

Zienswijzenbeantwoording OVT

Overzicht reclamanten

Bergstra	J.T.	Hamakerlaan 21	3571 ZE UTRECHT
Rabobank Nederland ,		Croeselaan 18	3521 CB UTRECHT
Juridische en Fiscale			
Zaken t.a.v. mw W.J.E.			
Kreikamp			
Jaarbeurs Utrecht B.V. ,		Postbus 8500	3503 RM UTRECHT
t.a.v. G. Zapantoulis			
Beatrix Theater B.V. ,		Mineurslaan 9	3521 AG UTRECHT
t.a.v. de heer A. Keijzer			
Stichting Stop		Postbus 8380	3503 RJ UTRECHT
Luchtverontreiniging			
Utrecht , de heer K. van			
Oosten			
Stichting		Postbus 8380	3503 RJ UTRECHT
Stedenbouwkundig			
Herstel Stationsgebied ,			
de heer K. van Oosten			
Bewonersoverleg City		Houtensepad 43	3523 RZ UTRECHT
Project , t.a.v. de heer L.J.			
Lambo			
Ns Poort , t.a.v. de heer		Postbus 2534	3500 GM UTRECHT
H. Nieuwendijk			
Brienen	A.	Overste Den Oudenlaan 5	3527 KW UTRECHT
Bil Advocatenkantoor		Postbus 92	4900 AB
			OOSTERHOUT
Rover , t.a.v. secr. p/a		Oudegracht 60	3511 AS UTRECHT
MCU			
Stichting Zelfstandige		Postbus 8380	3503 RJ UTRECHT
Ondernemers Utrecht , de			
heer K. van Oosten			

1. Beoordeling van de zienswijzen OVT

Hieronder staan de ingediende zienswijzen per reclamant weergegeven. Daaronder is de gemeentelijke reactie op de zienswijze (per onderdeel) weergegeven.

NS POORT

NS Poort geeft aan dat zij wil voorkomen dat in de vrijstelling zaken komen te staan, die het (feitelijk of juridisch) onmogelijk of moeilijker maken om de raamovereenkomst (die is gesloten tussen NS stations, ProRail BV en gemeente Utrecht) volledig uit te voeren.

Vandaar deze zienswijze door NS Poort (dit zijn NS stations, NS vastgoed en Stavast).

Gemeentelijke reactie:

De zienswijzenfase in het kader van een planologisch juridische procedure is niet bedoeld om zaken die tussen anderen dan gemeente en initiatiefnemer spelen en/of privaatrechtelijke aspecten op te lossen.

1. Oppervlakte commerciële ruimte en de raamovereenkomst.

De ontwerptekeningen bieden geen ruimte voor de in de ruimtelijke onderbouwing en raamovereenkomst toegezegde/opgenomen 7800 m2 commercie en 1800 m2 terras (2x 900 m2 terras). In totaal dus 9600 m2 voor NS Stations.

Gemeentelijke reactie:

De ruimtelijke onderbouwing maakt deel uit van het vrijstellingsverzoek. Hetgeen daarin opgenomen is, is de onderbouwing voor het vrijstellingsverzoek. De daarbij behorende ontwerptekeningen zijn wat globaler, maar vormen geen belemmering voor de genoemde functies.

2. Branchering.

NS stelt voor om in de vrijstelling over branchering niets te regelen, dan wel te volstaan met een procentuele verdeling conform de desbetreffende bijlage (7) bij de raamovereenkomst. In de ruimtelijke onderbouwing worden nu formules als “Tickets en Service” en kiosken genoemd. NS heeft bezwaar tegen het nu al vastleggen van een branchering en indeling van blokken van 600m2 en maximale grootte van formules van 200 m2. Dit hoort niet thuis in een planologisch besluit als een vrijstelling en hiermee wordt vooruitgelopen op het resultaat van besprekingen tussen partijen bij de raamovereenkomst.

Gemeentelijke reactie:

In het Structuurplan Stationsgebied van december 2006 is nadrukkelijk vermeld dat van de toevoeging aan verkoopoppervlakte detailhandel maximaal 6.000 m2 stationsgerelateerde detailhandel bedraagt. Deze vorm van detailhandel is primair gericht op de reiziger en heeft een kleinschalig karakter. Andere vormen van detailhandel horen thuis in de binnenstad of in winkelcentra. Het veiligstellen van deze vorm van detailhandel is een aspect dat thuis hoort in de planologische besluitvorming. In de ruimtelijke onderbouwing bij het project OVT is daarom ter waarborging van deze specifieke vorm van detailhandel

bepaald dat de commerciële ruimten (retail) in de OVT per vestiging niet groter mogen zijn dan 200 m² en dat bij een meer-in-één formule een maximum van 600 m² is toegestaan. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan hetgeen in het Structuurplan Stationsgebied ten aanzien van dit onderdeel is vastgelegd en wordt voorkomen dat zich in de hal die bedoeld is voor reizigers warenhuizen of supermarkten worden gevestigd.

3. Interwijkroute.

Om vergelijkbare redenen verzoeken wij om in het kader van de vrijstellingen geen branchering en toegankelijkheid van formules langs de interwijkroute voor te schrijven. Een en ander moet kunnen worden aangepast aan het daadwerkelijke gebruik van de interwijkroute.

Gemeentelijke reactie :

Zie beantwoording bij zienswijze 2.

4. Expeditie, route en magazijnen.

In het ontwerp is in de ontwikkeling van de Nieuwe Stationsstraat verzuimd de expeditie op te nemen. Dat zou alsnog moeten gebeuren. Op pagina 25 van de ruimtelijke onderbouwing wordt gesproken van een uitdrukkelijke wens van de gemeente om de expeditie niet te laten plaatsvinden op het stationsplein (straks stationsstraat). Die wens is onuitvoerbaar, daar er geen aanvaardbare alternatieven bestaan. Voor de expeditie is kennelijk als gevolg van deze ‘wens’ – ten onrechte geen ruimte gereserveerd. De bestaande expeditieruimten staan niet als zodanig vermeld op de ontwerptekeningen en het gebruik ervan wordt in de ruimtelijke onderbouwing onmogelijk gemaakt.

Gemeentelijke reactie:

Het is niet zo dat het gebruik van bestaande expeditieruimten onmogelijk wordt gemaakt. De vrijstelling heeft alleen betrekking op die onderdelen die strijdig zijn met het geldende bestemmingsplan. De huidige expeditieruimten blijven bestaan, hoe deze worden ontsloten is nog onderwerp van nadere besluitvorming. De gemeente heeft, gegeven het hoogwaardige verblijfskarakter van de Nieuwe Stationsstraat, de uitdrukkelijke wens om deze verbindingsweg zoveel als mogelijk te vrijwaren van expeditieverkeer en laad- en losplaatsen en zoveel als mogelijk de westzijde van de OVT hiervoor te benutten. Naar de huidige stand van zaken zal onder nog nader te bepalen voorwaarden de mogelijkheid worden geboden om ook de oostzijde van de OVT voor expeditieverkeer te benutten. De ontwerpen van de Nieuwe Stationsstraat zullen hierop worden aangepast.

5. Waardedaling/planschade.

Stavast is eigenares van de kantoorgebouwen Katreinetoren en Laag Katreine. De waarde van deze kantoorgebouwen zal substantieel dalen als het plan wordt uitgevoerd in de vorm waarin het thans wordt gepresenteerd. Met name door de kap van de terminal ontstaat er over drie verdiepingen van de Katreinetoren een verlies van lichtinval, waardoor de gebruiksmogelijkheden verminderen. Ook de aanwezigheid van een fietsgebouw op 15 meter afstand van één van de hoofdgebouwen van NS en de afscherming van de OVT met een twee meter hoog scherm op enkele meters leiden tot planschade. Tevens verwacht de

NS grote overlast tijdens de werkzaamheden, met als te verwachten gevolgen tijdelijk uitplaatsing van de huurder. Er is reeds gesproken over bovengenoemde zaken, maar dit heeft niet geleid tot een oplossing. NS opteert voor een ontwikkeling die deze kantoorgebouwen ontziet, maar indien dat niet mogelijk is dan zal in de financiële paragraaf bij de vrijstelling met een post voor vergoeding van planschade rekening moeten worden gehouden.

Gemeentelijke reactie:

In de paragraaf 'Financiële uitvoerbaarheid' in de Ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven dat er in de projectbegroting een bedrag geraamd is voor planschadekosten. Er is voorts een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd. Als reclamant meent schade te lijden die een rechtstreeks gevolg is van deze planologische wijziging dan staat het hem vrij een verzoek om planschadevergoeding in te dienen overeenkomstig de wet.

6. Geen integrale beoordeling rijwielstallingen.

NS mist een integrale beoordeling van de problematiek van het onbewaakt- en bewaakt stallen van fietsen. Ook is er nog geen (integraal) exploitatiemodel met schattingen van de aantallen gebruikers van de verschillende categorieën stalling en van de beheerskosten. NS acht de locatie van de fietsflat aan de zuidoostzijde in strijd met een goede ruimtelijke ordening. NS heeft een optimalisatievoorstel gedaan wat betreft de fietsenstalling (30/11/07 aangeboden aan ProRail). Het genoemde aantal stallingplaatsen kan om technische redenen niet gehaald worden, bovendien voldoen de stallingen niet aan de afgesproken kwaliteitsomschrijving. Mede daardoor zal het effectieve gebruik van het aantal stallingplaatsen naar de verwachting van NS maximaal 70% zijn. Het door NS voorgestelde alternatief is niet opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. NS concentreert zich thans op een ander alternatief, optimalisatie van de stalling aan de noordoostzijde. Deze rijwielstalling zal met de huidige plannen capaciteit verliezen doordat zij zal zijn 'doorboord' met fundaties van bovenliggende constructies en door onvoldoende hoogte.

Voorts merken zij op dat de aanleg van 4500 extra stallingplaatsen het wildparkeren alleen reduceert voor zover de plaatsen binnen het projectgebied liggen. Thans zijn ze buiten het projectgebied gepland.

Gemeentelijke reactie:

De in het (addendum van het) definitief Ontwerp (DO) van de OVT opgenomen ruimtelijke configuratie van de fietsenstallingen is conform het programma van eisen van de OVT en in overleg met de daarbij betrokken partijen (waaronder NSPoort) vastgesteld. De exploitatie van de stallingen is geen onderwerp van de onderhavige planologisch juridische procedure. Wel wordt opgemerkt dat in nauw overleg met partijen thans wordt onderzocht hoe een en ander binnen de kaders van het huidige plan nog kan worden geoptimaliseerd. Daartoe is een werkgroep Fiets ingesteld, waarin zitting hebben NS Fiets, ProRail en gemeente (bureau fietsparkeren en de Projectorganisatie Stationsgebied). Zie ook hierna, de beantwoording bij punt 9.

7. Ontbrekende stukken Ruimtelijke onderbouwing.

NS mist een klimaatonderzoek met gegevens over condenseffecten, een RI en E en een toets onder de onderhoudsvraag van het project.

Gemeentelijke reactie.

Dit zijn aspecten die pas bij de bouwvergunningsfase (kunnen) worden meegenomen, dan wel in de uitvoeringsfase. Onderhoud en beheer zijn geen aspecten van de vrijstellingsprocedure.

8. Tekeningen.

- 1. De reservering voor magazijnen, locatie/laden, route laden en lossen ontbreken**
- 2. De expeditieroute, magazijnen, technische ruimte en tunnels ontbreken op tekening op -1 niveau dan wel zijn niet zichtbaar.**
- 3. De opstellen op perron spoor 4 en evt. gevolgen c.q. uitbreiding t.g.v. OVT ontbreken**
- 4. OAT tracé (Ondergronds AfvalTransport tracé) staat niet op de kaart.**

Gemeentelijke reactie.

De tekeningen ingediend bij het vrijstellingsverzoek zijn globaler dan bouwvergunningtekeningen. Niet met het geldende bestemmingsplan strijdige functies worden niet op de vrijstellingstekening opgenomen. Dit om verwarring te voorkomen. Bestaande en te handhaven zaken zijn dan ook niet opgenomen, omdat daarvoor geen vrijstelling behoeft te worden verleend. In de bouwvergunningsfase zullen meer specifieke tekeningen worden ingediend, maar ook dan blijven bestaande zaken buiten de aanvraag.

9. Puntsgewijs worden vervolgens nog onvolkomenheden/onjuistheden genoemd in de ruimtelijke onderbouwing. Deze hebben o.a. betrekking op opgenomen metrages commerciële ruimte, opgenomen aantal fietsstallingplaatsen, de gevolgen van de langzaam verkeerbrug op de stalling, de ruimtereservering voor fietsen in de 'oksel' van de tramspoorboog tussen Jaarbeursplein en de Tramterminal. Indien de tram daar inderdaad komt, wordt de opgave van 5000 fietsen moeilijk. De fietsenstalling ter hoogte van de ruimtereservering voor fietsen ter hoogte van perron 0 komt waarschijnlijk binnen 6 jaar na oplevering daarvan weer te vervallen. Een aantal opgenomen uitwerkingen zijn gevaarlijk en/of voldoen niet aan het overeengekomen programma van eisen tussen ProRail en NS. De looproute van de busreiziger kan korter en veiliger. Meer flexibiliteit voor locaties kaartverkoop. De entree naar de interwijkverbinding ontbreekt bij de opsomming van de entrees. NS vraagt aandacht voor financiële ruimte voor menselijk toezicht in de OVT. Er dient treinvervangend vervoer aanwezig te zijn bij calamiteiten. De Reinwaterkelder (buffer voor regenwater) ontbreekt op tekeningen. In de stedenbouwkundige opzet wordt ten onrechte geen melding gemaakt van het begrip "NSP kwaliteit" en de betekenis ervan voor dit project. NS verzoekt tevens om de route van het scherm te veranderen zodat een bredere strook vrije ruimte ontstaat tussen het busstation Oost en het gebouw HGB IV, anders verwordt deze strook tot een 'pishoek'.

Gemeentelijke reactie:

In reactie op deze opsomming van zorgpunten merken we het volgende op.

Wij erkennen dat het vinden en realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen een opgave is, maar dit is zeker niet onmogelijk. Door alle betrokken partijen wordt met volle overgave gewerkt aan de realisatie van het totale plan. Verder mag reclamant ervan uitgaan dat er geen gevaarlijke uitwerkingen zullen plaatsvinden c.q. vergund worden. Indien uitwerkingen niet voldoen aan een programma van eisen dat ProRail en NS met elkaar hebben afgesloten verwijzen wij naar de desbetreffende overeenkomst. Hierin is de gemeente geen partij. Wij beoordelen in de publiekrechtelijke procedure een aanvraag op zijn ruimtelijke inpasbaarheid en (financiële) uitvoerbaarheid. Het voorliggende plan voldoet aan onze daaraan gestelde criteria. Wij hebben als publiekrechtelijk toetsingskader het structuurplan Stationsgebied en daarin past het huidige vrijstellingsverzoek.

Een aantal aandachtspunten die reclamant roept zijn voorts meer gericht op de uitvoeringsfase dan wel het uiteindelijke beheer. Andere genoemde onvolkomenheden komen onder de nog volgende onderdelen aan bod. Ten aanzien van het ontbreken in de opsomming van de entree van de interwijkverbinding merken wij op dat de interwijkverbinding nu juist de volledig openbare verbinding is tussen beide stadsdelen. De entree daarvoor behoeft dus naar onze mening niet afzonderlijk te worden aangegeven. Tevens wordt een strook van circa 10 meter breed voldoende geacht voor een vrij toegankelijke doorloop. Uit loopstromenonderzoek is dat ook gebleken.

BEWONERSOVERLEG CITY PROJECT (BOCP)

De zienswijzen van BOCP richten zich op de Luchtrapportage OVT van 12 maart 2008 en de Aanvullend MER Stationsgebied van 18 juni 2007.

10. Luchtrapportage

De invoer van de verkeersgegevens is een cruciaal onderdeel voor de berekening van de luchtkwaliteit. De busintensiteiten per etmaal voor de relevante wegen worden nergens van een onderbouwing voorzien. Er lijkt een prognose gemaakt te zijn. BOCP betwijfelt of de gehanteerde busintensiteiten realistisch zijn. Nergens valt een duiding te vinden waarom met zekerheid is te stellen dat de overschrijdingen ten aanzien van de gehanteerde normen inderdaad zullen dalen in 2011, 2015 en 2020. De twee voorgestane maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn milieuzonering en verschonen van de bussen. Ten aanzien van de milieuzonering merkt BOCP op dat zij zich niet aan de indruk kan onttrekken dat deze halfslachtig is en de waarde van deze maatregel (creëren milieuruimte) allerminst vaststaat. De zogenaamde milieuruimte zal tot meer verkeer leiden dat elders gecompenseerd moet gaan worden. De milieuruimte komt er niet of is niet voldoende beschikbaar. Milieuzonering is een schijnoplossing.

Ten aanzien van de maatregel verschonen bussen merkt BOCP op dat de te nemen stappen worden omgeven met opmerkingen als; uiterlijk, mogelijk, bij concessieverlening aanvullende maatregelen als niet voor 2010 aan de norm kan worden voldaan. Boterzachte uitgangspunten om bussen te verschonen. De genoemde maatregelen worden in het CARII model ingevoerd om de luchtkwaliteitsituatie 2011, 2015 en 2020 opnieuw te berekenen. Conclusie volgens het rapport is dat door die maatregelen de toenamen in de

concentraties door realisatie van de OVT teniet worden gedaan. BOCP kan deze conclusies gezien haar opmerkingen bij de voorgestane maatregelen niet onderschrijven. BOCP betwijfelt voorts of er in de gemeente Utrecht wel een Luchtboekhouding bestaat, zoals in het rapport wordt besproken.

Gemeentelijke reactie:

De busintensiteiten zijn niet gebaseerd op een prognose, maar zijn door de Afdeling Verkeer & Vervoer van de gemeente Utrecht berekend op basis van het toekomstige buslijnnennetwerk en de busfrequenties op de verschillende buslijnen. Tevens is rekening gehouden met het rijden van de bussen vanaf de remise naar de begin- en eindhaltes van de bussen. Voor het jaar 2020 is het buslijnnennetwerk nog niet bekend, zodat voor het jaar 2020 is uitgegaan van het buslijnnennetwerk en de busfrequenties van het jaar 2015.

De verschoning van de bussen is voldoende hard met het BRU geregeld, zodat met de effecten van deze maatregel het eventuele nadelige effect van de OVT kan worden gesaldeerd.

Het Dagelijks Bestuur van het BRU heeft op 4 september 2006 besloten dat in 2006 nog 60 bussen zouden worden ingezet met een Euro-4 filter op de hoogfrequente lijnen van en naar Utrecht en dat voor de nieuwe concessie in 2009 minimaal zal worden uitgegaan van Euro-5 bussen. De gemeentelijke bussen zullen in 2010 voldoen aan minimaal de Euro-5 emissienorm. Daarmee is de maatregel van de schonere bussen voldoende zeker gesteld.

Overigens heeft de realisatie van de OVT door veranderde routing in alle berekende jaren een verlaging van de emissies tot gevolg. Voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide treedt er daardoor als gevolg van de realisatie van de OVT een verbetering op in 2011 en 2015 van het overschrijdingsvolume en het blootstellingsoverschrijdingsvolume. In het jaar 2020 verslechteren beide licht voor stikstofdioxide. Er zijn in alle berekeningsjaren géén overschrijdingen van de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof. Het overschrijdingsvolume voor de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof verbetert licht in 2011 en verslechtert licht in 2015. Het blootstellingsoverschrijdingsvolume verslechtert licht in de jaren 2011 en 2015. In het jaar 2020 zijn er geen overschrijdingen meer van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof. De lichte verslechtingen worden ruimschoots gesaldeerd met de winst/milieuruimte die is gecreëerd door het verschonen van de bussen en het instellen van de milieuzone. Voor een toelichting op de saldoboekhouding wordt verwezen naar het luchtrapport.

De salderingsmaatregelen zijn al vastgelegd in het luchtrapport bij het Structuurplan Stationsgebied. De salderingsmaatregelen en daarbij behorende saldoboekhouding zijn het resultaat van de Pilot Luchtkwaliteit Stationsgebied die in 2006 is uitgevoerd door VROM met de gemeente, de inspectie RO en de provincie Utrecht.

11. Het aanvullend MER.

BOCP heeft de ingediende zienswijze tegen het aanvullend MER als bijlage meegezonden en beschouwen de tekst daarvan als ingelast en herhaald.

Gemeentelijke reactie:

De aspecten die in het kader van het Aanvullend MER naar voren zijn gebracht in 2007 zijn in bijlage 3 van deze zienswijzennota opgenomen en van beantwoording voorzien.

RABOBANK

12. Rabobank maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van haar gebouwen aan de Croeselaan en vraagt aandacht voor de volgende punten:

- 1. De toekomstige toegangsweg tot onze parkeergarage lopend over de Mineurslaan dient gewaarborgd te blijven (e.e.a. is vastgelegd in de met de gemeente Utrecht gesloten exploitatieovereenkomst).**
- 2. De tijdelijke bouwroute van de Rabobank ontsluit via de Mineurslaan richting Jaarbeursplein en loopt gedeeltelijk over het plan voor de OVT. De bouwweg dient nog minimaal tot februari 2010 ter beschikking te blijven zodat hiermee bij de uitvoering van het plan voor de OVT rekening moet worden gehouden.**
- 3. Duidelijke routes en aansluitingen voor voetgangers die vanaf ons gebouw richting station lopen en vice versa ontbreken. Deze verbinding dient in ieder geval kwalitatief goed en sociaal veilig tot stand te komen en ook tijdens de bouw goed begaanbaar te zijn.**
- 4. De aansluiting van de zogenaamde Rabobrug over het spoor op het plan is niet duidelijk.**
- 5. In verband met de afwikkeling van het verkeer van onze medewerkers, bezoekers en de expeditie is het van belang dat de gemeent Utrecht op korte termijn de toegezegde doorsteek van de middenberm van de Croeselaan, ter hoogte van de huidige uitrit realiseert.**

Rabobank wijst erop dat het van het grootste belang is, gezien de complexiteit van de plannen in het stationsgebied, dat de gemeent Utrecht haar coördinerende rol op het gebied van aansluitingen, ontsluitingen, bouwplaatsmanagement etc. op een voortvarende wijze oppakt en inzichtelijk maakt.

Gemeentelijke reactie:

In reactie op de zienswijzen van de Rabobank merken wij in het algemeen op veel belang te hechten aan een goede huisvesting en daarmee bereikbaarheid van de RABO kantoren. Het streven van de RABO om te komen tot vervoermanagement (waaronder het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer), onderschrijven we van harte. De wens dat de gemeente een coördinerende rol op het gebied van bouwputmanagement op een voortvarende wijze oppakt en inzichtelijk maakt, wordt onderschreven. De inhoudelijke afstemming tussen de verschillende projecten op opdrachtgeversniveau, vindt plaats in het zogenaamde Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied. De RABO maakt hier deel van uit.

Wat betreft de verschillende onderwerpen merken wij puntsgewijs op:

Ad 1. Hier wordt rekening mee gehouden. Dit onderdeel maakt evenwel geen deel uit van het onderhavige vrijstellingsverzoek.

Ad 2. De werkzaamheden worden op elkaar afgestemd.

Ad 3. Dit uitgangspunt onderschrijven wij. Hierop zal worden toegezien bij de uitvoering.

Ad 4. De Rabobrug maakt geen deel uit van het nu voorliggende vrijstellingsverzoek hiervoor zal een afzonderlijke procedure worden gevoerd. Het verzoek om vrijstelling voor

aanleg van de zogenaamde Rabobrug is inmiddels ingediend en heeft als kenmerk BV2085555.

Ad 5. Dit maakt geen deel uit van het nu voorliggende vrijstellingsverzoek.

JAARBEURS UTRECHT

13. Kwaliteitsbeeld interwijkverbinding voldoet niet.

Jaarbeurs is van mening dat er geen waarborgen zijn dat het voorliggend ontwerp zal gaan voldoen aan het kwaliteitsbeeld van de 'centrumboulevard' ofwel de 'interwijkverbinding' zoals aangegeven in het Masterplan. Het risico dat de tweezijdigheid (toegankelijkheid van de winkels voor beide zijden (passanten stationshal en passanten centrumboulevard)) niet gaat werken acht reclamant groot. Mede doordat de horecaterrassen zelfs niet bereikbaar zijn vanuit de centrumboulevard en de kosten die tweezijdigheid voor de exploitanten met zich meebrengen. Wat er dan overblijft is een lange tochtige op het koude noorden gesitueerde 'achterom' pijpenla. Sociale onveiligheid ligt op de loer, met name 's avonds en 's nachts. Teneinde de beleving van de wandelpromenade in lijn te brengen met de uitgangspunten zoals in het Masterplan en Structuurplan aangegeven zouden op meerdere punten doorgangen moeten komen met de centrale hal, zodat er als het ware verbindingspleinen ontstaan waar bijvoorbeeld horecaterrassen gesitueerd kunnen worden voorzien van toegangspoortjes aan de zijde van de stationshal. Jaarbeurs beveelt aan een loopstroomonderzoek te laten verrichten teneinde te toetsen of de 10 meter breedte van de interwijkverbinding wel toereikend is.

Gemeentelijke reactie:

De stationshal is nu nog een openbare verbindingsroute tussen de binnenstad en het Jaarbeursplein en omgeving. Om die openbare route in stand te houden wordt de stationshal verbreed met een interwijkverbinding. Het structuurplan Stationsgebied geeft aan dat de interwijkverbinding onderdeel is van de centrumboulevard, die loopt van het Jaarbeursterrein naar het Vredenburg.

De OVT zal worden opgedeeld in drie zones: de transferzone, de commerciezone en de interwijkzone. In alle drie de zones worden commerciële voorzieningen (winkels) gerealiseerd. Om het reizigersverkeer niet in de weg te zitten zijn de commerciële functies in de gevelzones gesitueerd. Aan de kant van de interwijkzone (noordzijde) twee lange commercieblokken en aan de zuidzijde kleinere kiosken. Om de levendigheid juist te stimuleren is een deel van de winkels ook naar de interwijkzone/ interwijkverbinding georiënteerd. Tevens zijn er drie entreemogelijkheden vanuit de interwijkzone naar de centrale hal van de OVT. Op deze wijze wordt de interwijkverbinding wel degelijk een aantrekkelijke zone om doorheen te lopen.

Door de overkapping van de interwijkverbinding en de aanwezigheid van commerciële voorzieningen aan de noordzijde van de OVT ontstaat een route aan de buitenzijde van de stationshal, die als onderdeel van de Centrumboulevard een belangrijke verbindende functie heeft. De uitvoering daarvan zal daarmee voldoen aan de ontwerpuitgangspunten voor de Centrumboulevard zoals die in het Masterplan en het Structuurplan zijn vermeld.

Er is een loopstromenonderzoek uitgevoerd naar de interwijkverbinding. Het ontwerp is hierop gebaseerd. De interwijkverbinding krijgt een breedte van ruim 10 meter en wordt geheel overkapt. De toegangen naar de centrale hal zijn afgestemd met de gemeente en NS reiziger en gebaseerd op de uitgangspunten van het Structuurplan en Masterplan. De afmetingen van de interwijkverbinding zijn toereikend, gelet op het feit dat uit het loopstromenonderzoek is gebleken dat deze verbinding uitsluitend gebruikt zal worden door de personen die niet in de OVT hoeven te zijn.

Hierbij merken wij nog op dat de kwaliteit van de interwijkverbinding en de exploitatie van de commerciële voorzieningen daarlangs geen onderwerp zijn van de planologisch juridische procedure.

14. Beheer en veiligheid.

Niet duidelijk is hoe het beheer van de interwijkverbinding geregeld gaat worden. Hoe denken gemeente en NS deze openbaar toegankelijke ruimte te gaan beheren op een zodanig wijze dat men er zonder hinder van ongewenste figuren doorheen kan lopen?

Gemeentelijke reactie:

Het beheer en onderhoud zijn geen aspecten van deze planologisch juridische procedure. Wel wijzen wij er op dat met de komst van de interwijkverbinding juist een openbaar gebied ontstaat met een belangrijke verbindende functie waar sprake is van levendigheid door de aanwezigheid van winkels en dienstverlening waardoor de sociale controle wordt verhoogd. Daarbij merken wij op dat het toezicht hier net zo zal plaatsvinden als in de openbare ruimte in de rest van de stad.

15. Aansluiting op Beatrixgebouw is onduidelijk.

Er wordt nu vrijstelling gevraagd voor een grijs aangegeven gebied tussen de hal en het Beatrixgebouw/jaarbeursplein. Volstrekt onduidelijk is wat hierop- of onder wordt gebouwd. Voordat een vrijstelling voor dit gebied gevraagd kan worden, zal er eerst een uitgewerkt plan moeten worden gemaakt in samenspraak met Jaarbeurs/Beatrixtheater. Daarbij zullen aspecten als vluchtroutes, luchthuishouding, hoogteverschillen, expeditie aan de orde moeten komen. Ook het beheer van het gebied onder de bebouwing is een belangrijk aspect.

Gemeentelijke reactie.

Dit genoemde gebied maakt geen deel uit van het plan. Voor het voorliggende vrijstellingsverzoek zijn de 'grijze vlekken' nodig om aan te geven dat de in- en uitgaande stromen aan bezoekers van de terminal gewaarborgd zijn. Verdere uitwerking zal plaatsvinden in het kader van Stationsplein west. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte procedure worden doorlopen.

16. Bereikbaarheid tijdens bouwfase.

Jaarbeurs wenst sluitende privaatrechtelijke afspraken met ProRail te maken ten aanzien van dit punt.

Gemeentelijke reactie.

De vraag of sluitende privaatrechtelijke afspraken bestaan of worden gemaakt met deze partij is niet relevant voor een vrijstellingsbesluit (geen toetsingsgrond). Dit is dan ook geen onderwerp dat in het kader van de voorliggende vrijstellingsprocedure geregeld wordt. De Jaarbeurs is één van de partners in het Stationsgebied. Het staat de Jaarbeurs vrij om met anderen privaatrechtelijke afspraken te maken.

17. Klimaatbeheersing in de stationshal.

Jaarbeurs zet grote vraagtekens bij de klimaatbeheersing van de hal. De enorme aluminium oppervlakte van het dak zal als de zon schijnt gloeiend heet worden. De hierdoor veroorzaakte hittevorming zal in de hal intens zijn.

Gemeentelijke reactie.

De klimaatbeheersing in de hal is in het kader van het ontwerp onderzocht en de bevindingen zijn meegenomen in het ontwerp en de uitvoering van de hal. Zo zijn er ventilatieluiken geïntegreerd in het dak opgenomen. Bij een buitenluchttemperatuur hoger dan 15°C en droog weer worden de kappen automatisch open gestuurd. In het kader van de bouwvergunningbehandeling komt een en ander aan de orde.

BEATRIXTHEATER

18. Luchtkwaliteit Mineurslaan met oog op ventilatie/koeling Beatrixgebouw.

Ten behoeve van de bestaande klimaatinstallatie van het Beatrix Theater wordt de ventilatielucht van zaal, foyer en back of housedelen voor 100% vanuit de Mineurslaan verkregen. Door de vele verkeersbewegingen zal de luchtkwaliteit van de Mineurslaan substantieel veranderen. Voor het theater dient te worden berekend in welke mate de luchtcapaciteit voor de genoemde theatergebieden moeten worden aangepast. Eventueel benodigde verplaatsing van ventilatieopeningen en/of andere aanpassingen aan de bestaande installatie brengen grote investeringskosten met zich mee. Tevens zullen de exploitatiekosten (energie en onderhoud) van het Beatrixgebouw en het Theater aanzienlijk hoger worden dan thans het geval is. De gekozen materialisatie voor het dak van de OVT heeft voorts een, naar verwachting, negatieve invloed op de koelcapaciteit van de klimaatinstallatie van het Beatrixgebouw- en Theater. Door de reflectie van zonlicht op het 'metalen' dak van de geplande OVT zal de warmtetoevoer naar de huidige ventilatieopeningen substantieel kunnen zijn. Los van de vraag of het met de huidige koelcapaciteit nog mogelijk is om een aangenaam klimaat te realiseren zullen naar alle waarschijnlijkheid de exploitatiekosten voor koeling in ieder geval hoger worden.

Gemeentelijke reactie.

De Mineurslaan is een ondergeschikte weg, verkeersbewegingen daar zullen niet substantieel toenemen door het huidige plan. De bussen die daar zullen rijden moeten bovendien in 2010 voldoen aan de euro 5 norm. De OVT op zich geeft geen luchtverontreiniging. Eventuele bedrijven die erin komen en uitstoot hebben via luchtkanalen (cafeteria e.d.) moeten aan zodanige eisen voldoen op grond van geldende milieuwetgeving, het BARIM, dat ze geen hinder veroorzaken aan omliggende functies. Ten

aanzien van de materialisatie van het dak merken wij op dat er voldoende dakisolatie wordt aangebracht (e.e.a. wordt in de bouwregelgeving geregeld en speelt dus pas een rol bij de bouwaanvraag). Door de dakhelling zal er bovendien geen sprake zijn van een zware reflectie van (zon)licht.

Indien het Beatrixtheater toch meent schade te leiden door realisering van de terminal is er de mogelijkheid van een verzoek om planschade/nadeelcompensatie in te dienen bij de gemeente nadat de vrijstelling onherroepelijk is geworden

19. Onderzoek naar alternatieven?

Beatrix Theater vraagt zich af of er studies zijn verricht naar de te verwachten aantasting van de huidige luchtkwaliteit in het gebied rond de geplande OVT. Voorts vraagt zij zich af of onderzoek is verricht naar de mogelijkheden om het project uit te voeren in een meer duurzame oplossingsrichting, met als doel om in en rond het stationsgebied tot een luchtkwaliteit te komen die gelijk aan of zelfs beter is dan de bestaande situatie. Vraag is ook of er onderzoeken zijn verricht naar de gevolgen van het huidige plan voor de ventilatielucht en/of andere oplossingen voor bijvoorbeeld het dak (een sedumdak heeft positief effect op de kwaliteit van de ventilatielucht).

Gemeentelijke reactie.

Een luchtkwaliteitsonderzoek heeft plaatsgevonden en het rapport en de conclusies daarvan hebben ter inzage gelegen. Het plan kan doorgang vinden. Zie ook reactie op zienswijze 10.

Er is geen onderzoek verricht naar de ventilatielucht buiten de terminal. De OVT op zich geeft immers geen luchtverontreiniging en eventuele bedrijven met uitstoot moeten voldoen aan geldende (milieu)regelgeving (zie reactie op zienswijze 18).

Alternatieven voor het dak zijn in het kader van het ontwerp onderzocht en de bevindingen zijn meegenomen in het ontwerp van de terminal.

20. Positionering van ‘ventilatiereurlucht’ ten behoeve van OVT.

De positie in de huidige plannen is dusdanig dat het Beatrix Theater de zgn. ‘afgewerkte lucht’ van de OVT zal aanzuigen in haar eigen luchtventilatiesysteem. De positionering van de ventilatiereurlucht van de OVT dient dusdanig gepositioneerd te worden dat het Beatrix Theater geen ‘afgewerkte lucht’ aanzuigt, e.e.a. uiteraard onafhankelijk van de windrichting.

Gemeentelijke reactie.

Door aanvrager ProRail is aangegeven dat zij hiertoe met de directie van het Beatrixtheater in overleg zullen treden met als doel de problematiek in kaart te brengen.

21. Overlast tijdens bouw.

Tijdens de bouwfase zal er aanzienlijke overlast ontstaan van zgn. bouwstof in en rond het Beatrix Theater. Er dient rekening gehouden te worden met extra schoonmaak van de filterelementen van de luchtbehandelingskasten. De exploitatiekosten zullen als gevolg daarvan binnen de facilitaire gebieden substantieel toenemen. Beatrix wil graag inzage in de bouwlogistiek en beoogde maatregelen ten behoeve van de afscherming en

containment van mogelijke vervuiling naar de directe omgeving, teneinde hierop tijdig te kunnen anticiperen en indien nodig bedrijfsvoering erop aan te passen.

Gemeentelijke reactie.

Dit betreft een aspect van de uitvoeringsfase. Bouwen brengt altijd enige overlast met zich mee, zeker wanneer het een grootschalige bouwactiviteit betreft. In de uitvoeringsfase wordt er op toegezien dat zo min mogelijk overlast wordt veroorzaakt. Over aspecten als veiligheid, bereikbaarheid, zichtbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, communicatie, organisatie en klachtenafhandeling zullen heldere afspraken worden gemaakt. Voor het noodzakelijk geachte toezicht op de overlast in het gebied wordt per deelgebied een toezichthouder aangesteld. Deze coördineert het beheer en toezicht van de verschillende partners. Voor het onderhouden van de contacten met de aannemers wordt een bouwcoördinator aangesteld.

Een concreet uitgewerkt plan voor uitvoering van het plan OVT op dit moment nog niet voorhanden maar zal tijdig voor de uitvoering worden voorgelegd aan de verschillende partners in het stationsgebied.

22. Bereikbaarheid Theater tijdens bouwfase maar ook daarna.

Het Beatrix Theater maakt zich over de bereikbaarheid tijdens de bouwfase, maar zeker ook daarna (na de bouwfase) grote zorgen. Graag verneemt zij welke garanties er gegeven kunnen worden om de logistiek ten tijde van evenementen alsmede het (regulier) laden en lossen (en) tijdens Open Eind Producties te waarborgen. Bijzondere aandacht ook voor parkeren in directe nabijheid Theater voor grote zendertrailers en televisieregistratiewagens.

Gemeentelijke reactie:

De logistiek, de bereikbaarheid en het laden en lossen van het Beatrixtheater zullen tijdens de bouwfase gewaarborgd blijven. De bouwwerkzaamheden zullen zodanig worden uitgevoerd dat dit redelijkerwijs geen beperkingen oplevert voor de bereikbaarheid van het theater waaronder het laden en lossen en de grote zendertrailers en televisieregistratiewagens.

23. Parkeerfaciliteiten in directe omgeving Beatrix Theater.

Door de geplande reductie van de parkeerfaciliteiten rondom het Beatrixgebouw zal er trechtersvorming optreden met betrekking tot de parkeerfaciliteiten van de JBU. De parkeerfaciliteiten die verdwijnen aan de Mineurslaan dienen in directe omgeving van het Theater te worden gecompenseerd. Hoe wordt dit gerealiseerd?

Gemeentelijke reactie:

In de directe omgeving van de OVT zijn, uitgezonderd de Jaarbeurspleinparkeergarage, geen openbare parkeerplaatsen gelegen. De parkeerplaatsen waarnaar reclamant verwijst zijn geen openbare parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen die aanwezig zijn op de terreinen van JBU wijzigen niet door de realisering van de OVT. In het structuurplan Stationsgebied is

vermeld dat in het Stationsgebied maximaal 2.500 nieuwe openbare parkeerplaatsen worden gebouwd, waarvan het merendeel aan de westzijde van het Stationsgebied.

24. De uitstraling Theater aan de Mineurslaan.

Na realisatie van de OVT dient de uitstraling van het Theater aan de Mineurslaan heroverwogen te worden. Nu ligt de focus voornamelijk op het Jaarbeursplein als het gaat om uitingen alsmede de entree. In de toekomst moet rekening gehouden worden met soortgelijke uitingen en voorzieningen aan de zijde van de Mineurslaan.

Gemeentelijke reactie:

Eventuele toekomstige bouwplannen van het Beatrixtheater maken geen deel uit van de onderhavige vrijstellingsprocedure en spelen geen rol in de besluitvorming daarover.

25. Windklimaat.

De gevolgen van het plan op het windklimaat ter plaatse van het Theater is volstrekt onduidelijk. De gekozen vorm van het dak van de OVT (sinus/golf vorm) zal naar verwachting een aanzienlijk windeffect hebben op de bestaande situatie rondom het Beatrixgebouw, het Jaarbeursplein en de overige (nieuwe) gebouwen. Beatrix Theater verneemt graag de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten op het windgedrag.

Gemeentelijke reactie:

Het ontwerp van de OVT is in relatie met de omliggende bebouwing met behulp van een maquette (schaal 1:300) in een windtunnel onderzocht. Niet alleen de gebouwen zelf zijn gemodelleerd, maar ook de omgeving rondom het project in een straal van 360 m. Uit dit onderzoek d.d. 2 maart 2007 is uitgegaan van verschillende scenario's (configuraties). Een scenario zonder stadskantoor en diverse scenario's met stadskantoor. Gebleken is uit dat rapport dat rondom het Beatrixtheater en het Jaarbeursplein in alle scenario's geen sprake is van windgevaar maar in het algemeen sprake van een verblijfsklimaat dat 'goed tot matig' is qua windhinder. Wel is gebleken dat vooral ter plaatse van de interwijkverbinding sprake is van veel windhinder als gevolg van de situering van het Stadskantoor. Eventuele windhinder ontstaat derhalve niet als gevolg van de bouw van de nieuwe OVT, het voorliggend vrijstellingsverzoek.

Overigens wijzen wij hierbij toch alvast op het nieuwe onderzoek dat naar aanleiding van het rapport van 2 maart 2007 is ingesteld. Hierbij is een aantal aanpassingen aan het ontwerp van het stadskantoor aangebracht. Uit dit windklimaatonderzoek d.d. 22 mei 2008 is gebleken dat ten aanzien van het stadskantoor een aantal aanpassingen dan wel maatregelen dienen te worden getroffen. Door een verplaatsing van het stadskantoor, het plaatsen van schermen en het treffen van plaatselijke maatregelen bij de ingang van het stadskantoor wordt ervoor zorg gedragen dat ook het windklimaat in de onderdoorgang tussen de OVT en het stadskantoor acceptabel is en dat er geen sprake is van windgevaar. Volledigheidshalve wijzen wij er op dat dit meest recente windklimaatonderzoek zelfs heeft uitgewezen dat ter plaatse van het Jaarbeursplein uitgaande van de aangepaste scenario's het windklimaat 'goed' is en maximaal voldoet aan de daaraan gestelde eisen.

26. Veiligheid en representativiteit Beatrix Theater.

Beatrix Theater heeft grote zorgen over de veiligheid van haar bezoekers en medewerkers tijdens de bouwfase. Er dienen veiligheidsvoorzieningen getroffen te worden om die te garanderen. Tevens dienen alle routes langs de bouwplaats veilig te zijn. De representativiteit van het Theater dienen tijdens en na de bouw niet uit het oog te worden verloren. Reclamant verneemt graag welke maatregelen hiervoor zijn voorzien.

Gemeentelijke reactie:

Ook dit is een uitvoeringsaspect. Reclamant mag ervan uitgaan dat de bouwplaats en bouwroutes voldoen aan alle daaraan te stellen veiligheidseisen.

27. Het Beatrix Theater wenst met ProRail over hun punten sluitende privaatrechtelijke afspraken te maken.

Gemeentelijke reactie:

De vraag of sluitende privaatrechtelijke afspraken bestaan of worden gemaakt met deze partij is niet relevant voor een vrijstellingsbesluit (geen toetsingsgrond). Dit is dan ook geen onderwerp dat in het kader van de voorliggende vrijstellingsprocedure geregeld wordt. Het staat de Jaarbeurs vrij om met anderen privaatrechtelijke afspraken.

De heer A. Brien

28. Reclamant richt zijn zienswijze op de zgn. interwijkverbinding.

Deze klinkt volgens hem zoals hij is ontworpen, als een 2^e rangs 'steegje' tussen twee gebieden. Dit is geheel niet in overeenstemming met de in het verleden (referendum, masterplan) aangekondigde 'Toproute' tussen oud en nieuw, oost en west. Dit deel van het ontwerp dient gecorrigeerd te worden.

Gemeentelijke reactie.

Zie hiervoor de beantwoording bij de reactie van Jaarbeurs onder 13.

ROVER, vereniging van reizigers openbaar vervoer.

29. Faciliteiten voor fietsparkeren zijn te beperkt.

De geplande fietsflat levert weliswaar een belangrijk aandeel in het fietsparkeren, maar ook in de toekomst moet het fietsparkeren voldoende gefaciliteerd blijven. Daarom adviseert Rover om reeds nu een hoogte voor de flat toe te staan die het mogelijk maakt om de fietsflat later op te hogen met één of twee verdiepingen.

Gemeentelijke reactie.

De in het programma van eisen en ontwerp van de OVT opgenomen 22.000 fietsparkeerplaatsen zijn gebaseerd op prognoses voor wat betreft de fietsparkeerbehoefte in 2025. Mocht in de toekomst een uitbreiding noodzakelijk zijn dan zal op dat moment worden bekeken waar die het beste kan worden gerealiseerd en zullen indien nodig nieuwe planologische procedures worden doorlopen.

30. De 'Rabopassage' moet betrokken worden in dit plan.

Hoewel de Rabopassage geen deel uitmaakt van het plan, maakt deze onlosmakelijk deel uit van de OVT, inclusief stijgpunten naar alle perrons. Op de plankaart zou daarom hiernaar verwezen moeten worden en Rover verzoekt mee te delen dat al het mogelijk wordt gedaan om deze passage tot stand te brengen.

Gemeentelijke reactie.

De zogenaamde Rabobrug maakt geen deel uit van het nu voorliggende plan. Hiervoor zal een afzonderlijke procedure worden gevoerd. Deze is inmiddels ingediend op 30 juni 2008 onder kenmerk BV2085555. Er is, gelet op de afstand van de Rabobrug tot de OVT, overigens geen sprake van een onlosmakelijk onderdeel van de OVT. Het is een verbinding die vooral bedoeld is voor langzaam verkeer van west naar oost in de stad over de sporen heen.

31. De routes voor bus en tram.

Routes voor tram en bus zijn van cruciaal belang voor het ontwikkelen en behouden van een goed netwerk voor het stads- en streekvervoer. Het tram- en busnetwerk in de omgeving van de OVT is nog lang niet geheel ontwikkeld. Er is nog geen samenhangende visie. Daarom verzoekt Rover om alle mogelijkheden ten behoeve van het ontwikkelen en behouden van tram- en busverbindingen open te houden en op plankaart aan te geven. Verder geeft Rover concreet een aantal bus- en tramlijnen aan die open moeten blijven.

Gemeentelijke reactie.

Ook dit verzoek ziet toe op een onderwerp dat geen deel uitmaakt van het voorliggende plan. De gemeente onderschrijft het belang van een goed geregeld openbaar vervoer in en rond het stationsgebied. Voor HOV- banen die wijzigen zullen één of meer afzonderlijke planologische procedures worden gevoerd in geval van strijdigheid met geldende bestemmingsplannen.

STICHTING STOP LUCHTVERONTREINIGING UTRECHT (SSLU).

STICHTING STEDENBOUWKUNDIGE HERSTEL STATIONSGBIED UTRECHT.

STICHTING ZELFSTANDIGE ONDERNEMERS UTRECHT.

32. Bereikbaarheid binnenstad zeer negatief beïnvloed.

Door verplaatsing tramterminal naar westzijde van station wordt bereikbaarheid van de binnenstad ernstig verslechterd.

Gemeentelijke reactie.

De verplaatsing van de tramhalte is opgenomen in het Masterplan en structuurplan Stationsgebied. Daarin is vermeld dat de tram in de toekomst naar de westzijde van het station wordt verplaatst.

Door de interwijkverbinding die een onderdeel vormt van de vrijstelling voor de OVT ontstaat er ten opzichte van de huidige situatie een aanzienlijke verbetering. Door een overkapte verbinding van west naar oost en omgekeerd ontstaat er juist een betere en

snellere verbinding voor voetgangers van het westelijk deel van de stad naar de binnenstad.

De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer en de tram blijft gewaarborgd. De bereikbaarheid van de binnenstad wordt met name door de interwijkverbinding als onderdeel van de Centruboulevard verbeterd omdat daardoor een overkapte verbinding ontstaat van west naar oost en omgekeerd. De verplaatsing naar de westzijde van de tram was al in het Masterplan vastgelegd.

33. Onverantwoorde uitbreiding van winkeloppervlakte.

Door de voorgenomen uitbreiding van winkeloppervlakte dreigt een aanzienlijke overbewinkeling in het centrum van de stad. De gemeente heeft geen enkel distributie planologisch onderzoek gedaan waaruit blijkt dat voldoende koopkracht wordt gebonden aan het centrumwinkelgebied.

Gemeentelijke reactie.

Er is slechts sprake van een beperkte toevoeging van commerciële ruimte en, zoals in de ruimtelijke onderbouwing ook is aangegeven, zal het slechts gaan om stationsgerelateerde detailhandel, die specifiek op de reiziger is gericht en waarvan de afmetingen per vestiging beperkt zijn, juist ter waarborging van dit specifieke karakter. Zie ook reactie op zienswijze 2. Wij zien dan ook niet in dat daardoor een overbewinkeling in het centrum van de stad zou ontstaan.

34. Luchtkwaliteitsberekeningen zijn onvolledig.

Aangegeven staat dat de trein- en busbewegingen tot 2020 zullen verdubbelen. Bij de luchtkwaliteitsberekeningen zijn vervuilende diesellocomotiefbewegingen ten onrechte niet meegenomen. Evenmin als de verdubbeling van de busbewegingen die de nu reeds bestaande ernstige luchtvervuiling zal verslechteren. Toename van busbewegingen is niet verantwoord. Dieselbussen moeten vervangen worden door geëlectrificeerd openbaar vervoer.

Gemeentelijke reactie.

De OVT heeft géén zelfstandige verkeersaantrekkende werking, ook niet voor het aantal bussen. De OVT betreft slechts een veranderde indeling van de halteringsplaatsen voor bussen in het Stationsgebied.

Het aantal diesellocomotiefbewegingen is beperkt van karakter, maar verandert ook niet als gevolg van de aanleg van de OVT. Het effect van de diesellocomotief-bewegingen zal in zowel de autonome situatie als de plansituatie verwaarloosbaar zijn. Dieselmotoren van bussen zullen moeten voldoen aan de normen Euro 4 (2006–2009) en Euro 5 (vanaf 2009). Bij de luchtkwaliteitsberekeningen is hiervan ook uitgegaan.

35. Verschraling van de binnenstad.

Voorzover de plannen van de OVT eveneens het stadskantoor impliceert zijn hier ernstige bezwaren tegen. Er is reeds een stadskantoor aan de Minrebroederstraat.

Die moet daar blijven. Niet alleen de winkels gaan kapot, ook de culturele en bestuurlijke functies worden aan de binnenstad onttrokken.

Gemeentelijke reactie.

Het stadskantoor maakt geen deel uit van de onderhavige vrijstellingsprocedure. Daarbij ziet deze vrijstelling niet toe op enige culturele dan wel bestuurlijke functie. Daarnaast zien wij niet in dat een vernieuwde OVT een verschraling van het winkelaanbod in de binnenstad tot gevolg kan hebben.

36. Luchtkwaliteitsonderzoek heeft gebreken.

De gecorrigeerde achtergrondconcentraties worden ten onrechte niet geëxpliciteerd. De verkeersintensiteiten kloppen niet met intensiteiten uit andere documenten en zijn niet met recente tellingen in overeenstemming. De fractie 'zwaar' en 'middelzwaar' kloppen niet met de uitkomsten van recente waarnemingen en lijken een slag in de lucht. De gemiddelde snelheden zijn op veel wegvlakken 'stagnerend' i.p.v. normaal stadsverkeer. De 'afstand tot de wegas' is in veel gevallen te groot. Parkeerbewegingen zouden overal en bij elk wegvak 25 per etmaal zijn. Dit klopt natuurlijk niet. Onterecht zijn veel 'blootgestelden' aan bijvoorbeeld de Weg der Verenigde Naties, Beneluxlaan niet meegenomen. Daar wonen namelijk wel degelijk mensen. Het niet meenemen van deze 'blootgestelden' op routes waar naar verwachting extra overschrijding zal plaatsvinden vertekent het saldo aanzienlijk.

Gemeentelijke reactie.

De achtergrondconcentraties zijn inderdaad niet geëxpliciteerd, maar worden bekend verondersteld en kunnen bij de gemeente worden opgevraagd. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig van de afdeling Verkeer & Vervoer en zijn berekend op basis van het verkeersmodel VRU 1.31 UTR. Daar wij niet weten met welke documenten door reclamant wordt vergeleken en met welke recente tellingen wordt vergeleken kunnen wij niet beoordelen of een juiste vergelijking is gemaakt. De fracties zwaar en middelzwaar zijn gebaseerd op tellingen, uitgevoerd in opdracht van de afdeling Verkeer & Vervoer en zijn dan ook geen slag in de lucht. De gemiddelde snelheden zijn gebaseerd op de feitelijk praktijksituatie over een etmaal, waarbij volledig stagnerend verkeer theoretisch gesproken niet voorkomt. De afstand tot de wegas is berekend conform het geldende Meet- en rekenvoorschrift.

Het aantal parkeerbewegingen is gesteld op 25, omdat dit alléén effect heeft op de concentratie van benzeen. Alléén bij zeer hoge aantallen parkeerbewegingen (meer dan duizenden parkeerbewegingen) kan overschrijding van de grenswaarde voor benzeen ontstaan.

Bij de bepaling van het aantal blootgestelden zijn alle woningen betrokken die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn binnen 15 m, vanaf de wegrand. Dit is gebeurd conform de

daarvoor geldende regelgeving. Het aantal blootgestelden is bepaald op basis van het aantal woningen vermenigvuldigd met de gemiddelde woningsamenstelling. Bewoning op meer dan 15 m afstand van de wegrand wordt dus inderdaad niet meegenomen in de berekening van het blootstellingsoverschrijdingsvolume. Ook dit is conform de geldende regelgeving.

37. Saldering is in strijd met regelgeving.

Gemeentelijke reactie.

In het bij het Structuurplan Stationsgebied behorende luchtrapport is reeds vastgelegd dat de salderingsmaatregelen in het gehele Stationsgebied het invoeren van een milieuzone en schonere bussen zijn. Tot de maatregelen verschonen van de bussen en de milieuzone is besloten in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling van het Stationsgebied, omdat deze maatregelen juist daar een positief effect hebben. Die salderingsmaatregelen voldoen aan de voorwaarden in de geldende wet- en regelgeving. Het projectgebied van de OVT valt binnen het gebied waar de salderingsmaatregelen gelden. De salderingsmaatregelen zijn eerder uitgevoerd dan de realisatiedatum van het project (milieuzone in 2007 ingevoerd en schone bussen minimaal met Euro-5 filters in 2010). Tot het verschonen van de bussen is besloten door het Dagelijks Bestuur van het BRU.

Daarmee is voldaan aan de vereiste dat salderen is toegestaan mits een maatregel wordt genomen in samenhang met de uitoefening van een bevoegdheid.

De berekening van de luchtkwaliteit is uitgevoerd met het CARII 6.1.1-model, waarin reeds rekening wordt gehouden met lagere emissiefactoren voor auto's, bussen en vrachtauto's als gevolg van de autonome verschoning van het wagenpark in Nederland. Ook komt dit tot uiting in lagere achtergrondconcentraties in de toekomst. Er zal een actualisatie plaatsvinden met CAR 7.0 voordat de vrijstelling wordt verleend.

Voor de berekening van de effecten van de milieuzone en de schone bussen heeft de gemeente dan ook alléén het aanvullende effect van het verschonen van de Utrechtse bussen en de Utrechtse milieuzone berekend. Deze effecten zijn dus niet verdisconteerd in de achtergrondconcentraties. De gemeente rekent zich dus niet ten onrechte rijk en doet niet aan dubbeltelling, maar berekent alléén het aanvullende effect.

Geen garantie voor het schoner worden van de stads- en streekbussen.

De verschoning van de bussen is voldoende hard met het BRU geregeld en een aantal maatregelen (aanschaf Euro-5 bussen met roetfilter en aanbrengen roetfilter op Euro-3 bussen) ten behoeve van verschoning van het buspark zijn reeds gerealiseerd. Zie ook de beantwoording onder 10.

BIL ADVOCATENKANTOOR, namens Kruys BV te Vleuten

38. Strijdigheid met het bestemmingsplan.

Reclamant geeft aan dat het plan op tal van punten in strijd is met diverse bestemmingsplannen, welke bestemmingsplannen bovendien in strijd met wetgeving nimmer zijn geactualiseerd.

Gemeentelijke reactie

Het ter inzage gelegde vrijstellingsverzoek is inderdaad strijdig met enkele bestemmingsplannen (alle genoemd in de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing). Was er geen strijdigheid dan kon de bouwvergunning zonder afzonderlijke procedure verleend worden. De wetgever biedt in artikel 19 WRO expliciet de mogelijkheid om in afwijking van een geldend bestemmingsplan een vrijstellingsprocedure te voeren voor de realisering van een project. Indien het gaat om een bestemmingsplan dat ouder is dan 10 jaar is daarvoor een voorbereidingsbesluit vereist. Voor het stationsgebied geldt een voorbereidingsbesluit voor 2 jaar (tot juni 2009).

39. Vrijstellingsprocedure is niet de juiste weg.

Een plan van deze omvang leent zich niet voor een vrijstellingsprocedure, een bestemmingsplanherziening geïnitieerd door de gemeente (raad en college) was de geëigende weg geweest. Alsdan hebben de provincie en het rijk ook een mede-initiërende en controlerende rol. De voorzieningen voor rechtsbescherming voor belanghebbenden worden nu geschonden. Deze grote ontwikkeling wordt nu overgelaten aan de markt.

Gemeentelijke reactie.

De bij indiening van het vrijstellingsverzoek geldende Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft expliciet de mogelijkheid gegeven om, naast bestemmingsplanherzieningen, vrijstellingen te verlenen van bestemmingsplannen. Daarbij is bovendien een onderscheid gemaakt in zwaarte van procedures. De huidige vrijstellingsprocedure betreft de zwaarste procedure ex artikel 19 lid 1 WRO en deze procedure is met voldoende rechtswaarborgen omkleed. Inwinnen van zienswijzen, toestemming van de provincie en gemeenteraad maken deel uit van deze procedure. Nu het bovendien om een bevoegdheid gaat van de gemeente behoeft reclamant niet te vrezen dat er plannen worden vergund waar de gemeente (college en raad) en de provincie het niet mee eens zijn.

40. Slordige planvorming/geen rechtsgeldig verzoek om vrijstelling.

Onduidelijk is wie nu de aanvraag heeft gedaan. Op de aanvraag staat NS Railinfrabeheer BV met een KvK nummer, deze vennootschap is echter onder dat vermelde nummer niet aan te treffen. Evenmin staan de juiste onderdelen in het Handelsregister geschreven en is de ondertekening gedaan door een vermoedelijk onbevoegde.

Gemeentelijke reactie:

Railinfrabeheer B.V. is de rechtsvoorganger van ProRail. Het KvK nummer op de brief is nu het KvK nummer van ProRail. Wij zien geen aanleiding aan te nemen dat er sprake is van een onbevoegd gedane aanvraag.

41. Onzorgvuldige tervisielegging.

Onduidelijk is welk plan nu eigenlijk ter visie ligt. Geen heldere inventarisatielijst welke bescheiden ter visie liggen. Een aantal in het vrijstellingsverzoek genoemde stukken ontbreken. De aangeduide planbeschrijving d.d. 25 juni 2007 ontbreekt, het plan zelf ligt dus niet ter visie. Onderzoeksrapporten ontbreken evenals saneringsplannen en het SBNS, voorlopige rapportage NS emplacement Utrecht.

Gemeentelijke reactie.

Bij de publieksbalie Bouwen, Wonen en Ondernemen van StadsOntwikkeling aan het Rachmaninoffplantsoen hebben alle bij deze vrijstellingsprocedure behorende stukken ter inzage gelegen. Deze set is tot en met de laatste dag van de ter inzage legging compleet geweest.

De stukken die reclamant noemt lagen wel degelijk ter inzage. In de ruimtelijke onderbouwing was een lijst opgenomen van alle ter inzage liggende stukken. Indien reclamant van oordeel was dat er stukken ontbraken dan had hij dit tijdig aan kunnen geven zodat verwarring hierover verholpen kon worden.

42. Delegatiebevoegdheid ontbreekt.

Niet is gebleken dat de gemeenteraad haar bevoegdheid heeft gedelegeerd aan B&W. Mocht dit wel zijn gebeurd vindt reclamant het zeer triest dat de raad de beslissingsbevoegdheid van veruit de belangrijkste ontwikkeling in haar gemeente uit handen heeft gegeven.

Gemeentelijke reactie:

Artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bepaalt dat de gemeenteraad op grond van dit artikel een vrijstelling van het bestemmingsplan kan verlenen. Bij besluit van 14 april 2007 (in werking getreden op 15 april 2007) heeft de gemeenteraad besloten om deze bevoegdheid, onder voorwaarden, te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. De voorwaarden hebben betrekking op een buitenwettelijke melding van het plan aan en het horen van de commissie voor stedelijke ontwikkeling. Dit besluit heet voluit het delegatiebesluit ex artikel 19, eerste lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening 2007. Het besluit hebben wij bekendgemaakt in het Gemeenteblad van Utrecht 2007, nr 28. Het betreft raadsbesluit nummer 53 van jaargang 2007. Aan de genoemde voorwaarden van het delegatiebesluit wordt voldaan en daarmee zijn wij bevoegd deze vrijstelling op grond van artikel 19 lid 1 van de WRO te verlenen.

43. Een aantal 'rapporten' maakt geen deel uit van het plan.

Reclamant stelt dat een aantal rapporten (Luchtrapportage OVT en luchtrapportage structuurplan stationsgebied, rapportage 'afvoer hemelwater en de ruimtelijke onderbouwing) niet ten tijde van de aanvraag door aanvrager is bijgevoegd zodat deze geen deel uitmaken van het plan.

Gemeentelijke reactie:

Wij kunnen reclamant niet volgen in de stelling dat omdat bepaalde rapporten niet bij de aanvraag zijn bijgevoegd, deze geen deel uitmaken van het plan. Om een verzoek om vrijstelling ontvankelijk te verklaren dienen voldoende gegevens te worden aangeleverd die

nodig zijn om het plan goed te kunnen beoordelen. Naar aanleiding van de interne advisering vanuit de verschillende disciplines kan er een extra onderzoek/ rapportage vereist zijn. Tevens kan het zijn dat wel opdracht is gegeven tot het uitvoeren van onderzoek, maar dat de rapportages nog gemaakt moeten worden. Ook kan het zijn dat bepaalde rapporten onder gemeentelijk beheer worden opgesteld.

Het is dus niet noodzakelijk dat ten tijde van de aanvraag alle relevante rapporten dan wel andere stukken worden ingediend. De Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat besluiten zoals het verlenen van een vrijstelling dienen te worden voorbereid conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Wij zijn gehouden het ontwerp van het te nemen besluit met alle daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een boordeling van het ontwerp, ter inzage te leggen. Het is dus van belang dat bij de ter inzage legging (ook wel ter visie legging genoemd) alle relevante rapporten aanwezig moeten zijn om deel uit te kunnen maken van het plan. Welke stukken betrekking hebben op het vrijstellingsverzoek staat in de ruimtelijke onderbouwing van 17 april 2008 duidelijk beschreven. Zie ook het antwoord bij het vorige punt van reclamant.

44. Luchtkwaliteit verslechtert volgens het rapport.

Conclusie van het luchtkwaliteitsrapport is dat een aanmerkelijke verslechtering van luchtkwaliteit bij uitvoering van het plan het gevolg zal zijn. Er wordt dus niet voldaan aan geldende luchtkwaliteitseisen.

Gemeentelijke reactie.

Zie voor de salderingsmaatregelen de zienswijze beantwoording onder 10 en 37.

45. Verslechtering milieusituatie.

Uit de aanvullende MER blijkt dat het gevolg van het plan een aanmerkelijke verslechtering van de milieusituatie zal zijn. Één van de oorzaken is toename verkeersbewegingen. De aangeduide compensatiemaatregelen en wijze van saldering bieden onvoldoende soelaas en zijn in strijd met de wet.

Gemeentelijke reactie.

Zie ook bij zienswijze 37 en in bijlage 3 van deze zienswijzennota.

46. Luchtrapportage structuurplan Stationsgebied.

Hieruit blijkt een aanmerkelijke toename van NO₂ in periode 2010–2015. Dus is het plan in strijd met nationale en Europese regelgeving. De aan deze rapportage ten grondslag gelegde cijfers stemmen niet overeen met de gegevens en cijfers ten grondslag gelegd aan overige onderdelen van ‘het plan’.

Gemeentelijke reactie.

Uit het luchtrapport bij het Structuurplan Stationsgebied blijkt dat de ontwikkeling van het Stationsgebied in zijn totaliteit voldoende kan worden gecompenseerd door de salderingsmaatregelen milieuzone en schone bussen. De diverse ruimtelijke ordeningsbesluiten over de ontwikkelingen van het Stationsgebied worden vergezeld door luchtrapportages waarbij ook de saldoboekhouding wordt aangegeven in relatie tot het

betreffende project, waarbij wordt uitgegaan van de salderingsruimte in het luchtrapport bij het structuurplan Stationsgebied. De luchtrapportage d.d. 12 maart 2008 is opgesteld met een actuele CARII-model-versie en op basis van de geldende wet- en regelgeving en meet- en rekenvoorschriften.

47. Plan voldoet niet aan wettelijke voorschriften ter zake van water.

Dit blijkt uit de rapportage ‘afvoer hemelwater’ (movares NL BV).

Gemeentelijke reactie:

Nu reclamant deze conclusie niet nader onderbouwt en ons niet duidelijk is welk deel van de rapportage erop wijst dat niet voldaan wordt aan de wettelijke voorschriften ter zake van water, gaan wij uit van de juistheid van de rapportage. Daarbij verwijzen wij volledigheidshalve naar het advies van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. De HSDR heeft een positief advies afgegeven over het plan, omdat er voldaan wordt aan het “standstill beginsel”, wat inhoudt dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat.

48. Financiële onderbouwing ontbreekt in ruimtelijke onderbouwing.

Te voorzien is dat uitvoering van het plan tot grote financiële rampspoed voor de gemeente zal leiden. Kennelijk beoogd de gemeente dit voor zich uit te schuiven en niet openbaar en controleerbaar te maken. Een regeling voor vergoeding van schade van de door het plan en planuitvoering getroffen ontbreekt.

Gemeentelijke reactie:

In de ruimtelijke onderbouwing is een paragraaf opgenomen, genaamd ‘financiële uitvoerbaarheid’. Zie voorts onze reactie op punt 5 van deze zienswijzenbeantwoording. De genoemde financiële gevolgen vallen uit de ruimtelijke onderbouwing bij het onderhavige vrijstellingsverzoek niet af te leiden.

49. Bodemonderzoek.

Uit het sterk verouderde bodemonderzoeksrapport d.d. 13 maart 2001 blijkt dat er sprake is van ernstige verontreiniging en onzekerheid over aanwezigheid ondergrondse tanks.

Gemeentelijke reactie:

Voor het gehele stationsgebied zijn de afgelopen jaren diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze hebben alle ook ter inzage gelegen. Het rapport waar reclamant naar verwijst heeft betrekking op het Jaarbeursplein. Voor specifiek de OVT is een rapport opgesteld op 31 mei 2007. Hierin is de mogelijk aanwezige tank niet meegenomen aangezien de tank niet valt binnen het plangebied van de OVT. Mocht hiertoe aanleiding zijn dan zullen aanvullende actuele onderzoeken moeten worden ingediend. Zoals ook aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing d.d. 17 april 2008, zullen deze echter bij de aanvraag om bouwvergunning moeten worden ingediend aangezien bij de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden de meest actuele informatie voorhanden dient te zijn.

50. Aanvullend onderzoek naar de natuurwaarden omgeving stationsgebied ontbreekt.

De Quicksan stationsgebied Utrecht geeft aan dat aanvullend onderzoek is geboden. Dit heeft niet plaatsgevonden.

Gemeentelijke reactie:

Voor het gehele stationsgebied is een quickscan flora en fauna gemaakt waarin de natuurwaarden rondom het stationsgebied zijn onderzocht. Deze quickscan die dateert van 10 maart 2008 geeft aan dat er mogelijk beschermde vaatplanten, vleermuizen en broedvogels voorkomen in het gehele stationsgebied en dat deze soortgroepen een mogelijk negatief effect ondervinden als gevolg van de geplande werkzaamheden. Er wordt op gewezen dat aanvullend soortgericht onderzoek nodig is om vast te stellen of beschermde vaatplanten, broedvogels en vleermuizen daadwerkelijk in het gebied voorkomen en hoe deze daarvan gebruik maken. Voor het plangebied OVT is alleen de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen en broedvogels aanleiding geweest om aanvullend onderzoek te doen aangezien de vaatplanten zich elders bevinden.

Voor de vleermuizen is nader veldonderzoek verricht. Een najaarsonderzoek en een voorjaarsonderzoek dient hiervoor plaats te vinden. Uit de tussentijdse rapportage van bSR ecologisch advies blijkt dat op basis van het najaarsonderzoek geen ontheffing vereist is in het kader van de Flora- en Faunawet. De geplande ruimtelijke ingrepen kunnen zonder noemenswaardig risico op verstoring van beschermde flora en fauna plaatsvinden. Uit het voorjaarsonderzoek d.d. 12 Mei 2008, vastgelegd in een advies van bSR van 4 juni 2008 is gebleken dat er geen vliegroutes of verblijfplaatsen zijn aangetroffen, en deze worden hier ook niet verwacht. Ook biedt de onderzoekslocatie geen of slechte mogelijkheden voor vleermuizen om te foerageren. De vestiging van broedende vogels behoort altijd tot de mogelijkheden. Op de onderzoeklocatie zal het hierbij alleen gaan om stadsduiven die zich in richels van gebouwen vestigen.

Er wordt bij de uitvoering zoveel mogelijk rekening gehouden met de conclusies van het rapport.

51. Ontwrichting van de stad Utrecht.

Als gevolg van uitvoering van het plan zal de stad Utrecht nog verder ontwricht worden. Deze ontwrichting is ingezet in de jaren 60/70 met de bouw van Hoog Catharijne.

Gemeentelijke reactie:

De kern van de plannen voor het Utrechtse Stationsgebied is om zoveel mogelijk functies rond het Centraal Station te vestigen. Daardoor zullen winkelend publiek, jaarbeursbezoekers, forenzen en andere doelgroepen meer geneigd zijn gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het versterken van de stedelijke concentratie versterkt zowel de stad als haar omgeving. In Utrecht leidt de stedelijke concentratie tot meer commerciële activiteit in de binnenstad en tot vernieuwing en programmatische versterking van het Stationsgebied. Stedelijkheid draagt op deze manier bij aan differentiatie, omdat door de verdichting in het centrum minder druk ontstaat op de groene gebieden in stad en regio. Wij zijn dan ook niet van mening dat er sprake is van ontwrichting, maar eerder sprake van

een versterking van de stedelijke concentratie. Overigens heeft het rijk het stationsgebied aangewezen tot Nationaal Sleutel Project.

52. Uitvoering van het plan is vooralsnog onmogelijk.

Aanwezige kabels en leidingen in het gebied zijn naar verluid zoekgeraakt. Een inventarisatie zal jaren duren. Voordien uitgevoerde werkzaamheden brengen de veiligheid van mens en dier ernstig in gevaar.

Gemeentelijke reactie:

In tegenstelling tot hetgeen door reclamant gesteld wordt, zijn de aanwezige kabels en leidingen in het gebied bekend. De ondergrondse infrastructuur is van wezenlijk belang bij de grootte en complexiteit van de opgave voor het stationsgebied. Dit betekent dat er ook uitgebreid onderzoek naar is gedaan. In het convenant van 5 juli 2007 hebben partijen zoals Eneco Milieu, ENBU, Vitens, KPN Telecom, Volker Stevin Telecom, Casema, Versatel en Verizon hun samenwerking vastgelegd met betrekking tot de ingrijpende veranderingen die de 'onderwereld' van het stationsgebied de komende jaren ondergaat. De partijen hebben de gewenste veranderingen in die onderwereld beschreven in het zogenaamde 'Masterplan Ondergrondse Infrastructuur Stationsgebied'. Met inachtneming van dit masterplan zal de veiligheid van mens en dier voor wat betreft de kabels en leidingen niet in gevaar worden gebracht.

53. Onevenredige en ontoelaatbare verbinding tussen private en publieke belangen.

Aldus ontstaat een ontoelaatbare steun en verboden wijze van steun aan staatsbedrijven en staatssteun aan private bedrijven. Niet is gebleken dat de gemeente hiervoor toestemming heeft van de bevoegde autoriteiten.

Gemeentelijke reactie:

Het rijk heeft het stationsgebied van Utrecht aangewezen als Nationaal Sleutel Project. De gemeente heeft vervolgens met het rijk een uitvoeringsovereenkomst gesloten ter realisering van een nieuwe OVT. Van deze overeenkomst heeft een juridische toets plaatsgevonden op het aspect staatssteun. Hiervan is in casu geen sprake.

DE HEER J.T. BERGSTRA.

Deze reclamant heeft eigenlijk te laat zijn zienswijzen kenbaar gemaakt, maar omdat de inhoud van deze zienswijze overeenkomt met wel tijdig ingebrachte zienswijzen wordt hierop kort ingegaan.

54. De geplande interwijkverbinding voldoet niet aan de aangekondigde eisen.

Aan de zogenaamde Centruboulevard zullen (nagenoeg) geen winkeltjes komen. Er is dus geen sprake van een boulevard en bovendien zal in de stille uren de lange tocht van het ene naar het andere busstation zeer onaantrekkelijk zijn. Voor overstappers van bus naar bus wordt de loopafstand nog extra verlengd omdat het ontworpen looppad aan de Noordzijde van het station is gedacht terwijl het hart van beide busstations aan de zuidkant van de stationstraverse is gesitueerd.

Gemeentelijke reactie:

Deze vrijstelling ziet alleen toe op een onderdeel van de centrumboulevard, te weten de OVT, ofwel de stationshal. Deze is op te delen in drie zones: de transferzone, de commerciezone en de interwijkzone. In alle drie de zones worden commerciële voorzieningen (winkels) gerealiseerd. Om de levendigheid juist te stimuleren is een deel van de winkels ook naar de interwijkzone/ interwijkverbinding georiënteerd. Tevens zijn er drie entree mogelijkheden vanuit de interwijkzone naar de stationshal. Op deze wijze wordt de interwijkverbinding wel degelijk een aantrekkelijke zone om doorheen te lopen. Onder verwijzing naar onderdeel 13 wijzen wij er nogmaals op dat door de overkapping van de interwijkverbinding en de aanwezigheid van commerciële voorzieningen aan de noordzijde van de OVT een route aan de buitenzijde van de stationshal ontstaat, die als onderdeel van de Centruboulevard een belangrijke verbindende functie heeft.

De interwijkverbinding is aan de noordkant gelegen en vormt daar de 'logische' verbinding tussen oost en west Utrecht en dan met name voor de niet-reizigers. Reizigers zullen eerder gebruik maken van de stationshal.

55. Bereikbaarheid oude stadshart.

Twee busstations vormen reeds een forse belemmering om vanuit Utrecht West in het oude stadshart te komen, maar het weren van bus en andere niet treinreizigers uit de aantrekkelijke hal doet letterlijk de deur dicht (er zou toch een OV-chipkaart komen voor al het openbaar vervoer?).

Gemeentelijke reactie:

In het openbaar vervoer worden gesloten en open instapregimes naast elkaar gebruikt. Een gesloten regime betekent dat er altijd kaartcontrole plaatsvindt bij of voor het betreden van het vervoersmiddel. Hiervan wordt in het metrovervoer en in het overgrote deel van het busvervoer gebruik gemaakt. In het tramvervoer is sprake van een verschillend regime per vervoerder. Zij gebruiken gesloten en open instapregimes. In het treinvervoer is thans nog een grotendeels open instapregime. Bij een volledige invoering van de "Openbaar Vervoer Chipkaart en Poortjes" (OVCP) zal het gehele openbaar vervoer moeten worden voorzien van een gesloten instapregime.

De bus en tram maken inderdaad geen deel uit van de beheerste zone waar het regime van OVCP gaat gelden. Echter dit betekent niet dat bus en tramreizigers geweerd worden. Er is slechts sprake van verschillende instapregimes. De OV-chipkaart voor de verschillende vormen van openbaar vervoer is dan ook niet gelijk te stellen met het al dan niet toegankelijk zijn van de OVT met een vervoersbewijs.

Concluderend is de bereikbaarheid van het stadshart vanaf de westzijde als volgt gegarandeerd:

– via de OVT zelf, indien hier sprake is van een "beheerste toegang", kan iedereen die in het bezit is van een OV-chipkaart hier nog steeds gebruik van maken (zie ook antwoord op 54).

- de interwikkverbinding aan de noordkant van de terminal. Deze garandeert de interwikkfunctie voor iedereen (en dus ook niet OV-chipkaartgebruikers) wanneer er in de terminal sprake is van een “beheerste toegang”.

2. Inspraakreacties Aanvullend MER

In juli 2007 is door Bewonersoverleg City Project (BOCP) een zienswijze ingediend over het Aanvullend MER van 18 juni 2007. BOCP wenst deze inspraakreactie integraal ingelast te zien in de vrijstellingsprocedure voor de OVT. Onderstaand is de reactie van BOCP samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

1. Inleiding inspraakreactie

Het MER Stationsgebied Utrecht is in juridische zin verbonden aan het Bestemmingsplan Stationsgebied. De bestemmingsplanprocedure Stationsgebied is gestopt omdat B&W van Utrecht een Structuurvisie Stationsgebied in procedure heeft gebracht met daarbij een Strategische Milieu Beoordeling (SMB). Daarmee vervalt de juridische basis van het MER Stationsgebied Utrecht. B&W van Utrecht koppelen geheel zonder enige juridische grond constant het MER Stationsgebied, de SMB en de Aanvullende MER Stationsgebied aan elkaar. De Gemeenteraad van Utrecht en de Commissie MER moeten deze onterechte koppeling afwijzen.

Gemeentelijke reactie:

Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is in 2000 een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen. Op basis daarvan is besloten dat een Milieueffectrapport (besluit-MER) moest worden opgesteld. Van het MER "Stationsgebied Utrecht (1e fase)" is tezamen met het Masterplan "Stationsgebied Utrecht" openbaar kennis gegeven. Het was de bedoeling om dat MER 1e fase te laten volgen door een MER 2e fase dat zou worden opgesteld voor een op het gehele Stationsgebied betrekking hebbend bestemmingsplan. In 2005 is besloten in plaats daarvan een structuurplan voor het Stationsgebied op te stellen. Daarbij is een Strategische Milieubeoordeling gemaakt. Voor de verschillende ontwikkelingen worden afzonderlijke planologische procedures gevoerd. Een aantal hiervan is m.e.r.-plichtig, zoals de ontwikkeling van casino en megabioscoop en het muziekpaleis. Hiervoor zijn afzonderlijke besluit-MER'en opgesteld. Aangezien de verschillende ontwikkelingen in het Stationsgebied met elkaar samenhangen en voor de eerste 4 grote ontwikkelingen de plannen bekend werden in 2007, is bezien of de integrale milieubeoordeling in het milieurapport van de SMB voor het gehele Stationsgebied nog actueel en bruikbaar was voor de verschillende planologische procedures. Uit die analyse is gebleken dat er sprake was van voortschrijdend inzicht in de te hanteren basisgegevens voor verkeer en vervoer, waaronder de meest recente telcijfers. Verfijning van de integrale milieubeoordeling van de thema's verkeer en vervoer, geluid en luchtkwaliteit was mogelijk. Om die reden is besloten tot het opstellen van het Aanvullend MER. Dit staat niet op zich en moet in samenhang worden gezien met de andere m.e.r.-documenten, zoals het MER "Stationsgebied Utrecht (1e fase) en het milieurapport "Strategische Milieubeoordeling Stationsgebied Utrecht". Op 29 november 2007 heeft de commissie m.e.r. een positief advies uitgebracht over het Aanvullend MER en geoordeeld dat de essentiële informatie in het Aanvullend MER aanwezig is.

2. Inspraakreactie; de theoretische mogelijkheid

Bovengenoemde argumentatie leidt, in de Aanvullende MER, naar een enorm naar beneden bijgestelde auto-intensiteiten op alle wegen. Het college van B&W moet daarom het volgende besluit nemen:

- De gehele infrastructurele (auto)infrastructuur aan de westkant van Utrecht moet herzien worden. De enorme uitbreiding van de infrastructuur is niet noodzakelijk. Ook de financiële inzet kan stop gezet of teruggedraaid worden.
- De (auto)infrastructuur in het projectgebied moet herzien worden. Daarbij kan de parkeernorm voor het zakelijke, recreatief en niet noodzakelijke (auto)verkeer drastisch naar beneden worden bijgesteld.

Als bovenstaande de uitkomst zou zijn, dan voldoet de Aanvullende MER aan de richtsnoer van het Ministerie van VROM. Het zou voor de Aanvullende MER inderdaad een aanvulling op de SMB van het Structuurplan Stationsgebied kunnen zijn. Bovenstaande positieve veronderstelling bestaat niet. Het aanvullende MER zou door de Gemeenteraad van Utrecht en de Commissie MER moeten worden afgewezen.

Gemeentelijke reactie:

Het Aanvullend MER is door het college, als bevoegd gezag in de vrijstellingsprocedure, aanvaard volgens de daarvoor geldende regelgeving. De commissie m.e.r. heeft een positief advies uitgebracht. In de milieuraapportages zijn de gegevens betrokken op het gebied van infrastructuur zoals die in het vastgestelde Masterplan en daarop gebaseerde Structuurplan Stationsgebied zijn aangegeven.

3. Inspraakreactie Verkeersaspecten.

Hoewel in de SMB en de Aanvullende MER gebruik is gemaakt van het VRU 1.31 model, zijn in de Aanvullende MER de auto-intensiteiten naar beneden bijgesteld. Nergens is enig inzicht te krijgen met welke argumentatie deze verschillen verklaarbaar te maken zijn. Dat kunnen niet alleen nieuwe verkeerstellingen zijn. Hoewel het merkwaardig is dat op de plaatsen waar de eerste drie projecten van start (moeten) gaan hier een substantiële verlaging te zien is. Ook laten de opstellers van het rapport buiten beschouwing dat het recreatieve en winkelende bezoek (met de auto) op werkdagen in de binnenstad ook hoog is en dat op zaterdag veel mensen werken in de winkels, horeca etc. in het centrum. De Aanvullende MER zou door de Gemeenteraad van Utrecht en de Commissie MER moeten worden afgewezen.

Gemeentelijke reactie:

De verkeersgegevens zijn gebaseerd op zowel recente tellingen als op de programma's en de daarbij behorende cijfers van de verschillende ontwikkelingen. Daarbij is rekening gehouden met het vastgestelde Structuurplan en de bij de vaststelling door de raad daarin aangebrachte wijzigingen (bij amendement), nl een afname van 1000 woningen en een afname van 100.000 m² b.v.o. kantoren.

4. inspraakreactie Beoordeling Geluidsbelasting

Met het Masterplan Stationsgebied en het Structuurplan Stationsgebied, met al hun milieugegevens, is al te berekenen wat de geluidsbelasting in het gehele plangebied is.

Hoe globaal ook. In onze optiek is dan maar één conclusie mogelijk: het project Stationsgebied kan gezien de globaal berekende geluidsbelasting niet worden uitgevoerd.

Gemeentelijke reactie:

Deze conclusie staat niet te lezen in het Aanvullend MER. In de geluidonderzoeken die voor elke ontwikkeling moeten worden uitgevoerd dient te worden aangetoond dat en op welke wijze voldaan kan worden aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluid.

5. inspraakreactie, Zeezoutcorrectie

Voor de gemeente Utrecht geldt een zeezoutcorrectie van 5 microgram per m³. In onze optiek is deze correctie volslagen onjuist. Een zeezoutkorrel is geen glad gepolijst bolletje. Een zeezoutkorrel is een poreuze korrel waarin zich fijn stof nestelt. Door een correctie toe te staan wordt een vervuilingobject buiten beschouwing gezet. Het BOCP zal in de verdere juridische procedure bij de Bestuursrechter en Raad van Staten deze zienswijze zo goed mogelijk proberen te onderbouwen.

gemeentelijke reactie:

Op basis van de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is een zeezoutcorrectie toegestaan.

6. inspraakreactie Beoordeling Luchtkwaliteit.

Met het Masterplan Stationsgebied, het Structuurplan Stationsgebied en de Aanvullende MER in de hand trekt het BOCP maar één conclusie: het project Stationsgebied kan gezien de luchtverontreiniging niet worden uitgevoerd.

Gemeentelijke reactie:

Uit de in het luchtrapport bij het structuurplan en het milieuraapport voorgestelde salderingsmaatregelen schone bussen en milieuzonering blijkt dat die maatregelen volstaan. Door middel van het bijhouden van de saldoboekhouding wordt voor de verschillende ontwikkelingen in het Stationsgebied duidelijk hoeveel salderingsruimte er per ontwikkeling wordt besteed en hoeveel salderingsruimte er resteert.

Zienswijzen en beantwoording Stads Kantoor

Het voornemen om vrijstelling ex artikel 19 lid 1 te verlenen voor de realisering van het Stads Kantoor heeft ter inzage gelegen vanaf 18 juni 2009 voor 6 weken.

In deze bijlage zijn de in die periode ingediende zienswijzen samengevat weergegeven en per onderdeel – cursief – van een reactie voorzien. Zienswijze 1 bevat een gelijklopende zienswijze namens een bewonersvereniging en twee stichtingen.

Zienswijze 1

BewonersOverleg City Project (BOCP);
Stichting Stedenbouwkundig Herstel Stationsgebied Utrecht (SSHSU);
Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht (SSLU).

a. locatiekeuze

Volgens het college past het oprichten van een stadskantoor ter plaatse in het Structuurplan voor het Stationsgebied. In de ruimtelijke onderbouwing wordt vermeld dat het gebied voor een aantal kantoor milieus de beste vestigingsplek in de stad is: de aanwezigheid van de OV-terminal, de unieke centrumlocatie, de nabijheid van hotels, winkels en uitgaansgelegenheden. En daarnaast de aanwezigheid van de Jaarbeurs.

Reclamanten vinden bovenvermelde argumenten (welke opgenomen zijn in de ruimtelijke onderbouwing) niet valide. Een Stadskantoor bouwen moet gebaseerd zijn op rationele argumenten. Tenzij het college denkt dat een noodzakelijk bezoek aan het stadskantoor een feestdag is (een gecombineerd bezoek aan het stadskantoor tezamen met bovenvermelde (uitgaans)gelegenheden).

Reactie

Er zijn voldoende valide argumenten op grond waarvan deze locatie uitermate geschikt is voor de vestiging van kantoren (zie ook het Structuurplan Stationsgebied). Een stadskantoor past binnen deze kantorenfunctie. Naast de kantoorfunctie is nog sprake van een publieksfunctie.

De gemeente Utrecht staat een beleid voor om de automobiliteit in de gehele stad terug te dringen. Juist omdat het stadskantoor direct grenst aan c.q. qua bouwvolume aangehecht is aan de OV-Terminal is dit een uitgelezen kans om het goede voorbeeld te geven door de automobiliteit van het gemeentepersoneel terug te dringen. Vandaar dat het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het stadskantoor beperkt is tot 270 in totaal.

b. Milieueffectrapportage is in strijd met de wet

De milieueffecten voor de herontwikkeling van het stationsgebied zijn volgens het college vastgelegd in de MER 1^e fase, SMB en de aanvullende MER. Daarnaast zijn er MER's opgesteld voor de Kop Jaarbeurs en het Muziekpaleis. Volgens het college geven alle rapporten samen de samenhang weer met de totale ontwikkeling van het Stationsgebied.

Reclamant heeft meerdere malen beargumenteerd dat uit het samenraapsel van MER rapporten geen cumulatieve gevolgtrekking mogelijk is om te laten zien welke milieueffecten negatief uitpakken in het Stationsgebied. Meerdere malen heeft reclamant betoogd dat de wet t.a.v. de m.e.r. door het college met voeten wordt getreden. Dat de commissie voor de m.e.r. deze toestand gedoogd is voor reclamant reden om te concluderen dat dit overheidsorgaan aan kwaliteit heeft ingeboet.

Reactie

Allereerst merken wij op dat alle mer-procedures conform de wettelijke regelingen doorlopen zijn. De commissie m.e.r. heeft ten aanzien van alle voorgelegde MER'en een positief toetsadvies

gegeven. Er is dan ook geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat deze commissie niet capabel zou zijn of dat het college de van toepassing zijnde regelgeving met voeten zou treden. Het Aanvullend MER is juist opgesteld om de samenhang van het gehele stationsgebied in beeld te brengen. Er is geen sprake van strijd met de wettelijke regels is. Het Aanvullend MER biedt een adequaat inzicht in de milieueffecten van de verschillende plannen in het stationsgebied.

c. Gebruik parkeerplaatsen door medewerkers

Eén van de argumenten om het Stads kantoor te vestigen tussen het huidige spooremlacement en de Mineurslaan is de aanwezigheid van de OV-terminal. Het podium waarin parkeren, de expeditie en de fietsenstalling zijn ondergebracht sluit aan op de OV-terminal. Ondanks alle openbare vervoersmogelijkheden is het noodzakelijk dat er 270 autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Noodzakelijk voor dienstauto's en ambtenaren die de auto voor hun werk daadwerkelijk nodig hebben.

Bovenvermelde organisaties zijn van mening dat er geen medewerkers van de gemeente Utrecht aanwezig zijn die een auto daadwerkelijk voor hun werk nodig hebben. Reclamanten willen in de gemeentelijke reactie graag een overzicht tegemoet zien om welke functie het hier gaat en de frequentie per dag of week dat het gebruik van de parkeerplaatsen rechtvaardigt.

Reactie:

De gemeente streeft bij alle ontwikkelingen naar duurzaamheid. Door de positionering van het Stads kantoor op een zeer centrale, met openbaar vervoer optimaal bereikbare plaats wordt de noodzaak van autogebruik voor woon-werkverkeer geminimaliseerd. Doordat vrijwel alle gemeentelijke diensten en ambtenaren gezamenlijk op één locatie komen te werken, wordt ook het reizen tussen verschillende locaties zoals in de huidige situatie het geval is zo veel mogelijk voorkomen. Hierdoor komt een groot deel van de huidige (auto)kilometers te vervallen. Een deel van de parkeervoorziening van het stads kantoor zal gebruikt worden voor dienstauto's die door ambtenaren voor het werk gebruikt kunnen worden, zoals bouwinspecteurs. Ook is een deel bedoeld voor minder validen en individuele gevallen. Ook zullen er plaatsen zijn voor bezoekers.

Voor het stads kantoor is de parkeernorm gehanteerd uit het Structuurplan Stationsgebied. Deze norm is 1 parkeerplaats per 250m² bvo kantoor van kracht. Dit komt er op neer dat er voor kantoor van 65.000 m² bvo kantoorruimte 260 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 270 plaatsen gerealiseerd.

Ook op andere manieren tracht de gemeente het autoverkeer door medewerkers terug te dringen bijvoorbeeld door geen reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer aan te bieden, maar door alleen reiskostenvergoeding aan te bieden indien van het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt. Door het hanteren van deze parkeernorm en met beleid dat is gericht op het stimuleren van andere vervoerwijzen van het personeel dan de auto levert de gemeente een optimale inspanning voor het minimaliseren van de automobiliteit.

d. Luchtkwaliteit

Het college stelt in de ruimtelijke onderbouwing (blz. 14) dat de realisatie van het stads kantoor, rekening houdend met de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel met de daarbij behorende projectmaatregelen (milieuzone en schonere bussen) niet in betekenende mate zal bijdragen aan de concentraties stoffen in de buitenlucht waarvoor in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer grenswaarden zijn gesteld.

Reactie

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit in werking getreden. Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat ertoe leidt dat Nederland tijdig aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit kan voldoen. Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel gekregen van de huidige grenswaarden, omdat het NSL voldoende garandeert dat hiermee binnen de gestelde termijnen wél aan de grenswaarden kan worden voldaan. Nederland moet nu op 1 juni 2011 aan de norm voor fijn stof (PM_{10}) voldoen en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2).

Het NSL is ontwikkeld in hechte samenwerking tussen rijk en door het rijk aangewezen regio's en bestaat uit de volgende elementen:

- een [Saneringstool](#), waarmee de luchtkwaliteit in heel Nederland in beeld wordt gebracht en waarmee de effecten van nationale en lokale maatregelen zichtbaar worden;
- een omvangrijk maatregelenpakket, met zowel landelijke, regionale als lokale maatregelen. Op deze maatregelen rust een uitvoeringsplicht;
- een monitoringsinstrument, waarmee de voortgang van het NSL wordt bewaakt. Jaarlijks wordt een monitoringsrapportage opgesteld. Als hieruit blijkt dat een maatregel minder effect heeft of een project juist meer vervuiling oplevert, vereist het NSL dat er extra maatregelen worden genomen.

Tevens is bij besluit van 26 juni 2009 bepaald dat de Wet van 12 maart 2009 tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) per 1 augustus 2009 in werking treedt. Dit heeft tot gevolg dat de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof met ingang van 1 augustus 2009 zijn veranderd, hetgeen in onderstaande tabel 1 is opgenomen.

Tabel 1: Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

Stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	60 $\mu g/m^3$ 40 $\mu g/m^3$	1-08-2009 1-1-2015
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer p.j. meer dan 300 $\mu g/m^3$	1-08-09
fijn stof (PM_{10}) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	48 $\mu g/m^3$ 40 $\mu g/m^3$	1-08-09 11-06-2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 75 $\mu g/m^3$ max. 35 keer p.j. meer dan 50 $\mu g/m^3$	1-08-09 11-6-2011

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

De ontwikkeling van het Stationsgebied is opgenomen in het NSL. In tabel 2 is de omschrijving van het Stationsgebied-project in het NSL opgenomen en is tevens opgenomen welke projecten tot nu toe in procedure zijn gebracht. Tevens is in tabel 2 inzichtelijk gemaakt wat het nog te realiseren deel is van het IBM-project Stationsgebied.

	Aantal woningen	Kantoren in m2 b.v.o.	Overige projecten/voorzieningen
Als IBM-project opgenomen in het NSL	1.000	205.000	Totaal 196.300 m2 b.v.o overige voorzieningen + ontwikkeling OV-terminal + terugbrengen water in de

			<i>Catharijnesingel + herstel loop rivier de Leidsche Rijn + autotunnel onder Westplein + 2500 openbare parkeerplaatsen + HOV-banen van en naar Utrecht Centraal</i> ===== <i>Uitgesplitst als volgt: 45.000 m² v.v.o. detailhandel, waaronder 6.000 m² b.v.o. stationsgerelateerde detailhandel (= circa 55.000 m² b.v.o.); 8.800 m² b.v.o. horeca 29.000 m² b.v.o. hotel 70.000 m² b.v.o. leisure (waaronder casino en megabioscoop) 33.500 m² b.v.o. cultuur (o.m. muziekpaleis Vredenburg)</i>
<i>Reeds in procedure gebrachte projecten</i>			
<i>- Woon-winkelgebouw</i>	<i>80</i>		<i>6.400 m² b.v.o. detailhandel</i>
<i>- OV-terminal</i>			<i>OV-terminal 6.000 m² b.v.o. detailhandel</i>
<i>- Muziekpaleis</i>			<i>18.000 m² b.v.o. cultuur</i>
<i>- Stads kantoor</i>		<i>65.000</i>	
<i>- Entreegebouw</i>	<i>73</i>	<i>-3.034</i>	<i>947 parkeerplaatsen 4.532 m² b.v.o. detailhandel -2.579 m² b.v.o. voorzieningen detailhandel</i>
<i>Restant nog te realiseren</i>	<i>847</i>	<i>143.034</i>	<i>terugbrengen water in de Catharijnesingel + herstel loop rivier de Leidsche Rijn + autotunnel onder Westplein + HOV-banen van en naar Utrecht Centraal 42.600 m² b.v.o. detailhandel 1.553 parkeerplaatsen 8.800 m² b.v.o. horeca 29.000 m² b.v.o. hotel 70.000 m² b.v.o. leisure (waaronder casino en megabioscoop) 15.500 m² b.v.o. cultuur</i>

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien aan een van de onderstaande criteria wordt voldaan:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);*
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);*
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);*
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);*

- *het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).*

Aanvullende reactie op de zienswijze:

Ten tijde van het in procedure brengen van het voornemen om artikel 19 lid 1 WRO (oud) toe te passen voor de realisering van het Stads Kantoor was het NSL nog niet in werking getreden. Door het in werking treden van het NSL wordt aan de grenswaarden voldaan, zodat er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit géén belemmeringen zijn voor de realisatie van het Stads Kantoor. Een luchtonderzoek is dan ook niet meer noodzakelijk voor dit project. Het eerder uitgevoerde luchtonderzoek is dan ook niet meer relevant. Ten overvloede wordt echter toch aanvullend gereageerd op de door reclamanten ingediende zienswijzen, die betrekking hebben op het luchtonderzoek.

Het college stelt in de ruimtelijke onderbouwing (blz. 14) dat de realisatie van het stads Kantoor, rekening houdend met de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel met de daarbij behorende projectmaatregelen (milieuzone en schonere bussen) niet in betekenende mate zal bijdragen aan de concentraties stoffen in de buitenlucht waarvoor in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer grenswaarden zijn gesteld.

Reclamanten hebben meerdere malen in bezwaar en beroep betoogd dat de luchtberekeningen en uitleg van de wet die het college hanteert niet juist zijn. Specifiek gaat het om de volgende onjuiste veronderstellingen:

- Niet alle relevante wegen waar significante gevolgen optreden zijn meegenomen in de berekening van de gewijzigde verkeersintensiteiten.*

Reactie:

Voor de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van het gehele stationsgebied zijn voor het hoofdwegennet van Utrecht de wegen geïnventariseerd, waarop significante veranderingen van de verkeersintensiteiten plaatsvinden. Daarbij kan het zijn dat ontsluitingswegen van specifieke projecten, vanwege de lage intensiteit niet zijn meegenomen in de berekening, omdat daar ook in de eindsituatie géén grenswaarde-overschrijdingen plaatsvinden.

- de extra verkeersbewegingen die ontstaan als gevolg van de diverse bouwplannen worden niet meegenomen of zijn onwaarschijnlijk laag.*

Reactie:

De gehele ontwikkeling van het Stationsgebied is opgenomen in het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. De conclusie van reclamant dat de extra verkeersbewegingen van de diverse bouwplannen niet worden meegenomen is dus onjuist.

Voor het Stads Kantoor is berekend dat de verkeersaantrekkende werking 4.700 mvt/dag bedraagt, hetgeen niet onwaarschijnlijk laag is te noemen.

- manipulaties ten aanzien van de invoergegevens, zoals wegtype, snelheidstype (dan "d" naar "c"), stagnatiefactor (van "c" naar "d"), etc. zijn zeer discutabel.*

Reactie:

Reclamant suggereert dat de gemeente invoergegevens, wegtypes en stagnatiefactoren manipuleert. Veranderingen in invoergegevens, zoals verkeersintensiteiten zijn het gevolg van de introductie van een nieuw verkeersmodel, hetgeen hierna zal worden toegelicht. Voor wat betreft het wegtype en de stagnatiefactor kan het volgende worden opgemerkt: Tot en met 2005 heeft de gemeente voor veel wegen de classificatie "d"(stagnerend stadsverkeer) gehanteerd, waar de gemeente vanaf 2006 de classificatie "c" (normaal stadsverkeer) wordt gehanteerd. Deze wijziging heeft te maken met de verfijning van het CAR-model in 2006 waardoor het invoeren van een snelheidstype "d" niet langer

voor deze wegen passend is. Gelijktijdig met de toepassing van het verfijndere CAR-model, heeft de Gemeente in 2006 alle wegen opnieuw beoordeeld en vastgesteld welke stagnatie op de wegen plaatsvond.

Tot en met CAR-model versie 5.1 was het voor de gemiddelde stadsweg alléén mogelijk om te kiezen uit de snelheidstypes: doorstromend stadsverkeer, normaal stadsverkeer en stagnerend stadsverkeer zonder dat hierbij enig onderscheid in de feitelijke stagnatie kon worden gemaakt. Daarnaast was het mogelijk om te kiezen voor snelheidstype "b" (provinciale weg), hetgeen in Utrecht bijvoorbeeld van toepassing is op de Waterlinieweg en NRU. De classificatie snelheidstype "d" (stagnerend verkeer) kwam feitelijk overeen met 100% stagnerend verkeer op de weg. Dit is een theoretische situatie die in de praktijk nooit voorkomt. Op het moment dat er enige stagnatie op een weg voorkwam kon derhalve alleen worden gekozen tussen een kwalificatie van 100% stagnerend verkeer (snelheidstype "d") of de kwalificatie geen stagnatie (snelheidstype "c"). Indien voor wegen met enige stagnatie gekozen werd voor de kwalificatie snelheidstype "c" leverde dit een onderschatting op, terwijl dit bij de kwalificatie snelheidstype "d" juist een (forse) overschatting opleverde. De Gemeente heeft vanuit het oogpunt van een worst-case benadering van de berekeningen van de luchtkwaliteit in dergelijke gevallen steeds gekozen voor de kwalificatie snelheidstype "d" waardoor voor deze wegen feitelijk een forse overschatting in de berekeningen plaatsvond. Door onder andere de Gemeente is bij de opstellers van het CAR-model aangedrongen op een verbijzondering van de snelheidstypen in het model, waarmee met de feitelijke mate van stagnatie rekening kon worden gehouden. Vanaf 2006 is deze verbijzondering in het CAR-model (versie 6.1) geëffectueerd. In bijlage b van de handleiding van het CAR-model is deze verfijning van het model toegelicht.

Waar de Gemeente tot 2006 voor de straten met enige vorm van stagnatie op basis van de worst-case benadering had gekozen voor snelheidstype "d" (volledige stagnatie), heeft er na de aanpassing van het CAR-model een nieuwe beoordeling van alle wegen plaatsgevonden. Bij deze beoordeling is het percentage stagnatie nauwkeurig geschat en is vervolgens het bijbehorende snelheidstype bepaald. Sindsdien zijn er géén wegen meer met een beoordeling van snelheidstype "d" (volledig stagnerend verkeer), maar is er voor de wegen met enige stagnerend verkeer een percentage stagnerend verkeer gehanteerd. De wijziging in de gehanteerde snelheidstypen voor verschillende wegen vindt zoals hiervoor uiteengezet zijn oorsprong in de verdere verfijning van het CAR-model. Hiermee is de Gemeente niet uitgegaan van (feitelijk) minder stagnatie op die wegen, maar heeft de Gemeente juist de stagnatie op de verschillende wegen nauwkeuriger in het CAR-model kunnen verwerken. In uitzondering hierop is bij de herbeoordeling voor een aantal wegen vastgesteld dat hier feitelijk in het geheel geen stagnatie optreedt, zodat voor deze wegen ook geen stagnatiefactor is gehanteerd. De juistheid van het voorgaande is overigens ook door de Rechtbank Utrecht bevestigd in haar uitspraak van 11 juni 2009 (LJN: B17442).

- d. de voorspellingen van de verkeersintensiteit die ingevoerd worden in het verkeersmodel VRU laten grote verschillen zien, afhankelijk van de gebruikte versies (versie 1.31 en 2.0). Om die reden moet ernstig getwijfeld worden over de empirische waarde van de invoervariabelen;

Reactie:

Voor de berekening van de verkeersaantrekkende werking is gebruik gemaakt van het door het college van B&W op 15 januari 2008 vastgestelde actuele verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. Onderdeel van het VRU-model is het berekenen van aantallen aankomsten en vertrekken per zone, het koppelen van die aankomsten en vertrekken voor alle zones tot verplaatsingen en het verdelen van die verplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen, zoals fiets, openbaar vervoer en (personen)auto. Tussen de door B&W in de loop der jaren gehanteerde verschillende opvolgende verkeersmodellen (VRU 1.095, 1.31 en 2.0) bestaan verschillen. Het is gebruikelijk dat de programmvulling van het VRU-verkeersmodel periodiek (eens per 2-3 jaar) wordt geactualiseerd.

Deze actualisatie bestaat er onder meer uit dat de zogenaamde programmvulling (waaronder de ontwikkeling van woningbouw, bedrijfs- en kantoor-terreinen en infrastructuur) waarover nieuwe of aanvullende bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden daaraan wordt aangepast. Daarbij is van belang dat het VRU-verkeersmodel de technische en inputontwikkelingen van het regionale verkeersmodel van de BRU volgt (waarin de laatste regionale en provinciale inzichten zijn verwerkt. De omstandigheid dat onder meer de bouwproductie in Leidsche Rijn langzamer is verlopen dan in het voorjaar van 2005 bij de vaststelling van de programmvulling voor VRU 1.31 werd geschat, is een dergelijke actualisatie die thans in het verkeersmodel VRU 2.0 is verwerkt. Daarnaast was het model VRU 1.31 ook gebaseerd op de destijds gerechtvaardigde aanname dat een groter deel van het bouwprogramma in het Stationsgebied op een eerder moment zou zijn opgeleverd. Op basis van dit voortschrijdend inzicht zijn de invoergegevens geactualiseerd.

- e. de factor zwaar- en middelzwaar verkeer voor de meest relevante wegen zijn gebaseerd op niets meer dan nat vingerwerk;

Reactie:

De Gemeente baseert in VRU 2.0 de verdeling over de klassen, c.q. de percentages middelzwaar en zwaar verkeer op verrichte visuele tellingen. De telgegevens hebben betrekking op de periode waarin er visueel is geteld en moeten derhalve worden omgerekend naar jaargemiddelde weekdagen. Immers daarvan moet bij luchtkwaliteitberekeningen worden uitgegaan. Daarbij zij opgemerkt dat de Gemeente in luchtkwaliteitberekeningen een afzonderlijke categorie kent, ergo bussen worden in die rapporten niet gerekend tot middelzwaar of zwaar verkeer. Overigens zij nog opgemerkt dat voor een toekomstjaar uiteraard geen tellingen voorhanden kunnen zijn. Voor een toekomstjaar wordt derhalve op basis van de actuele tellingen en expert judgement gerekend met een zo goed mogelijke inschatting van het te verwachten percentages middelzwaar en zwaar verkeer. Het bepalen van dergelijke percentages voor de toekomst door middel van expert judgement is een algemeen geaccepteerde methode.

- f. volgens het college is zowel de intensiteit als de stagnatie afgenomen, terwijl overal buiten Utrecht het autoverkeer jaarlijks met 2% toeneemt;

Reactie:

De stelling van reclamanten dat van een verkeersgroei van 2% moet worden uitgegaan, berust op een onjuist uitgangspunt. Dat de verkeersgroei in Nederland thans 2% zou bedragen, betekent uiteraard niet dat daarmee op alle wegen in Nederland een groei van 2% zal plaatsvinden. Elke regio, elke stad, elk stadsdeel en elke straat kent zijn eigen beeld, dat sterk kan afwijken van de gemiddelde landelijke groei. Waar landelijk een groei kan plaatsvinden, kan lokaal een afname te zien zijn. Zoals al eerder aangegeven maakt de Gemeente voor de berekening van de verkeersintensiteit gebruik van het gedetailleerde verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. Met het gebruik van een dergelijk instrument beschikt men over exactere cijfers voor toekomstjaren dan wanneer men op basis van een algemene trend van 2% groei per jaar een inschatting maakt van de verkeersintensiteiten op wegen. Dankzij het door de Gemeente gehanteerde verkeersmodel worden berekende verkeersrelaties via een systeem van het berekenen van in de tijd kortste routes over het gehele wegennet aan de diverse wegen en routes "toegedeeld", waarbij de verdeling over alle wegen in het model wordt geschat. Afhankelijk van de toekomstige groei of juist afname van inwonertal en/of werkgelegenheid in bepaalde zones kan er sprake zijn van toe- of afname van verkeer op een bepaalde weg. Zo zal in en in de omgeving van het groeigebied Leidsche Rijn de toename van verkeer op de wegen aanzienlijk groter zijn dan het gemiddelde voor de gehele stad en op andere plaatsen kleiner of kan zelfs sprake zijn van een afname. Dat de gemeente terecht niet uitgaat van een algemeen groeicijfer van 2% groei per jaar, blijkt ook uit de uitspraak van de Rechtbank Utrecht van 11 juni 2009 (LJN: B17442). In deze uitspraak heeft de bestuursrechter uitgesproken dat het gebruik van een algemeen groeicijfer enkel bruikbaar is indien

geen betere beschikbare informatie voorhanden is. Het verkeersmodel van de Gemeente wordt door de Rechtbank echter juist wel aangemerkt als betere beschikbare informatie, zodat de Gemeente terecht van deze informatie uitgaat en niet van een algemeen groeicijfer.

- g. de salami-techniek om alle plannen als losse stukken te beoordelen op milieugevolgen maken het onmogelijk deze effecten te toetsen aan regelgeving;

Reactie:

Bij besluit van 14 december 2006 heeft de raad van de gemeente Utrecht het Structuurplan Stationsgebied vastgesteld. Dit structuurplan bevat de hoofdlijnen van de plannen voor het stationsgebied.

Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is in 2003 een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waarin de milieueffecten van de plannen voor het stationsgebied zijn beschreven (MER 1^e fase Stationsgebied Utrecht). Het was de bedoeling dit MER te laten volgen door een MER 2^e fase dat zou worden opgesteld voor een op het Stationsgebied betrekking hebbend bestemmingsplan. In 2005 is besloten de bestemmingsplan-procedure niet op te starten en in plaats daarvan een structuurplan vast te stellen. Voorafgaand aan de vaststelling van het structuurplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld (Strategische Milieubeoordeling Stationsgebied Utrecht Milieurapport, december 2006). Van dit milieueffectrapport maakt de luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied (september 2006) deel uit. In dat luchtrapport zijn maatregelen benoemd ter verbetering van de luchtkwaliteit. Door bij de vaststelling van het structuurplan ook het milieueffectrapport (inclusief de genoemde luchtrapportage) vast te stellen zijn deze maatregelen gekoppeld aan het Stationsgebied. In 2007 is het Aanvullend MER opgesteld (Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht). Dit MER moet worden beschouwd als een voortzetting van het MER 1^e fase Stationsgebied Utrecht en dient daarmee in samenhang te worden gezien. Volgens dit Aanvullend MER worden de luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 in de situatie zonder de ontwikkeling van het Stationsgebied overschreden en leidt realisering van de voorgenomen activiteiten voor het Stationsgebied tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In verband met deze overschrijding zijn aan het project Stationsgebied, bij de vaststelling van het structuurplan, maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit gekoppeld (milieuzonering en schone bussen). Volgens het Aanvullend MER kan met deze projectmaatregelen aan de luchtkwaliteitsnormen worden voldaan. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft deze conclusie onderschreven in haar toetsingsadvies van 29 november 2007.

De bouw van het Stads kantoor maakt deel uit van de plannen voor het stationsgebied. Daarom is de realisatie van het deelproject Stads kantoor niet als zelfstandige ontwikkeling beoordeeld, maar in samenhang met de andere deelplannen in het Stationsgebied. De projectmaatregelen (milieuzone en schonere bussen) zijn bovendien gekoppeld aan de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel, zodat de gemeente ervoor gekozen heeft om deze deelplannen in samenhang (en cumulatief) te beschouwen.

- h. de door het college gehanteerde rekenmethode, die niet gebaseerd is op de aanwezigheid van tunnels, hoogteverschillen en afschermende constructies is niet juist;

Reactie:

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor het luchtkwaliteitonderzoek voor het Stads kantoor is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- *de weg ligt in een stedelijke omgeving;*
- *de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de weg-as, afhankelijk van het straattypen;*
- *er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;*

- *langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies;*
De stelling van reclamanten dat van een verkeersgroei van 2% moet worden;
- *de weg is vrij van tunnels.*

Hoewel er enkele korte tunnels (Daalsetunnel, Leidseveertunnel) zijn gelegen in het beïnvloedingsgebied van het Stads Kantoor en er hoogteverschillen zijn op de Catharijnebaan/Catharijnesingel heeft de gemeente gemeend toch met een SRM1-methode e.e.a. door te rekenen, omdat hiermee worst-case wordt berekend en de uitkomsten een overschatting zijn. Voor tunnels is ook een SRM2-methode niet geschikt, waarmee overigens wel bij hoogteverschillen tussen weg en omgeving kan worden gerekend. Door zowel in de autonome als in de plansituatie met SRM1 te rekenen, wordt wel het verschil tussen autonoom en plansituatie inzichtelijk gemaakt.

- i. *de door het college beweerde effecten van de milieuzonering en ingebruikneming van schone bussen is niet geloofwaardig. Bovendien is het ongeloofwaardig dat een samenhang bestaat tussen deze effecten en de bouwplannen dat er gesaldeerd zou worden;*

Reactie:

Om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren is een krachtige en integrale aanpak nodig, waarbij de benodigde investeringen in de ontwikkeling van de stad gepaard gaan met investeringen in maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. In het Actieplan Luchtkwaliteit 2006 (ALU2006) is deze aanpak vertaald naar een pakket van 15 maatregelen, die de grootste prioriteit kregen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) is op 12 september 2006 door B&W vastgesteld.

In het ALU 2006 wordt met name aandacht besteed aan maatregelen op stedelijk niveau om nieuwe knelpunten in relatie tot de ontwikkeling van de stad en de directe omgeving te voorkomen. Het Stationsgebied is één van deze ontwikkelingen. Om de negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het Stationsgebied te compenseren zijn in het ALU2006 twee specifieke op dit gebied gerichte maatregelen opgenomen: de milieuzonering en het verschonen van de bussen. In de "Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied" zijn de effecten van deze maatregelen doorgerekend. De uitkomsten van deze luchtrapportage zijn opgenomen in de Strategische Milieubeoordeling Stationsgebied Utrecht die gelijktijdig met het structuurplan Stationsgebied is vastgesteld. Bij de vaststelling van het structuurplan heeft de gemeenteraad besloten dat de twee projectmaatregelen schonere bussen en milieuzone zullen worden ingezet voor de realisatie van het stationsgebied.

De maatregelen Milieuzonering en Schonere bussen voldoen aan de voorwaarden, zoals die zijn geformuleerd in artikel 5.16, lid 5 van de Wet luchtkwaliteit:

- a. *het plangebied valt geheel binnen het gebied waarin de hiervoor genoemde projectmaatregelen effect hebben; het beïnvloedingsgebied valt grotendeels binnen het gebied waarin deze maatregelen effect hebben;*
- b. *de maatregelen worden eerder uitgevoerd dan de realisatiedatum van het Stads Kantoor: de milieuzonering is per 1 juli 2007 ingevoerd en de bussen dienen uiterlijk in 2010 te voldoen aan minimaal de Euro-5-emissienorm;*
- c. *Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) ingestemd met het Plan van Aanpak Schone Bussen. Het verschonen van de bussen is tevens vastgelegd in het Actieplan luchtkwaliteit, dat door de gemeente Utrecht in september 2006 is vastgesteld. Teneinde de effectuering van het verschonen van de bussen te borgen, zijn met het BRU, waarvan de gemeente deel uitmaakt, afspraken gemaakt.*

- j. *het overschrijdingsvolume en het blootstellingsoverschrijdingsvolume is discutabel.*

Reactie:

Onduidelijk is wat door reclamant discutabel wordt geacht aan het overschrijdingsvolume en het blootstellingsoverschrijdingsvolume.

Voor wat betreft de effecten van het stadskantoor op de luchtkwaliteit: als geen rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen (schonere bussen en milieuzonering) leidt de verkeerstoename nergens tot een verslechtering van de luchtkwaliteit van meer dan 0,4 µg/m³ boven de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide.

Als wel rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen zijn er geen verslechtingen van de luchtkwaliteit langs enig wegvak in het beïnvloedingsgebied.

Ten overvloede is ook het effect van het deelproject Stadskantoor en de projectmaatregelen verder inzichtelijk gemaakt met behulp van het totaal overschrijdingsvolume, het totaal blootstellingsoverschrijdingsvolume voor de verschillende wegvakken en de emissie in het gehele beïnvloedingsgebied.

Zienswijze 2

Deze zienswijze is ingediend door Lexence, advocaten en notarissen, namens ING Real Estate Investment Management, eigenaar van de panden "Cranenborgh", "Leeuwensteyn" en "Seypesteyn".

a. kwaliteit van werk- en leefklimaat

Reclamant heeft op zich geen bezwaren tegen de voorgenomen ontwikkeling van een stadskantoor op deze locatie, maar volgens haar is onvoldoende gewaarborgd dat in de directe omgeving sprake zal zijn van een aanvaardbaar werk- en leefklimaat. In het bijzonder met betrekking tot het dichtbij gelegen pand Leeuwensteyn uit zich dit doordat niet althans onvoldoende rekening is gehouden met de nadelige gevolgen of mogelijke effecten van windhinder, brandoverslag, bezonning, de gewijzigde verkeerssituatie (ontsluiting, bevoorrading, parkeren) en de bouwoverlast gedurende de bouw. Hoewel op sommige punten wel onderzoek is gedaan, kan reclamant daaruit niet opmaken dat voor de (gebruikers van) vermelde gebouwen geen sprake zal zijn van nadelige gevolgen.

Reactie:

Allereerst wordt opgemerkt dat reclamant eigenaar van het pand Leeuwensteyn is geworden, nadat bekend was (op grond van het structuurplan) dat er ter plaatse ongeveer 90 meter hoog gebouwd zou gaan worden.

Op grond van de ter inzage gelegde rapporten blijkt dat er wel degelijk onderzoek is verricht naar de effecten van het stadskantoor op haar omgeving voor wat betreft de windhinder en bezonning. Het stadskantoor bevindt zich overigens ten noord-oosten van de bebouwing van reclamant. Hierdoor zullen de effecten op de bezonning van het pand van reclamant nauwelijks merkbaar zijn. Het grootste deel van de dag zal er geheel geen effect op de bezonning zijn.

Ten aanzien van brandoverslag merken wij op dat het pand van reclamant zich op 15 meter afstand van het stadskantoor bevindt. Het nieuw te bouwen stadskantoor zal op grond van het bouwbesluit en op grond van de Utrechtse bouwverordening en het Gebruiksbesluit moeten voldoen aan de van toepassing zijnde eisen op het gebied van brandveiligheid. Voldoet het bouwplan daar niet aan, dan zullen wij aanvrager in staat stellen om het plan op dit punt aan te passen, of om een gelijkwaardige oplossing te bieden. Lukt dit niet, dan zal er geen bouwvergunning kunnen worden verleend. Het niet voldoen aan de brandveiligheidseisen is immers een weigeringsgrond.

Inherent aan bouwwerkzaamheden is dat er tijdelijke enige vorm van hinder voor de omgeving zal zijn. Er is niet op voorhand sprake van overlast. Pas indien er sprake is van overlast dan is de bouwinspectie bevoegd om maatregelen te treffen om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Indien reclamanten als gevolg van bouwwerkzaamheden tijdens de bouw onaantvaardbare overlast ervaren dan kunnen zij contact opnemen met onze bouwinspecteur, bij StadsOntwikkeling, sector Publieke Diensten.

Eén van de uitgangspunten van het Structuurplan Stationsgebied is dat ook tijdens de Bouwwerkzaamheden de in het Stationsgebied aanwezige functies en woningen, bereikbaar moeten Blijven.

b. Relatie met ontwikkeling WTC Utrecht.

Reclamant is van mening dat evenmin voldoende rekening is gehouden met de ontwikkeling van het WTC Utrecht op de huidige locatie van vermelde gebouwen. Over deze ontwikkeling heeft uw gemeente en reclamant inmiddels overeenstemming bereikt, welke in het kort inhoudt dat het gebouw Cranenborgh door de gemeente wordt gesloopt om plaats te maken voor een tramtracé en dat op een footprint van Leeuwensteyn een WTC wordt gerealiseerd van ca. 30.000 m². Vanwege de beperkte footprint van de locatie Leeuwensteyn en de gemaakte volumeafspraken zal het WTC-gebouw een aanzienlijke hoogte (moeten) hebben. Aangezien het WTC, gezien vanaf het Jaarbeursplein, voor het stadskantoor staat, zal dit niet alleen gevolgen hebben voor de zichtbaarheid van het stadskantoor zelf, maar is het ook voor de toekomstige situatie met WTC en stadskantoor de vraag of wel voldoende rekening is gehouden met de onder zienswijze 5 vermelde nadelige gevolgen of effecten.

Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt volgens reclamant niet dat de ontwikkeling van het WTC Utrecht is meegenomen bij de verschillende onderzoeken en dat rekening is gehouden met de inpasbaarheid van beide ontwikkelingen in de omgeving. Ook in dit opzicht is aldus niet gewaarborgd dat sprake zal zijn van een aanvaardbaar werk- en leefklimaat. Een goede afstemming tussen alle ontwikkelingen is noodzakelijk.

Reactie:

Op dit moment (oktober 2009) zijn bij de gemeente geen plannen ingediend dan wel met de gemeente contracten afgesloten over de ontwikkeling van bebouwing in de directe omgeving van het stadskantoor.

Voor het stadskantoor zijn alle benodigde onderzoeken uitgevoerd. Bij toekomstige ontwikkelingen is het stadskantoor een gegeven voor de onderzoeken die voor die toekomstige ontwikkelingen zullen moeten worden uitgevoerd.

In dat licht bezien achten wij deze zienswijze dan ook niet alleen zeer prematuur maar ook niet gepast. Het moge duidelijk zijn dat met niet vaststaande, onzekere toekomstige, en vooral nog niet als definitief ontwerp ingediende plannen geen rekening kan en behoeft te worden gehouden in deze procedure.