 2005

ons kenmerk  
1649-/HI/eh

onderwerp  
strategische milieubeoordeling Stations-  
gebied Utrecht

doorkiesnummer  
(030) 234 76 27

Utrecht,  
20 oktober 2005

Geacht college,

Met bovengenoemde brief<sup>1</sup> verzocht u de Commissie advies uit te brengen over de inhoud van de op te stellen Strategische Milieubeoordeling (SMB) voor het Structuurplan Stationsgebied Utrecht. Hierbij treft u dit advies aan.

Het advies is gebaseerd op de informatie in uw notitie 'Bekendmaking' en het voorontwerp Structuurplan. U geeft in de notitie Bekendmaking aan dat de informatie uit het eerder opgestelde milieueffectrapport (MER) 1<sup>e</sup> fase de basis zal vormen voor de inhoud van de SMB<sup>2</sup>. Gezien het deels strategische karakter van dit MER 1<sup>e</sup> fase is dit een logische benadering. Bij dit advies heeft de Commissie derhalve de informatie betrokken uit het MER 1<sup>e</sup> fase en de beoordeling die de Commissie daarover in november 2003 uitbracht<sup>3</sup>. Aangezien een SMB een strategische beoordeling beoogt te geven, zijn de eerdere aanbevelingen van de Commissie daarop aangepast en aangevuld.

### *1. Reikwijdte SMB*

De notitie 'Bekendmaking' geeft aan dat de ruimte voor alternatieven en keuzen op strategisch niveau bijzonder klein is. Het al doorlopen planproces met intensieve inbreng van alle betrokkenen (o.a. Referendum, Masterplan) en de daarop gebaseerde afspraken met grote private investeerders zijn hier debet aan. Daarnaast wordt er in de Bekendmaking terecht op gewezen dat in het MER 1<sup>e</sup> fase al een aantal strategische keuzen met milieu-informatie zijn onderbouwd.

In grote lijnen kan de Commissie zich vinden in de inhoudsopgave voor de SMB zoals gegeven in de notitie 'Bekendmaking'. De Commissie onderkent dat de ruimte voor alternatieven in dit stadium beperkt is. Echter terecht stelt de notitie 'Bekendmaking' ook

---

<sup>1</sup> Zie Bijlage 1

<sup>2</sup> Informatie over de m.e.r. procedure treft u aan in Bijlage 2.

<sup>3</sup> Tussentijds toetsingsadvies over het MER 1<sup>e</sup> fase Stationsgebied Utrecht, 13 november 2003 (1307-162)

dat door het hogere abstractieniveau van een structuurplan een aantal thema's op het niveau van de stad of regio gezien moet worden. Dit maakt dat de reikwijdte van onderwerpen voor de SMB breder zal moeten zijn dan in het MER 1<sup>e</sup> fase.

Op enkele punten vindt zij een aanvulling of specificatie gewenst. Deze zijn hieronder aangegeven.

### 2. Programma

In het voorontwerp Structuurplan is dit programma gewijzigd ten opzichte van eerder vermelde cijfers in Visie A en het MER 1<sup>e</sup> fase (Masterplan en meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)). Met name het oppervlak kantoorruimte is uitgebreid. Geadviseerd wordt om in de SMB hierop een toelichting te geven en in te gaan op actuele informatie over behoeften (kwantitatief en kwalitatief). Ga daarbij ook in op de relatie met het te realiseren omvangrijke kantorenprogramma bij Leidsche Rijn boven de A2.

In het MER 1<sup>e</sup> fase was overbouwning van doorgaande sporen onderdeel van het MMA. Uit de stukken blijkt dat nadien overbouwning van doorgaande sporen niet aanvaardbaar geacht wordt op basis van veiligheidsoverwegingen. Een inhoudelijke toelichting hierop ontbreekt. Te overwegen is deze in de SMB te geven.

### 3. Bereikbaarheid

In het MER 1<sup>e</sup> fase zijn voor ontsluiting van het Stationsgebied Utrecht drie modellen onderzocht:

- 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 haar toetsingsadvies over het MER 1<sup>e</sup> fase 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 relevant en zal dus in de SMB besproken moeten worden. Te meer daar iedere overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit vraagt om het zichtbaar maken van alle mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden om overschrijding van normen te voorkomen c.q. te beperken. Daarbij kan bijvoorbeeld worden aangegeven in hoeverre realisatie van een tweede concentratie kantoren bij Leidsche Rijn boven de A2 mogelijkheden biedt om verkeersstromen aan de rand af te vangen en /of gebruik van openbaar vervoer van en naar het Stationsgebied te vergroten.

De verkeersproblematiek en daaraan gelieerde milieueffecten in het Stationsgebied wordt mede bepaald door bovenlokale en regionale ontwikkelingen. Betrek dus niet alleen het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) maar ook het Regionale Verkeer en Vervoerplan (RVVP) bij de analyse van de bereikbaarheidsproblemen.

#### 4. Luchtkwaliteit

Het Voorontwerp-Structuurplan noemt een groot aantal maatregelen uit het Luchtkwaliteitplan 2002-2010 om overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen te beperken c.q. te voorkomen. Gesteld wordt: "door de reeds ondernomen initiatieven en de mogelijkheden om met een luchtkwaliteitplan te sturen aan de luchtkwaliteit kan bij de nadere invulling c.q. uitwerking voldaan gaan worden aan de grenswaarden van het besluit Luchtkwaliteit.

Bij de analyse van de milieueffecten van de autobereikbaarheid binnen en buiten het Stationsgebied gaat de Commissie er van uit dat deze gebaseerd worden op de meest actuele cijfers over de huidige intensiteiten en daaruit afgeleide prognoses.

De SMB zal informatie moeten geven over de grootte van de luchtverontreinigingproblematiek binnen het Stationsgebied en binnen het grotere verband van de stad Utrecht. Op het niveau van het Stationsgebied dienen de mogelijk te treffen maatregelen zo concreet mogelijk in beeld gebracht te worden met de daaraan gekoppelde effecten. Betrek daarbij de in groter verband (stad Utrecht) mogelijk te treffen maatregelen. Geadviseerd wordt om bij te treffen maatregelen in ieder geval aandacht te besteden aan:

- het zwaarder inzetten op het gebruik van schone, stille en zuiniger technologie gekoppeld aan een toelatingsbeleid aan de rand van de stad;
- een zonering voor zwaar verkeer.

Ga daarbij ook in op de consequenties van maatregelen op het niveau van de stad Utrecht voor het Stationsgebied (hoeveelheid verkeer, samenstelling verkeer, snelheden e.d.).

Omdat het CAR II model onvoldoende rekening houdt met specifieke omgevingskenmerken, zoals afschermend gevels, wordt geadviseerd gebruik te maken van beschikbare meer geavanceerder modellen<sup>4</sup>.

Met het oog op mogelijke accentverschuiving in de normstelling voor fijn stof van PM 10 naar PM 2,5 adviseert de Commissie in een gevoeligheidsanalyse in te gaan op de consequenties van een dergelijke verschuiving op de invulling van de plannen.

#### 5. Geluid

Het Voorontwerp Structuurplan geeft aan dat op meerdere locaties afscherpende bebouwing noodzakelijk zal zijn om de overschrijding van geluid (en luchtkwaliteits-) normen te beperken dan wel te voorkomen. Afscherpende bebouwing in de vorm van voorhanggevels of vliesgevels, kan van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit. Geadviseerd wordt om hieraan in globale termen aandacht te besteden. De afscherming zal de geluidhinder op straat echter niet doen afnemen. Besteed ook hieraan aandacht in de SMB.

---

<sup>4</sup> Zoals het TNO verkeersmodel, het VLW model van Rijkswaterstaat en het model Computer Fluid Dynamics

De feitelijke uitwerking van de geluidhinder zal plaatsvinden op bestemmingsniveau. Dit neemt echter niet weg dat daaraan op Structuurplanniveau sturing gegeven kan worden door ambities in maximale waarden<sup>5</sup> voor delen van het plangebied te formuleren gekoppeld aan specifieke bebouwingspatronen zoals een 'hofjes' structuur. Resultante is een geluidskaart met maximaal toelaatbare niveaus binnen het Stationsgebied, vergelijkbaar met de Schalenkaart voor de hoogten van toegestane bebouwing.

#### *6. Veiligheid*

In het MER 1<sup>e</sup> fase is terecht geconcludeerd dat het plaatsgebonden risico als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen, geen beperkingen oplegt aan de invulling van het Stationsgebied. Het groepsrisico was in het MER 1<sup>e</sup> fase echter nog onvoldoende uitgewerkt. Het was onvoldoende toegespitst op programma en ruimtelijke structuur van de in het MER ontwikkelde alternatieven.

De Commissie heeft kennis genomen van de inhoud van de nadien uitgevoerde veiligheidsonderzoeken. Zij acht de conclusie plausibel, dat geen sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Of zal kunnen worden voldaan aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico is onzeker. Het veiligheidsonderzoek concludeert dat er sprake zal zijn van een onderschatting van het groepsrisico.

Voor de acceptatie van het berekende groepsrisico heeft de gemeente een verantwoordingsplicht, waarbij ondermeer zelfredzaamheid van aanwezigen en bereikbaarheid voor de brandweer een rol spelen. Geadviseerd wordt beide aspecten kwalitatief in de SMB mee te nemen met aandacht voor de mogelijke onderschatting van het groepsrisico.

#### *7. Water*

In het MER 1<sup>e</sup> fase is weinig aandacht besteed aan de invulling van de verplichte Water-toets. Aangegeven is dat het beleid van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden voor de stad Utrecht nog niet was uitgekristalliseerd. De SMB zal inzicht moeten geven in de actuele stand van zaken en de eventuele consequenties voor de ruimtelijke invulling van het plangebied.

#### *8. Fasering*

Het Voorontwerp Structuurplan geeft een indicatie over de mogelijke fasering. Realisatie van de plannen zal gepaard gaan met langdurige overlast over lange termijn op verschillende plaatsen in het plangebied. Dit leidt mogelijk tot (tijdelijke) pieken in geluidbelasting en luchtverontreiniging. Geadviseerd wordt om in de SMB in globale zin in te gaan op de duur en mate van deze tijdelijke belasting en op basis daarvan doelstellingen te formuleren die kaderstellend worden voor het op te stellen plan voor de bouwlogistiek en het bouwputmanagement.

---

<sup>5</sup> De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst in de uniforme Europese dosismaat Lden moet worden uitgedrukt. De Commissie adviseert om de geluidsbelasting uit te drukken in zowel de oude grootheden (LAeq) als de nieuwe grootheden (Lden).



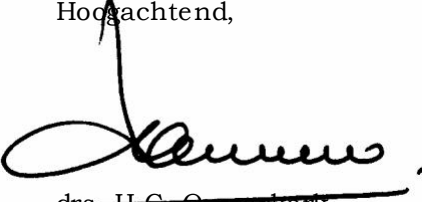
### 9. Overige punten

De Bekendmaking geeft in 4.2. aan dat de SMB globaal zal ingaan op biodiversiteit, flora, fauna/ bodem/bezinning/ wind/duurzaam bouwen en cultureel erfgoed.

De Commissie kan zich hierin vinden. Zij adviseert daarbij ook globaal in te gaan op de mogelijkheden om de verbeteropties op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving uit het MER 1<sup>e</sup> fase op korte of langere termijn in te bouwen.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de SMB voor het Structuurplan Stationsgebied Utrecht. Zij hoort graag hoe u gebruik maakt van haar advies.

Hoogachtend,



drs. H.G. Ouwerkerk,  
voorzitter van de werkgroep  
SMB Stationsgebied Utrecht



## BIJLAGEN

bij het advies over de reikwijdte en het detailniveau van de  
Strategische Milieubeoordeling (SMB) Structuurplan Stationsge-  
bied Utrecht

(bijlagen 1 t/m 2)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 september 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	
<i>Projectorganisatie Stationsgebied</i>	Gemeente Utrecht
	Postadres: Postbus 1273, 3500 BG Utrecht Bezoekadres: St. Jacobsstraat 6 Utrecht Telefoon: 030-286 9600 Fax: 030-286 9601 e-mail: stationsgebied@utrecht.nl
Commissie voor de m.e.r. Mevrouw ir. V.J.H.M. ten Holder Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	 Commissie voor de milieueffectrapportage
	ingekomen : 15 SEP. 2005
	nummer
	dossier 1649 - 1 <sup>e</sup> /m5/gx 9x
	kopie naar : <i>11/10/05/ela</i>
Behandeld door: Pieter M. van Sluijs Doorkiesnummer: 286 9622 e-mail: Bijlage(n): Uw kenmerk: Uw brief van:	Datum: 14 september 2005 Oms kenmerk: 05.730274 Onderwerp: SMB Stationsgebied Utrecht Verzonden: Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden
Geachte mevrouw Ten Holder,	
Op 30 augustus 2005 heeft het college van burgemeester en wethouders het Voorontwerp Structuurplan Stationsgebied en de Bekendmaking SMB Stationsgebied Utrecht vrijgegeven voor inspraak en overleg. De inspraakperiode start op donderdag 15 september 2005 en zal vier weken duren.	
Met deze brief verzoek ik u om advies uit te brengen over de Bekendmaking SMB en het daarin opgenomen voorstel voor het op te stellen milieurapport.	
Het is de bedoeling om het Ontwerp Structuurplan Stationsgebied en het milieurapport in het kader van de SMB-procedure in februari 2006 ter inzage te leggen. De vaststelling van het Structuurplan Stationsgebied door de gemeenteraad is voorzien in juni 2006.	
Ondanks dat de rol van de Commissie voor de m.e.r. in de SMB-procedure niet formeel is vastgelegd hoop ik dat het open en constructief overleg tussen de gemeente Utrecht en de Commissie voor de m.e.r. ook in deze procedure gestalte zal krijgen.	
Hoogachtend,	
College van burgemeester en wethouders van Utrecht, namens deze	
	
ir. A.J.H. Hutschemaekers Directeur Projectorganisatie Stationsgebied	

## BIJLAGE 2

### 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, woningen, voorzieningen en een cultuur/leisure centrum (o.a. muziekcentrum en musea) te realiseren.

**Procedurele gegevens:**

start procedure: 15 september 2005

advies uitgebracht: 20 oktober 2005

**Bijzonderheden:** In 2002 is een m.e.r. procedure opgestart (projectnummer 1307) ter ondersteuning van een bestemmingsplanprocedure. In het MER 1<sup>e</sup> 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). De gemeente Utrecht heeft de Commissie verzocht advies uit te brengen over de inhoud van de SMB. Bij het advies 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 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.

**Samenstelling van de werkgroep:**

dr. G.J. van Blokland

ir. J.E.M. Lax

mr. A.A. de Vries

ir. B.J. Wiekema

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:**

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



## **Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) Structuurplan Stationsgebied Utrecht**

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, woningen, voorzieningen en een cultuur/leisure centrum (o.a. muziekcentrum en musea) te realiseren. In 2002 is een m.e.r. procedure opgestart (projectnummer 1307) ter ondersteuning van een bestemmingsplanprocedure. Tussentijds heeft de gemeente Utrecht besloten af te zien van een bestemmingsplanprocedure en de ontwikkeling van het Stationsgebied vast te leggen in een Structuurplan. Voor dit Structuurplan wordt een strategische milieubeoordeling (SMB) opgesteld. De gemeente Utrecht heeft de Commissie verzocht advies uit te brengen over de inhoud van de SMB.

ISBN 90-421-1651-X