

Milieueffectrapportage stadsproject Stationsgebied

“Notitie over de inhoud van het op te stellen Milieueffectrapport”

De gemeenteraad van Eindhoven heeft in december 2005 de nota ***Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven*** vastgesteld. In deze visie (waarvan hieronder een korte samenvatting) wordt de ruimtelijke ontwikkeling van het Stationsgebied beschreven. Het gebied wordt globaal begrensd door de Mathildelaan, 18 Septemberplein, Stationsweg, de Dommel, Prof. Dr. Dorgelolaan, J.F. Kennedylaan, Vincent van den Heuvellaan, Veldmaarschalk Montgomerylaan, Pastoor Peterstraat, Boschdijk en Vonderweg te Eindhoven.

Het Stationsgebied is, als hart van Eindhoven, één van de belangrijke ontwikkelingsgebieden in de stad. Het gebied ligt strategisch nabij binnenstad en TU/e, en vormt een infra-structureel knooppunt van openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Kantoren, het Beursgebouw, de Kennispoort, de Piazza en de nabijheid van de universiteit hebben dit gebied gevormd tot het zakelijk centrumdistrict van Eindhoven.

Een gebied dat alles in zich heeft als toplocatie voor een hoogwaardig zakelijk milieu, cultuur en vermaak op regionaal en landelijk niveau en centrumstedelijk wonen. Om het daadwerkelijk deze hoogwaardige en multifunctionele invulling te geven is meer uitstraling en kwaliteit van het openbaar gebied nodig. Daar wordt sinds enkele jaren hard aan gewerkt. Zo zijn diverse hoogwaardige projecten gerealiseerd: het Kennedy Business Center, de Piazza, de Kennispoort, busstation Neckerspoel en de Media Markt. Ook zijn er verschillende projecten in voorbereiding zoals het 18 Septemberplein en de Demerpassage. De tijd is echter rijp voor een totale kwaliteitsslag waarbij het Stationsgebied tot volle ontwikkeling kan komen. Hiermee wordt het economisch potentieel van Brainport Eindhoven duurzaam verankerd en wordt de kwaliteit van het stadscentrum substantieel verbeterd tot een hoogstedelijke ambiance.

De strategie *verbinden en verblijven* geeft inhoud aan deze kwaliteitsslag: het creëren van één maaiveld op centrumniveau maakt het mogelijk een fijnmazig stelsel van routes en assen te maken dat alle locaties in het Stationsgebied met elkaar en de omliggende gebieden verbindt, goede verbindingen legt met het Centraal Station vanuit alle richtingen en prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen en hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied realiseert. Onderdelen van de strategie verbinden en verblijven zijn: creëren van één maaiveld, Inverse Fellenoord, Noord-Zuid as, Oost-West as, Stationspassage, Stationsplein-Zuid, Lichttorenas, Stationsplein-Noord, Stationsweg en Dommelzone.

Ontwikkeling van de ruimtelijke visie *‘Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven’* kan het economisch potentieel van Eindhoven duurzaam verankeren: het centraal station biedt toegang tot internationale rail-verbindingen en is een multimodale regionale vervoersknoop. Toekomstige ontwikkelingen kunnen zorgen voor uitbreiding van verbindingen, waardoor de attractiviteit van de regio verder wordt verhoogd.

Brainport vraagt om toplocaties voor innovatie, maar ook om toplocaties voor zakelijke diensten. Het Stationsgebied is dé locatie voor vestiging van deze vaak landsdeel verzorgende diensten. In combinatie met de TU/e, de vestiging van enkele technologische topinstituten en Kennispoort wordt het Stationsgebied en directe omgeving het zakelijke middelpunt van Brainport. Met de ontwikkeling van het Stationsgebied (in combinatie met andere ontwikkelingsprojecten in het centrum) wordt de kwaliteit van het stadscentrum substantieel verbeterd en ontstaat een hoogstedelijke ambiance.

De basis van de ruimtelijke visie voor het Stationsgebied is het creëren van één maaiveld op centrumniveau. Hierdoor kan kwaliteit in de openbare ruimte gerealiseerd worden met veilige routes overdag en 's nachts tussen Eindhoven-noord en Eindhoven-zuid, goede verbindingen met het station vanuit alle richtingen, een fijnmazig stelsel van routes en assen dat alle locaties in het Stationsgebied met elkaar verbindt, prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen, winkelpinten op strategische plekken en hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied. De ambitie van de ruimtelijke visie komt verder tot stand door de huidige monocultuur te doorbreken en een nieuwe functiemix van kantoren, woningen, winkels, vermaak, cultuur, voorzieningen en parkeren toe te voegen en het ontwikkelen van een Openbaar Vervoersknoop. Hierdoor ontstaat meer levendigheid in het gebied met een '24-uurs'-gebruik.

Zo kan het Stationsgebied getransformeerd worden tot een attractief gebied en een hoogwaardige centrum - entree vanuit het station en noord-Eindhoven.

Karakteristiek voor het Stationsgebied zijn grote, moderne gebouwen met een zakelijke uitstraling. Het Stationsgebied heeft door de bebouwing een eigen sfeer en uitstraling gekregen, die zich duidelijk onderscheidt van de binnenstad. Dit is ook terug te voeren op het feit dat de maat en schaal van gebouwen in het Stationsgebied veel groter is dan in de binnenstad. In het Stationsgebied geen perceelsgewijze opbouw, maar robuuste en wandvormende gebouwen. Opgave voor de toekomst is om het karakter van het Stationsgebied te respecteren en te versterken en de architectuurtraditie, die getypeerd zou kunnen worden als 'eigentijds en tijdloos bouwen', met elan voort te zetten. De zakelijke sfeer zou daarbij wat meer sprankelend en uitnodigend mogen worden, passend bij de transformatie van het Stationsgebied tot een multifunctioneel centrumgebied. Het toepassen van bijzondere lichtelementen, zoals al te zien is op Stationsplein en 18 Septemberplein, lijkt daarbij een niet te missen kans.

Het Stationsgebied is 45 hectare groot en gelegen in het centrum van Eindhoven. De zuidzijde van het Stationsgebied grenst direct aan de binnenstad. Aan de zuid-westzijde grenst het Stationsgebied aan het PSV stadion en aan het Emma singelcomplex, een voormalig Philipsterrein dat wordt herontwikkeld tot multifunctionele stadswijk. Ten zuidoosten van het Stationsgebied liggen het uitgaansgebied Dommel straat, de Dommelzone en Villapark Tongelre. De noordoost zijde van het Stationsgebied grenst aan het universiteitsterrein van de Technische Universiteit Eindhoven. Specifiek voor het Stationsgebied is dat het hoogteverschil tussen Centrumniveau (circa 15 meter NAP) en Woenselsniveau (circa 19 meter NAP) in het gebied wordt overbrugd.

Het Stationsgebied is volop in ontwikkeling. In de afgelopen vijf jaar zijn enkele ambitieuze projecten gerealiseerd en in aanbouw, die zorgen voor een kwaliteitsverbetering in het gebied:

- ◆ Met de ontwikkeling van het Kennedy Business Center is een kantorencluster met een hoogwaardige uitstraling gerealiseerd. Kenmerkend voor het KBC is de opzet in de vorm van 'losse elementen op een printplaat', waarbij de openbare ruimte in een strakke schuine as is vormgegeven ten behoeve van de looplijn naar de Technische Universiteit.
- ◆ De Piazza is herontwikkeld tot het Piazza Center, een overdekt winkelcentrum dat zich uitstrekt over vier verdiepingen en een groot aanbod van mode, sport, speelgoed en horeca kent. Kenmerkend zijn het overvloedig gebruik van daglichten de grote luifel die uitsteekt over het 18 Septemberplein.
- ◆ Naast de parkeergarage Mathildelaan is een nieuw gebouw voor de Media Markt gerealiseerd. De Media Markt is verbonden met de parkeergarage en met het Piazza Center door middel van een loopbrug. Op deze wijze is de kop van het kernwinkelgebied (Bijenkorf, Piazza Center en Media Markt) overdekt bereikbaar vanuit de parkeergarage aan de Mathildelaan.
- ◆ Met de herinrichting van Busplein Neckerspoel is een kwaliteitsslag gemaakt in de openbare ruimte (bestrating, meubilair) aansluitend bij het KBC, een overdekte wachtruimte op het plein gerealiseerd en de fietsenstalling uitgebreid.
- ◆ De hoogwaardige herinrichting van het 18 Septemberplein zal de Demer (hoofdwinkelstraat) met Bijenkorf en Piazza Center verbinden. Het plan bevat een grote fietsenkelder met circa 2000 plaatsen. De pleinvloer is voorzien van een patroon van glaselementen, zodat er daglicht toe kan treden in de kelder. Op het plein zijn twee kiezelvormige gebouwen voorzien, het grootste gebouw is tevens het Entreegebouw naar "Rond de Admirant". Dit is een nieuwbouwproject met winkelen, vermaak, werken, wonen en parkeren dat grenst aan het 18 Septemberplein. Door realisatie van detailhandel in de Demerpassage (onder het spoor) ontstaat een verbinding tussen het kernwinkelgebied en het winkelgebied van de Lardinoisstraat. Het gaat om kleinschalige winkels, die de beleving van de route onder het spoor zullen verbeteren.

Concreet zal het Stationsgebied de volgende aanpassingen ondergaan:

- ◆ Maken van een hoogwaardig centrumgebied door toevoegen van bebouwing waar nu leegte of verkeersruimte is en door herontwikkeling van locaties.
- ◆ Maken van één aaneengesloten maaiveld.

- ◆ Omkeren van de Fellenoord tot Inverse Fellenoord: autoverkeer gaat omlaag, fietsers en voetgangers gaan er met bruggen overheen.
- ◆ Creëren fijnmazig stelsel van routes, assen, pleinen en plekken dat verbindingen legt en uitnodigt tot verblijven.
- ◆ Herstellen historische Noord-Zuid as van Kruisstraat tot Demer.
- ◆ Introduceren Oost-West as, een stadsstraat die het Stationsplein-Noord en de locaties ten noorden van het spoor met elkaar verbindt.
- ◆ Ontwikkelen van OV-knoop met daarin verbrede en hogere Stationspassage.
- ◆ Verbeteren centrumtree vanuit Centraal Station.
- ◆ Monocultuur doorbreken door toevoegen gemengd programma van kantoren, woningen, winkels, vermaak, cultuur, voorzieningen en parkeren.
- ◆ Parkeergarages ten noorden van het spoor realiseren voor bezoekers van het centrum afkomstig uit noord-Eindhoven.

De basis van de ruimtelijke visie voor het Stationsgebied is het creëren van één maaiveld op centrumniveau. Om dit mogelijk te maken wordt de Fellenoord verlaagd van Woensels niveau (19m NAP) tot centrumniveau (15m NAP). De hellingbanen van Vestdijktunnel en Boschdijktunnel verdwijnen en er ontstaat een aaneengesloten gebied op één hoogteniveau ten noorden van het spoor. Het creëren van één maaiveld op centrumniveau maakt het mogelijk een fijnmazig stelsel van routes en assen te maken dat alle locaties in het Stationsgebied met elkaar en de omliggende gebieden verbindt, goede verbindingen legt met het station vanuit alle richtingen en prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen en hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied realiseert.

Daarnaast wordt het verkeerssysteem van de Fellenoord omgekeerd. De 'omgekeerde' Fellenoord wordt aangeduid als Inverse Fellenoord. Het langzaam verkeer gaat niet meer onder het autoverkeer door, maar er overheen. De fiets- en voetgangerstunnels verdwijnen en in plaats daarvan komen er fraaie bruggen over de Fellenoord. Hierdoor worden de routes voor voetgangers en fietsers tussen Eindhoven-Noord en het Stationsgebied prettiger en veiliger, terwijl tegelijkertijd de verkeersstructuur intact blijft en de bereikbaarheid gewaarborgd. Qua uitstraling zal de Inverse Fellenoord een groene, bomenrijke weg zijn met eye-catchers in de vorm van bruggen, architectuur en kunst. Een stadsentree dus waar het groene karakter van Eindhoven zichtbaar is en tegelijkertijd het centrum zich aankondigt.

Een andere karakteristiek is het hoogteverschil tussen Centrum en Woensel, dat goed zichtbaar zal zijn op een deel van de Inverse Fellenoord. De bebouwing van Fellenoordcomplex en Holiday Inn staat immers op Woensels niveau, dus hoger dan de weg op centrumniveau. De ruimte voor Fellenoordcomplex en Holiday Inn op Woensels niveau zal worden ingericht als groene verblijfsruimte, die ook wel wordt aangeduid als 'het balkon', omdat hiervandaan een spectaculair uitzicht ontstaat op het Stationsgebied. Op het balkon wordt ook een belangrijke doorgaande fietsroute in oost-west richting geaccommodeerd.

Door de verlaging van de Fellenoord wordt het mogelijk om de tunnels voor fietsers en voetgangers te vervangen door bruggen, vijf in totaal. Hierdoor kunnen er meerdere aantrekkelijke en sociaal veilige routes tussen Eindhoven-Noord en centrum gemaakt worden. Ten eerste kan de historische Noord-Zuid as van Kruisstraat naar Demer in ere hersteld worden. Door de verhoogde ligging is er vanuit Woensel een mooi uitzicht op het centrum, een echte entree. De Lardinoisstraat zal een flinke opwaardering krijgen: de straat wordt twee keer zo breed, waardoor er een prettige maat ontstaat en meer zonlicht toe kan treden. Verder worden er kleine winkels onder de spoordijk (Demerpassage) gerealiseerd.

De herontwikkelde Piazza en het nieuw in te richten 18 Septemberplein completeren de Noord-Zuid as. Naast deze historische as ontstaan er ook vanuit de Boschdijk en de Montgomerylaan mooie toegangen tot het centrum middels twee bruggen. De brug in het verlengde van de Boschdijk voert via 't Eindje naar het centrum, de brug in het verlengde van de Montgomerylaan ontsluit rechtstreeks het Stationsplein-Noord. De bruggen parallel aan de Fellenoord completeren het fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, zij vormen de doorgaande fietsroute tussen het westen en oosten van Eindhoven.

Eén aaneengesloten maaiveld op centrumniveau betekent dat de hellingbanen tussen spoor en Fellenoord verwijderd kunnen worden. Hierdoor wordt het mogelijk om een nieuwe as te maken die Stationsplein-Noord, 't Schimmelt en 't Eindje met elkaar verbindt: de Oost-West as. Deze

nieuwe as krijgt het karakter van een 'stadsstraat'; hiermee wordt bedoeld dat de weg langs winkelpinten, eetzaakjes, entreepartijen van kantoren en woningen voert en een profiel heeft waarbij de auto te gast is. In de verkeersstructuur heeft de as een functie als afronding van de binnenring, wat van belang is om een goed parkeerverwijssysteem te kunnen maken langs de parkeergarages in de binnenstad. De Oost-West as is kortom de rode draad voor de noordzijde van het Stationsgebied die het mogelijk maakt om dit gebied op een hoogwaardige manier te herontwikkelen.

Het Centraal Station ontsluit de regio Eindhoven voor (inter)-nationaal treinverkeer. Busstation Neckerspoel ontsluit stad en regio met busvervoer en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Aan de zuidzijde van het Centraal Station is taxivervoer geacommodeerd. NS en de gemeente Eindhoven hebben de ambitie geformuleerd om de bereikbaarheid, capaciteit en beleving van de OV-knoop Eindhoven sterk te verbeteren. Onderdeel daarvan is het substantieel verbreden (van 5m naar circa 18m) en enigszins verdiepen van de Stationstunnel. Zo ontstaat de brede en hogere Stationspassage, die de toegang vormt tot de perrons en daarnaast een belangrijke looproute is tussen centrumzijde en noordzijde. In de Stationspassage zal meer ruimte zijn voor winkels die zich specifiek richten op de reiziger en voorbijganger, bijvoorbeeld een broodjeszaak, bloemist, tijdschriftenkiosk, drogisterij, enz. Bij de ontwikkeling van de OV-knoop is behoud van het monumentale Stationsgebouw aan de zuidzijde, in de volksmond bekend als "de Radio", uitgangspunt. Ook aan de perronoverkapping en het Hoogspoor, dat in de Wederopbouwperiode als één geheel met het stationsgebouw is ontworpen, wordt waarde toegekend.

Het Stationsplein-Zuid is toe aan een herinrichting. Aanleiding hiervoor zijn:

- ◆ wens tot verbetering en uitbreiding fietsenstalling (bewaakt en onbewaakt);
- ◆ helderder inrichting taxistandplaatsen en kiss&ride-voorziening;
- ◆ verbetering routing naar 18 Septemberplein, Dommelstraat en Dommel;
- ◆ meer ruimte voor wachtende reizigers voor het station; betere pleinbegrenzing door bebouwing.

De herinrichting van het Stationsplein-Zuid behoeft nadere studie. In de omgeving van het Stationsplein, op de VVV-locatie en de Postkantoorlocatie, is ruimte voor nieuwbouwontwikkelingen. Deze maken het mogelijk om de begrenzing van het Stationsplein sterk te verbeteren. De gebouwen direct aan het Stationsplein zullen relatief laag zijn, zodat er een mooi plein ontstaat met evenwichtige pleinvanden. Daarnaast wordt er ruimte opgehouden tussen stationsgebouw en nieuwe bebouwing, waardoor er zicht blijft op het Hoogspoor.

Het Stationsplein-Noord, oftewel busstation Neckerspoel heeft recent (2005) een opwaardering gekregen. Het plein is volledig heringericht en er is een grote luifel geplaatst waaronder busreizigers kunnen wachten. Om de beleving van het plein te verbeteren zal in de toekomst nieuwe randbebouwing worden geplaatst langs de Vestedijk, zodat het Stationsplein-Noord een betere begrenzing krijgt. De ambitie is verder om het stationsgebouw Noordzicht te vervangen door nieuwbouw met een hoogwaardiger architectuur. Tevens moet hierbij meer ruimte gevonden worden voor (ondergrondse) fietsenstallingen.

In de toekomst, als de Inverse Fellenoord er is, wordt het mogelijk om het Stationsplein-Noord aan de westzijde te ontsluiten via de nieuwe Oost-West as. Zo ontstaat een directe verbinding tussen het Centraal Station en 't Schimmelt en 't Eindje. De Oost-West as sluit bij het Centraal Station aan op de Kennedy-as richting Universiteitsterrein.

De Lichttorenas is een nieuwe rechtstreekse route met allure van het Centraal Station naar de binnenstad. In een directe zichtlijn op de Lichttoren wandelt de reiziger op een aangename manier naar het 18 Septemberplein, langs nieuwe stedelijke bebouwing met in de plint winkels gericht op de reiziger en voorbijganger. De oversteek van de Vestedijk wordt op termijn aanzienlijk verbeterd, doordat er geen vijf maar drie rijbanen overgestoken hoeven te worden. Dit wordt mogelijk door het tweerichtingsverkeer op dit deel van de Binnenring op te heffen, waardoor de hele Binnenring een éénrichtingscircuit wordt.

De Stationsweg is toe aan een kwaliteitsimpuls door herinrichting. Daarbij is vanuit het

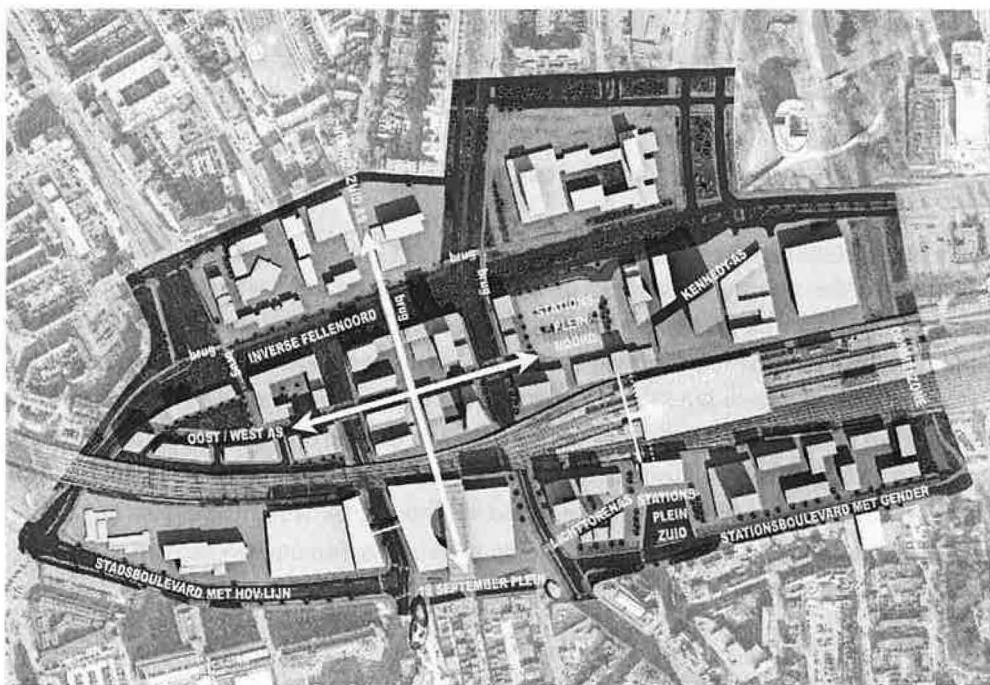
Waterplan de ambitie gesteld om de Gender als open water terug te brengen in het straatbeeld. De Gender zal in de toekomst vanaf het Genderpark via Vonderkwartier en Emmasingelcomplex naar het Stations gebied stromen en via de Stationsweg afwateren op de Dommel. De Gender wordt aan de noordzijde van de straat gelegd, tussen verkeersweg en voetpad in, zodat er een mooie looproute ontstaat langs het water aan de zonzijde van de weg. Aan beide zijden van de Stationsweg zullen bomen worden geplant, zodat een mooi laanprofiel ontstaat. Door de gunstige situering op de zon is een terras langs de Gender op de VVV-locatie een niet te missen kans.

De Dommelzone is een strategische ontwikkelingszone in Eindhoven. Doelstellingen zijn het versterken van de natuurfunctie én het nadrukkelijker in beeld brengen van de Dommel als wezenlijk onderdeel van de stad. Tevens wordt een beter gebruik en beleving van de Dommelzone nagestreefd door het creëren van een net van doorgaande wandel- en fietsroutes en het richten van de omgeving (stedenbouwkundig en architectonisch) op het Dommeldal. De Dommelzone begint dan ook steeds meer een kwaliteitselement in Eindhoven te worden. Een sprekend voorbeeld is de Dommeltuinen bij het Van Abbemuseum. Ook aan de rand van het Stationsgebied, bij de Effenaar, zal een stadspark aan de Dommel gerealiseerd worden.

In het Stationsgebied bevindt zich het grootste knelpunt in de Dommelzone binnen de Ring, namelijk de zone tussen Stationsweg en Prof. Dr. Dorgelolaan. In deze zone kent de Dommel geen oevers, geen beekdal, geen passagemogelijkheden voor flora en fauna en het Dommeltunneltje is een sociaal onveilige route voor langzaam verkeer. Een structurele oplossing is onmogelijk vanwege het zeer brede spoorwegemplacement. Wel is het mogelijk om de beleving van de Dommeltunnel te verbeteren, hiertoe wordt op dit moment een haalbaarheidsonderzoek gedaan door een kunstenaar. Verder kan de stuw passeerbaar gemaakt worden door de aanleg van een vispassage.

Ook de herontwikkeling van de Stationslocatie Zuidoost (tussen Dommel en Stationsplein) geeft mogelijkheden voor versterking van de Dommelzone. Door ruimte voor groen te maken bij de oever, door bebouwing te oriënteren op de Dommel en door de brug over de Stationsweg te vervangen door een lichte en meer open constructie kan een grote verbetering gerealiseerd worden die uitstraalt naar de omgeving. Bovendien wordt de Stationsweg verlevendigd door het terugbrengen van het riviertje de Gender in het straatbeeld.

Plankaart verbinden en verblijven.



Milieueffectrapportage

Om aan deze voorgenomen ontwikkelingen van het Stationsgebied uitvoering te kunnen geven dient een bestemmingsplan¹ te worden vastgesteld. Het in 1999 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Eindhoven binnen de Ring (onherroepelijk geworden in 2000) kan om redenen van juridische aard niet dienen als basis voor verlening van de benodigde omgevingsvergunningen. Vanwege de omvang van het Stationsgebied zullen de ontwikkelingen gefaseerd worden uitgevoerd. Daarom is er voor gekozen om voor elke fase afzonderlijke bestemmingsplannen (hoofdzakelijk niet kaderstellend van aard) vast te stellen.

Stadsproject

Omdat de totale bedrijfsvloeroppervlakte van de ontwikkeling van het Stationsgebied meer bedraagt dan 200.000 m² dient deze ontwikkeling te worden aangemerkt als een stadsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage (kolom 2 van categorie D 11.2). Een stadsproject is een project waarbij verschillende stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden zoals de bouw van woningen, scholen, ziekenhuizen, parkeerterreinen en bedrijfsruimten (kantoren en winkelcentra).

M.e.r.-beoordelingsplicht stadsproject

Wanneer het gaat om een gebiedsontwikkeling dat als stadsproject kan worden beschouwd en ten behoeve waarvan bestemmingsplannen¹ moeten worden vastgesteld, dan moet worden beoordeeld of vanwege de belangrijke milieugevolgen daarvan eerst een Milieueffectrapport (hierna te noemen: MER) moet worden opgesteld, voordat tot vaststelling van een bestemmingsplan¹ kan worden besloten. Indien geconcludeerd zou worden dat het stadsproject geen belangrijke milieugevolgen heeft dan behoeft geen MER te worden gemaakt. Wanneer wel een MER wordt opgesteld dan is het doel daarvan om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststellen van de bestemmingsplannen¹. In het MER dienen de milieugevolgen van de activiteit en reële alternatieven systematisch, transparant en objectief in beeld te worden gebracht. Daarin dienen ook de maatregelen te worden beschreven om negatieve gevolgen te voorkomen of te beperken. Met andere woorden: het MER is een document dat informatie bevat over de gevolgen voor het milieu die nodig is voor het bestuur om een afgewogen besluit ten aanzien de vaststelling van bestemmingsplannen¹ te kunnen nemen.

Hoewel een dergelijke MER-beoordelingsprocedure in 2008/2009 in gang is gezet, is, gelet op het door de Commissie voor de milieueffectrapportage op 10 maart 2009 (rapportnummer 2213-39) uitgebrachte advies, besloten verder af te zien van het vervolgen van die procedure die antwoord zou moeten geven op de vraag of al dan niet een MER gemaakt moet worden. In plaats daarvan is besloten tot het volgen van een procedure die moet leiden tot het tot stand komen van een MER.

Procedure (m.e.r.) om te komen tot een Milieueffectrapport (MER)

Dit MER moet worden voorbereid volgens de zogenaamde uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in § 7.9 van de Wet milieubeheer. Met het oog op het voornemen om een MER op te stellen heeft de ruimtelijke visie "Stationsgebied Eindhoven verbinden en verblijven" vanaf donderdag 30 september tot en met woensdag 27 oktober 2010 voor iedereen ter inzage gelegen. Van de geboden gelegenheid om ten aanzien van dit voornemen zienswijzen in te brengen is gebruik gemaakt door:

1. De heer ir. B.W. Bolomey, Clausplein 36, 5611 XP Eindhoven
 2. Stichting Bescherming Wederopbouwvergoed Eindhoven, De Stouthuvel 92a, 5632 MS Eindhoven.
- De zienswijzen hebben echter geen betrekking op ons voornemen om een MER op te stellen en welke informatie daarin opgenomen zou moeten worden, maar bevatten een inhoudelijke reactie op de ruimtelijke

¹ of een ander besluit dat het mogelijk maakt om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, zoals een besluit als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

keuzes van de gemeenteraad zoals beschreven in de in 2005 vastgestelde ruimtelijke visie "Stationsgebied Eindhoven verbinden en verblijven".

Voorts zijn Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Inspectie VROM regio zuid, Rijkswaterstaat, Waterschap de Dommel en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, in hun hoedanigheid van adviseur/bestuursorgaan betrokken bij de voorbereiding van bestemmingsplannen¹ voor dit gebied, bij brief van 28 september 2010 verzocht om binnen vier weken aan te geven wat de reikwijdte en het detailniveau van de in het MER op te nemen informatie dient te zijn. Van de mogelijkheid om ons van advies te dienen is geen gebruik gemaakt.

Reikwijdte en detailniveau van het MER

In het kader van de in 2008/2009 in gang gezette m.e.r.-beoordelingsprocedure is een zogenaamde "aanmeldingsnotitie" opgesteld. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. MER) heeft in haar advies van 10 maart 2009 (rapportnummer 2213-39) daarover het volgende opgemerkt:

1. BEOORDELING VAN DE AANMELDINGSNOTITIE

De gemeente Eindhoven wil rondom het stationsgebied een investeringsprogramma uitvoeren met als doel:

- het huidige stationsgebied intensiever te gebruiken;
- de openbare ruimte leefbaarder te maken;
- de infrastructuur te verbeteren en uit te breiden.

Voor realisatie van de ontwikkeling van deellocatie Zuid-Oost wordt een vrijstellingsprocedure op grond van art. 19, lid 1 WRO¹ gevolgd. Voor realisatie van het totale plan wordt later een bestemmingsplan opgesteld.

De voorgenomen activiteiten zijn milieueffectrapportage(m.e.r.)-beoordelingsplichtig. Dit betekent dat het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders, moet beslissen of in verband met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu² een milieueffectrapport (MER) gemaakt moet worden.³ Ten behoeve van deze beslissing is een aanmeldingsnotitie opgesteld. De gemeente heeft de Commissie voor de m.e.r. verzocht een 'second opinion' te geven op de aanmeldingsnotitie.⁴

In de aanmeldingsnotitie geeft de gemeente aan dat er op bepaalde milieuaspecten negatieve effecten kunnen optreden, maar dat mitigerende maatregelen er voor kunnen zorgen dat binnen het wettelijke en beleidskader wordt gebleven of dat de effecten beperkt blijven.

De algemene conclusie in de aanmeldingsnotitie is dat de inrichting van het Stationsgebied past binnen bestaande wettelijke en beleidskaders en dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige milieueffecten teweeg zal brengen. Derhalve is er volgens de gemeente geen aanleiding om een MER op te stellen.

De Commissie signaleert dat het voornemen op nagenoeg alle milieuaspecten tot negatieve effecten leidt:

- de externe veiligheidsrisico's worden groter;
- de geluidbelasting is hoog;
- de luchtverontreinigende stoffen overschrijden mogelijk de wettelijke grenswaarden;
- en de grondwaterhuishouding kan negatief beïnvloed worden.

Veel onderzoeken zijn slechts voor deellocaties uitgevoerd, waardoor de Commissie geen inzicht heeft gekregen in de totale en integrale milieueffecten van het gehele voornemen. In de aanmeldingsnotitie wordt beargumenteerd dat mitigerende maatregelen kunnen voorkomen dat belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Echter, de mitigerende maatregelen zijn voor een aantal

¹ Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Vrijstelling op grond van artikel 19 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is nog mogelijk als het verzoek hier toe is ingediend voor 1 juli 2008. Dat is hier het geval.

² Als het bevoegd gezag zelf de initiatiefnemer is, zoals hier het geval is, stelt art. 7.6d Wet milieubeheer (Wm) dat beoordeeld moet worden of vanwege 'bijzondere omstandigheden' een MER gemaakt moet worden. In de aanmeldingsnotitie wordt het criterium 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu' gebruikt. Dit criterium geldt volgens art. 7.3b Wm in het geval de initiatiefnemer niet tegelijkertijd ook het bevoegd gezag is. In dit advies sluiten wij ons aan bij de terminologie die gebruikt is in de aanmeldingsnotitie.

³ Bij de beoordeling of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen moeten de selectiecriteria uit bijlage III van de Europese M.e.r.-richtlijn gehanteerd worden. In bijlage 2 van dit advies zijn de selectiecriteria opgenomen.

⁴ Voor informatie over de m.e.r.-beoordelingsprocedure en de Commissie m.e.r. wordt verwezen naar bijlage 1.

aspecten niet precies beschreven⁵, het is nog niet duidelijk welke maatregelen getroffen zullen worden en ook is niet onderzocht of de maatregelen effectief zijn.

Dit in aanmerking nemend is de Commissie van mening dat het voornemen kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen en dat er dus een MER gemaakt moet worden.

Ten behoeve van het MER is al veel onderzoek uitgevoerd. De gemeente Eindhoven heeft tijdens het locatiebezoek op 12 februari 2009 aangegeven dat er geen alternatieven bestaan voor de indeling van het plangebied. Ook de Commissie ziet geen alternatieven waarbij op een milieuvriendelijkere manier hetzelfde gerealiseerd kan worden.

Volgens de Commissie is de toegevoegde waarde van een MER bij dit project dat de onderzoeken die reeds zijn uitgevoerd en die nog uitgevoerd moeten worden, geïntegreerd worden. Hierdoor krijgen de besluitvormers een integraal beeld van de milieueffecten van het totale voornemen. Daarnaast kan in het MER preciezer aangegeven worden welke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden en welke effecten deze hebben.

De Commissie licht het bovenstaande in hoofdstuk 2 per milieuaspect toe en geeft enkele aanbevelingen voor een op te stellen MER en/of de besluitvorming over de vrijstelling op grond van art. 19 WRO en het bestemmingsplan.

2. TOELICHTING EN AANBEVELINGEN

Externe veiligheid

Het plaatsgebonden risico is en blijft onder de wettelijke grenswaarde.⁶

De overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico neemt ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen op Stationslocatie Zuid-Oost licht toe (van een factor 1,82 naar 1,83). Dit komt omdat de populatie binnen het invloedsgebied toeneemt, vanwege de bouw van meer woningen, kantoren en winkels in de omgeving van het spoor. Het spoor geldt als risicobron in verband met de gevaarlijke stoffen die over het spoor vervoerd worden.

Het externe veiligheidsrapport⁷ heeft geen betrekking op de ontwikkelingen in het gehele Stationsgebied Eindhoven. Derhalve heeft de Commissie nog geen inzicht in de externe veiligheidsrisico's voor het gehele plangebied. De Commissie verwacht dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico verder wordt overschreden door de overige ontwikkelingen die gepland zijn naast de ontwikkelingen op Stationslocatie Zuid-Oost. Deze overige ontwikkelingen leiden er namelijk ook toe dat de populatie binnen het invloedsgebied toeneemt doordat er meer objecten langs het spoor gerealiseerd worden.

De gemeente Eindhoven heeft geen directe invloed op het aantal doorgaande treinen met gevaarlijke stoffen en de route die voor deze treinen wordt gekozen. Op de risicobronnen kan de gemeente dus niet veel invloed uitoefenen.

⁵ Voor het milieuaspect gehuld zijn de mitigerende maatregelen wel in hoofdlijnen beschreven.

⁶ De contour voor het plaatsgebonden risico is niet afhankelijk van bebouwing langs de risicobron.

⁷ Externe veiligheid Stationslocatie Zuid-oost te Eindhoven, opgesteld door Adviesgroep AVIV, d.d. 27 april 2007 en een aanvulling van 29 september 2008.

De gemeente heeft wel een zogenaamde verantwoordingsplicht voor de toename van het groepsrisico. Deze verantwoording is onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing bij de vrijstelling op grond van art. 19 WRO en het bestemmingsplan.

- De Commissie adviseert om voor het vaststellen van het bestemmingsplan de kwantitatieve risicoanalyse te betrekken op het gehele Stationsgebied en een verantwoording te geven voor de verdergaande toename van het groepsrisico.

Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitonderzoek⁸ geeft aan dat in verschillende scenario's⁹ in zowel 2012 als in 2020 voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen PM₁₀ en NO₂. In de aanmeldingsnotitie wordt gesteld dat de luchtkwaliteit door de ontwikkeling van het Stationsgebied verbetert, doordat door de uitbreiding en verbetering van de weginfrastructuur de doorstroming van het verkeer op de ontsluitingswegen verbetert. Deze conclusie volgt evenwel niet uit het luchtkwaliteitonderzoek. Daaruit blijkt in het algemeen een verslechtering van de luchtkwaliteit.

In de uitgevoerde berekeningen is als stagnatiefactor '0' ingevuld. Tijdens het locatiebezoek op 12 februari 2009 waren de Commissie en de gemeente Eindhoven het er over eens dat dit niet conform de werkelijkheid is. Tijdens spitsuren zal stagnatie optreden. Er had dan ook een fractie voor de stagnatie ingevoerd moeten worden, gedifferentieerd naar scenario en wegvak.¹⁰ Een minder goede doorstroming heeft negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Uit de rekenresultaten in het luchtkwaliteitonderzoek volgt dat de concentratie van PM₁₀ en NO₂ in 2012 net onder de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit blijft. Uit nieuwe berekeningen moet blijken of dit zo blijft als gerekend wordt met een fractie voor de stagnatie.¹¹

De Commissie heeft in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gezien dat het voornemen (deels) is opgenomen als een "in betekende mate-project".¹² In de aanmeldingsnotitie wordt hier niet op ingegaan. Zodra het NSL in werking treedt, geldt een ander toetsingskader dan nu het geval is.

- De Commissie adviseert om nieuwe luchtkwaliteitsberekeningen uit te voeren en hierbij een fractie voor de stagnatie in te voeren op basis van het dynamische verkeersmodel.

⁸ Luchtonderzoek Stationsgebied Eindhoven, opgesteld door SRE Milieudienst, afdeling Eindhoven, d.d. 6 juni 2008.

⁹ Zowel het scenario "Autonoom met de ontwikkeling van Stationslocatie Zuid-Oost" als het scenario "Autonoom met ontwikkeling van het gehele Stationsgebied".

¹⁰ Een overzicht van de te hanteren percentages stagnerend verkeer is opgenomen in de Handleiding webbased CAR Versie 7.0, opgesteld door Infomil (d.d. 17-03-2007).

¹¹ Verwacht wordt dat na de nieuwe berekeningen de conclusie getrokken wordt dat overschrijdingen van wettelijke grenswaarden plaatsvinden in 2012. Zowel in de referentiesituatie als in de situatie na realisatie van Stationsgebied Zuid-Oost dan wel na realisatie van het gehele Stationsgebied. De Commissie verwacht echter dat de gemeente kan aantonen dat er desondanks voldaan kan worden aan de wettelijke bepalingen doordat er met het voornemen geen of een beperkte toename (vanwege het bouwtempo) van de luchtverontreinigende stoffen optreedt. De ontwikkeling van alleen Stationslocatie Zuid-Oost in 2012 zal naar de verwachting van de Commissie namelijk leiden tot een toename die "niet in betekende mate" is of vanwege de verbeterde doorstroming door de uitbreiding en de verbetering van de weginfrastructuur zelfs tot een verbeterde luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit laatste zou moeten volgen uit de nieuwe luchtkwaliteitsberekeningen.

¹² Project nummer 551, Eindhoven Stationsdistrict, 100.000 m² kantoren.

- Tevens adviseert de Commissie om in te gaan op de wijze waarop het voornemen is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en welke consequenties dit heeft voor de besluitvorming.

Geluid

De aanmeldingsnotitie en het akoestisch onderzoek¹³ geven aan dat de geluidbelasting op de geplande woningbouw erg hoog is, met name vanwege railverkeer en het spoorwegemplacement. Zonder maatregelen worden maximum toelaatbare geluidbelastingen volgens de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheervergunning van het emplacement ruimschoots overschreden. De oplossing in Stationslocatie Zuid-Oost wordt gevonden door gebruik te maken van kantoorgebouwen als een vorm van 'natuurlijke' afscherming voor daarachter gelegen woningen. Daarnaast zullen bij woningen waarbij de geluidbelastingen desondanks te hoog zijn, 'dove' of dubbele gevels worden toegepast. Voor een aantal gevels zullen hogere waarden dienen te worden vastgesteld. Toepassing van dove gevels om te voldoen aan de bepalingen uit het Bouwbesluit¹⁴ kan de indeling van woonblokken sterk bepalen.

- De Commissie adviseert om voorafgaand aan het indienen van de bouwvergunningaanvraag na te gaan of de meest optimale indeling van de woonblokken gerealiseerd is en er voor te zorgen dat de dove gevels zodanig worden uitgevoerd dat voldaan kan worden aan de bepalingen uit het Bouwbesluit.

Grondwaterhuishouding

Bij de herontwikkeling van het stationsgebied worden naast de reeds aanwezige kelders nieuwe ingrepen in de ondergrond voorzien. De belangrijkste ingrepen zijn het verdiepen van de weg Fellenoord en de aanleg van een 2- of 3-laagse parkeergarage onder de circa 2 hectare van de Stationslocatie Zuid-Oost.

In een Quicksan¹⁵ zijn de effecten op de grondwaterstanden indicatief in beeld gebracht voor de verschillende manieren waarop de Fellenoord verdiept aangelegd kan worden. Hiermee zijn de totale effecten van het voornemen op de grondwaterhuishouding niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Door de grillige bodemopbouw kunnen de effecten op de grondwaterstanden groter zijn dan uit de aanmeldingsnotitie blijkt. Plaatselijk kan er wateroverlast ontstaan als gevolg van te hoge grondwaterstanden. Ook kan plaatselijk ongewenste verlaging van de grondwaterstanden optreden.

- De Commissie adviseert om voor het gehele stationsgebied integraal de effecten op de grondwaterstanden en op de voor grondwaterstandsverandering gevoelige locaties en objecten in beeld te brengen. Op basis hiervan kunnen de benodigde mitigerende maatregelen worden bepaald en worden meegenomen in de planontwikkeling.
- Verder geeft de Commissie in overweging mee dat een dichte bakconstructie voor de verdiepte Fellenoord een veel beperktere invloed heeft op de grondwaterstand dan bijvoorbeeld drainage in combinatie met een damwand met een onttrekking van 55 m³/uur (variant 2 uit de Quicksan).

¹³ Berekening geluidbelasting weg-/ railverkeer- en industrielaars, Stationslocatie Zuid-Oost Eindhoven, kenmerk 06212303W2, opgesteld door HMB B.V., d.d. 17 juli 2008.

Berekening gevolg geluidbelasting t.b.v. ruimtelijke onderbouwing, Stationslocatie Zuid-Oost Eindhoven, kenmerk 06212304W, opgesteld door HMB B.V., d.d. 8 december 2008.

¹⁴ Met name het voorschrift voor verblijfsruimten om spuisventilatie te realiseren kan beperkingen opleggen aan de indeling van woningen.

¹⁵ Quicksan naar de te verwachten effecten op de grondwaterstand ten gevolge van de aanleg van een aantal verdiepte constructies, opgesteld door Royal Haskoning, d.d. 30 juni 2008.

- De Commissie adviseert om na de uitvoering van het voornemen de effecten op de grondwaterstanden te monitoren. Als uit de monitoring blijkt dat dit nodig is, kunnen aanvullende mitigerende maatregelen worden getroffen.

Duurzame energie

In de aanmeldingsnotitie wordt niet ingegaan op de mogelijkheden die het plan biedt voor toepassing van duurzame energie. De Commissie vindt dit een gemis, zeker gezien de ambities van de gemeente Eindhoven op het gebied van klimaat en energie waarbij gestreefd wordt naar "energieneutraliteit".

- In het kader van het "Uitvoeringsprogramma klimaatbeleid 2008-2012" van de gemeente Eindhoven adviseert de Commissie om mogelijkheden tot toepassing van duurzame energie te onderzoeken. De Commissie denkt daarbij bijvoorbeeld aan het gebruik van warmte/koude opslag en/of toepassing van zonnepanelen.

Zoals reeds opgemerkt heeft bovenstaand door de Cie. MER uitgebracht advies aanleiding gegeven om de procedure, die zou moet leiden tot een uitspraak op de vraag of het stadsproject dusdanig belangrijke milieugevolgen heeft dat een MER gemaakt zou moeten worden, voortijdig te beëindigen. Gelijktijdig is toen de keuze gemaakt om een MER op te stellen, met in achtneming van de door de Cie. MER gemaakte opmerkingen. De inhoud van het advies bevat voldoende informatie over de gewenste reikwijdte en het detailniveau van de informatie die in het thans op te stellen MER moet worden opgenomen. Voorts dient het MER de gegevens te bevatten welke zijn voorgeschreven ingevolge artikel 7.23 van de Wet milieubeheer, te weten:

- Een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven, evenals een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd.
- In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit een aanduiding van dit besluit (of besluiten) en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
- Een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven.
- Een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.

- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

Eindhoven, 28 januari 2010

P:\PROJECTEN MAP PM\309-00 station Zuidoost\15 Stationslocatie Zuidoost MS\Milieueffectrapportage\M..e.r. procedure vanaf juli 2010\Notitie reikwijdte en detailniveau MER.doc