



commissie voor de milieueffectrapportage

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Aanpak Stationsgebied Utrecht

12 februari 2003

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Aanpak Stationsgebied Utrecht

12 februari 2003

1307-79

ISBN 90-421-1091-0  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad Utrecht  
Postbus 1273  
3500 BG UTRECHT

uw kenmerk  
POS 02.730822

uw brief  
5 november 2002

ons kenmerk  
1307-83/HI/aa

onderwerp  
Advies voor richtlijnen Aanpak Stations-  
gebied Utrecht

doorkiesnummer  
(030) 234 76 27

Utrecht.  
12 februari 2003

Geachte raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Aanpak Stationsgebied Utrecht. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Gezien de lange looptijd en de complexiteit van het project, vraagt de Commissie aandacht voor het vastleggen van afspraken over het te volgen het proces, waarbinnen realisatie plaats gaat vinden. Zij adviseert in het MER tussentijdse evaluatiemomenten vast te leggen. Daarnaast adviseert zij om de uitwerkingsplannen, die gaan volgen op het globale bestemmingsplan, te voorzien van een uitgebreide milieubeoordeling. De Commissie is bereid deze milieubeoordelingen te zijner tijd te beoordelen op kwaliteit.

De startnotitie geeft aan dat het MER alternatieven zal ontwikkelen binnen Visie A en geeft een programmatische uitwerking van visie A op hoofdlijnen. De Commissie gaat er van uit dat deze benadering niet uitsluit dat er bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief in het MER binnen het globale kader van visie A op onderdelen aanpassing mogelijk is.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Aanpak Stationsgebied Utrecht

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

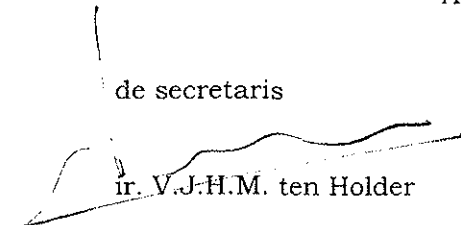
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Aanpak Stationsgebied Utrecht

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffect-  
rapport over Aanpak Stationsgebied Utrecht,

uitgebracht aan Gemeenteraad Utrecht door de Commissie voor de milieueffect-  
rapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.  
Aanpak Stationsgebied Utrecht,

de secretaris

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

de voorzitter

  
drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 12 februari 2002

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>0</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES .....</b>	<b>0</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING .....</b>	<b>0</b>
3.1 Probleemstelling .....	0
3.2 Doel .....	0
3.3 Besluitvormingsproces.....	0
<b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....</b>	<b>0</b>
4.1 Bouwfase .....	0
4.2 Ontwikkeling alternatieven .....	0
4.2.1 Stedenbouwkundige invulling.....	0
4.2.2 Bereikbaarheid .....	0
4.2.3 Kwaliteit leefomgeving .....	0
4.3 Nulalternatief .....	0
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	0
<b>5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN BEOORDELING VAN EFFECTEN.....</b>	<b>0</b>
5.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling .....	0
5.2 Toetsingskader .....	0
<b>6. LEEMTEN IN INFORMATIE .....</b>	<b>0</b>
<b>7. EVALUATIEPROGRAMMA.....</b>	<b>0</b>
<b>8. VORM EN PRESENTATIE .....</b>	<b>0</b>
<b>9. SAMENVATTING VAN HET MER.....</b>	<b>0</b>

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 november 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in 'Ons Utrecht' nr. 48 d.d. 27 november 2002
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. INLEIDING

De gemeente Utrecht wil het stationsgebied rond Utrecht CS ingrijpend aanpassen. Het station moet worden getransformeerd tot een hoogwaardig mobiliteits- en OV knooppunt. Naast uitbreiding van de huidige OV terminal is het voornemen om in het aangrenzend gebied nieuwe kantoren, woningen, voorzieningen en een cultuur/leisure centrum (o.a. muziekcentrum en musea) te realiseren. Een stadsproject van deze omvang is m.e.r. beoordelingsplichtig. In maart 2000 bracht de Commissie advies uit over deze m.e.r. beoordeling. Zij oordeelde dat sprake was van bijzondere omstandigheden, die een m.e.r. noodzakelijk maken. Dit advies is door de gemeente Utrecht overgenomen.

De aanpak van het stationsgebied heeft een directe relatie met de plannen van de Koninklijke Jaarbeurs B.V. om een stedelijk vermaakcentrum op hun terrein te ontwikkelen, bestaande uit o.a. een casino, megabioscoop, theaters en een hotel. Dit voornemen is gezien de uitbreiding van het bezoekersaantal m.e.r. plichtig. In januari 1999 bracht de Commissie voor dit voornemen een richtlijnenadvies uit.

Het MER voor het gehele stationsgebied Utrecht moet de benodigde informatie leveren om de ruimtelijke implicaties van de beoogde ontwikkelingen vast te leggen in een bestemmingsplan. De gemeente Utrecht is derhalve bevoegd gezag. Zij heeft tevens de rol van coördinerend initiatiefnemer namens de verschillende publieke en private partijen binnen het project (w.o. gemeente Utrecht, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Bestuur Regio Utrecht, Exploitantenvereniging Corio, Jaarbeurs en NS Vastgoed).

Bij brief van 28 november 2002 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER<sup>1</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het blad 'Ons Utrecht' van 27 november 2002<sup>2</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Met het oog op de complexiteit van het project heeft de Commissie tussentijds meermalen contact gehad met de Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht over de invulling van de alternatieven. De gedachten die bij de Projectorganisatie hierover leven, zijn bij het opstellen van dit advies meegenomen.

Daarnaast heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

<sup>4</sup> Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

## **2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES**

De volgende onderwerpen uit het advies worden aangemerkt als hoofdpunten.

1. Het project heeft een lange doorlooptijd met daardoor de nodige onzekerheden. Dit betekent dat het proces, waarbinnen realisatie plaats gaat vinden, zeer bepalend zal zijn voor de milieueffecten tijdens en na realisatie. Het MER zal dus moeten aangeven welke procesafspraken worden voorzien om hierop aan te kunnen sluiten. Gedacht wordt aan het inbouwen van ijkpunten voor tussentijdse evaluaties waarop partijen en het publiek betrokken worden bij vervolgkeuzen. Een gefaseerde aanpak van de m.e.r procedure acht de Commissie voor de hand liggend. Geadviseerd wordt om de uitwerkingsplannen die gaan volgen op het globale bestemmingsplan te voorzien van een uitgebreide milieubeoordeling en deze ter beoordeling voor te leggen aan de Commissie.
2. Het beperken van hinder tijdens de bouwfase zal nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. De Commissie ondersteunt de door de projectorganisatie gedane suggestie om de mogelijkheden van bouwverkeer over spoor, water of weg in het MER te bestuderen.
3. Geadviseerd wordt om op basis van een aantal themagerichte studies een beperkt aantal integrale alternatieven uit te werken voor het gehele plangebied. Deze integrale alternatieven bestaan uit samenhangende bouwstenen voor respectievelijk de stedenbouwkundige invulling, maatregelen om mobiliteit te beperken of geleiden en maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te bevorderen. Het MMA zal uit moeten gaan van een hoog ambitieniveau voor verbetering van de leefkwaliteit.



### 3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

#### 3.1 Probleemstelling

*In de startnotitie wordt een aantal redenen genoemd voor de integrale vernieuwing van het stationsgebied:*

- *behoud goede bereikbaarheid Stationsgebied, mede in relatie tot uitbreiding van Utrecht met Leidsche Rijn;*
- *verbeteren leefbaarheid Stationsgebied;*
- *toename aantal reizigers, die gebruiken gaan maken van OV terminal.*

In het MER dient de probleemstelling te worden toegelicht en waar mogelijk te worden gekwantificeerd. Dit kan bijvoorbeeld door inzicht te geven in:

- de huidige en verwachte omvang van verkeer- en vervoersstromen van en naar het Stationsgebied vanaf de Ring Utrecht; met onderscheid naar werkdagen en weekend;
- verwachte OV reizigersstromen en de bestaande capaciteit van de OV terminal op de verschillende dagen van de week;
- de huidige en verwachte milieuhinder;
- de huidige (on)veiligheid in het plangebied;
- de huidige en toekomstige vraag in het plangebied naar woningen, kantoor- en winkelruimten en leisure voorzieningen.

Concrete prognoses kunnen gericht zijn op het jaar 2020. Geef daarnaast een globale doorkijk voor de periode ná 2020 in verband met nieuwe woningbouwlocaties die georiënteerd zullen zijn op het centrumgebied van Utrecht (zoals Rijnenburg).

#### 3.2 Doel

*De startnotitie geeft de volgende doelen aan voor het initiatief:*

1. *het benutten van de sociale, culturele en economische potenties van het gebied;*
2. *het aanpakken van de problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.*

De Commissie gaat er van uit dat de twee doelstellingen nevensgeschikt zijn. Wanneer dit niet het geval is, zal het MER dit expliciet moeten aangeven.

Motiveer waarom het programma van eisen op hoofdlijnen van visie A<sup>5</sup> voldoet aan het gestelde doel "het benutten van de sociale en economische potenties van het gebied". In de startnotitie is aangegeven dat Visie A uitgangspunt is voor de verdere planvorming en daarmee het stedenbouwkundig plan op basis van Visie A het enige integrale alternatief is. Geef aan welke onderdelen van het programma taakstellend zijn en welke nastreefbaar. Leid hieruit de bandbreedte voor de programmatische invulling af.

---

<sup>5</sup> De Commissie gaat er van uit dat 190.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak kantoren aan de westzijde gerealiseerd gaat worden en niet aan de in de startnotitie vermelde oostzijde (naar aanleiding van de inspraakreactie van NS Vastgoed).

Vertaal het doel "het aanpakken van de problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid" zoveel mogelijk in ontwerpeisen en toetsbare beoordelingscriteria, zoals voor het terugdringen van de automobiliteit, het beperken van geluidhinder en verbeteren van de veiligheid. Geef, waar mogelijk, concrete grens- en streefwaarden aan, zodat alternatieven hieraan getoetst kunnen worden.

### 3.3 Besluitvormingsproces

Het project heeft een lange doorlooptijd en kent daardoor de nodige onzekerheden. Het gegeven dat meerdere publieke en private partijen een aandeel in de realisatie van de plannen hebben, draagt hier mede toe bij. Dit betekent dat het proces, waarbinnen realisatie plaats gaat vinden, zeer bepalend zal zijn voor de milieueffecten tijdens en na realisatie. Het MER zal dus moeten aangeven welke procesafspraken worden voorzien om hierop aan te kunnen sluiten. Gedacht wordt aan het inbouwen van ijkpunten voor tussentijdse evaluaties waarop partijen en het publiek<sup>6</sup> betrokken worden bij vervolkeuzen. Om de keuze voor ijkpunten te ondersteunen zal bij de ontwikkeling van alternatieven nadrukkelijk aandacht geschonken moeten worden aan de bijbehorende faseringseisen (met 'points of no return') en het creëren van mogelijkheden om binnen het alternatief flexibel in te kunnen spelen op zich wijzigende omstandigheden.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het bestemmingsplan. In de startnotitie is aangegeven dat een gefaseerde aanpak gevolgd zal gaan worden. Dit MER zal dienen voor het globale bestemmingsplan, waarin de ontwikkelingen op hoofdlijnen worden vastgelegd. Gezien het globale karakter van het bestemmingsplan, de lange termijn van realisatie en de benodigde flexibiliteit in de planvorming, is dit naar de mening van de Commissie een logische opzet. Het MER zal daardoor ook een globaler, meer strategisch karakter krijgen dan normaliter bij een inrichtingsMER het geval is.

Voorzien is in uitwerkingen op deelplanniveau. De Commissie adviseert deze uitwerkingsplannen te voorzien van een uitgebreide milieubeoordeling, incl afweging van mogelijke varianten in de inrichting. Daarin kan worden aangegeven hoe de inrichtingsvarianten zich verhouden tot het algemene kader dat is vastgelegd in het bestemmingsplan en hoe de varianten zich verhouden tot het meest milieuvriendelijke alternatief uit het MER voor het bestemmingsplan. Beschreven dient te worden op welke wijze belanghebbenden en het publiek bij de uitwerking en de besluitvorming over de deelplannen zal worden betrokken. De Commissie is bereid om een rol te spelen bij de milieubeoordeling van de deelplannen.

---

<sup>6</sup> Zie ook de inspraakreacties van het Milieucentrum Utrecht en het BCOP, die vragen om duidelijkheid over de procedure die gevolgd gaat worden en de wijze waarop ingesproken kan worden.

## **4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

### **4.1 Bouwfase**

In het plangebied zal lange tijd sprake zijn van bouwactiviteiten. Het MER zal dus niet alleen een eindbeeld moeten beschrijven met bijbehorende effecten, maar ook per alternatief op een aantal tussenliggende momenten een beeld moeten geven van hetgeen gerealiseerd is met bijbehorende effecten. Effecten als gevolg van de bouwlogistiek maken daarvan onderdeel uit.

De Commissie ondersteunt de door de projectorganisatie gedane suggestie om de mogelijke opties voor het geleiden van bouwverkeer over spoor, water dan wel over de weg in het MER te bestuderen en in een themagerichte studie op hun milieueffecten te beoordelen.

### **4.2 Ontwikkeling alternatieven**

Geadviseerd wordt een beperkt aantal integrale alternatieven uit te werken voor het gehele plangebied. Deze integrale alternatieven bestaan uit onderling samenhangende bouwstenen voor de stedenbouwkundige invulling, de bereikbaarheidsproblematiek en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

De samenhangende bouwstenen kunnen worden opgebouwd op basis van onderliggende themagerichte studies.

#### **4.2.1 Stedenbouwkundige invulling**

De Commissie onderschrijft de lijn van de projectorganisatie om bij dit thema twee modellen te onderzoeken, namelijk functiemenging en functiespreiding. Zij adviseert daarin verschillende ambitieniveaus te verwerken voor:

- al of niet ondergronds leggen van infrastructuur (w.o. het Westplein);
- verticale enkelvoudig gebruik/eigendom c.q. meervoudig ruimtegebruik/eigendomsrecht;
- minimaal c.q. maximaal gebruik van 3<sup>e</sup> dimensie (ondergronds en bovengronds).

#### **4.2.2 Bereikbaarheid**

De Commissie onderschrijft de lijn van de projectorganisatie om bij dit thema drie modellen te onderzoeken, te weten

1. spreiding van automobilititeit over de Graadt van Roggenweg en Van Zijstweg (beiden 2x2 rijstroken);
2. concentratie met zoveel mogelijk autoverkeer op de Graadt van Roggenweg, die 2x2 of 2x3 rijstroken krijgt; geen uitbreiding van de Van Zijstweg;
3. het afvangen van autoverkeer bij het Merwedekanaal in combinatie met een rollend tapijt of 'people mover' tussen het Merwedekanaal en het station.

De Commissie adviseert daarin verschillende ambitieniveaus te verwerken voor:

- lage of hoge inzet op OV;
- lage en hoge parkeernorm;

- doorgaande veilige fietsroutes;
- vooruitstrevende systemen voor goederenvervoer.

#### 4.2.3 **Kwaliteit leefomgeving**

De Commissie acht het gezien de doelstelling van het project van belang dat niet alleen bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief maar ook bij de andere alternatieven eisen ten aanzien van verbetering van de leefomgeving sturend zijn. Om hiervoor bouwstenen te kunnen aandragen is een themagerichte studie naar de mogelijkheden voor verbetering van de leefkwaliteit gewenst.

Bij de uitwerking van dit thema gaat het om inzicht te geven in de ruimtelijke mogelijkheden van verschillende ambitieniveaus om hinder door geluid, luchtverontreiniging en onveiligheid te onderzoeken. Gedacht kan worden aan:

- al of niet afscherming van woningen door kantoorgebouwen;
- kort/lang ondertunnelen van het Westplein;
- hanteren van verschillende snelheidsregimes (70/50/30);
- behoud en uitbreiding van de groene plekken;
- sociale veiligheid in relatie tot combinatie/scheiding van wonen en werken;
- acceptatie van verschillende niveaus van hinder tijdens de bouwfase.

#### 4.3 **Nulalternatief**

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief.

#### 4.4 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. De thematische benadering waarbij wordt uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor verbetering van de leefkwaliteit vormt de basis voor het ontwikkelen van het mma. Het mma zal uiteindelijk bestaan uit een samenhangende combinatie van bouwstenen die uitgaan van hoge ambities op meerdere thema's.

De startnotitie geeft een programmatische uitwerking van Visie A op hoofdlijnen. Bij de uitwerking van dit programma wordt niet uitgesloten dat het programma op onderdelen aangepast moet worden.

De Commissie wijst er op dat dit met name bij de ontwikkeling van het mma aanpassing van het programma op onderdelen noodzakelijk zal kunnen blijken te zijn. De hardheid van de programmatische invulling van visie A zal dus bij de ontwikkeling van het mma nader bepaald moeten worden en eventuele consequenties in beeld gebracht.

In aansluiting op eerder genoemde punten bij de themagericht studies zal er bij de ontwikkeling van het mma aandacht besteed moeten worden aan:

- optimalisering van het vervoersnetwerk, met maximale aandacht voor langzaam verkeer en voetgangers<sup>7</sup>, zoals realisatie van een zuidelijke fietsverbinding over de sporen op de hoogte van het Moreelsepark;
- maximaliseren van het gebruik van de derde dimensie, nu en later, dus ondergronds en hoogbouw;
- herbruikbaarheid van bebouwing bij functiewijziging c.q. nieuwe inzichten;
- optimaal herstel singelstructuur en ontwikkeling van de ecologische corridorfunctie van de singels;
- behoud en ontwikkeling van archeologisch waardevolle objecten<sup>8</sup>;
- optimaliseren van een energiestenaria voor het centrumgebied, in de zin van vraag en aanbod, warmte en koude opslag;
- gebruik van stille technologie (zoals OV systemen, zeer stil asfalt);
- voorinvesteringen in ondergrondse lange termijn voorzieningen (nutsvoorzieningen);
- optimale fasering.

## **5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN BEOORDELING VAN EFFECTEN**

### 5.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkeling vormt de informatie zoals onder de probleemstelling is beschreven. Bij het beschrijven van de autonome ontwikkeling in en rond het plangebied dient er van uitgegaan te worden dat weliswaar een aantal belangrijke onderdelen van het voornemen gerealiseerd worden, zoals de OV terminal en ontwikkeling van het Jaarbeurs-terrein, maar dat dit zonder onderlinge afstemming plaatsvindt. Het MER kan deze autonome ontwikkeling beschrijven op basis van een beredeneerde inschatting van hun realisatiekansen met bijbehorende effecten.

### 5.2 Toetsingskader

De startnotitie geeft aan dat voor de beoordeling van de alternatieven gebruik gemaakt zal gaan worden van het integraal afwegingskader "Bandbreedte" ontwikkeld door het Bestuur Regio Utrecht.

De Commissie is enthousiast over de systematiek van dit afwegingskader. Zij gaat er van uit dat grens- en streefwaarden zo veel mogelijk kwantitatief worden omschreven (zie ook 3.2.) en de (keuze voor de) gehanteerde beoordelingscriteria duidelijk toegelicht wordt. Om er voor te zorgen dat het uiteindelijk gepresenteerde overzicht toetsbaar is, zal het MER (bijv. in een bijlage) een overzicht moeten geven van de feitelijke effecten van de alternatieven en in-

---

<sup>7</sup> Meerdere insprekers (zie Bijlage 4, nr. 1, 2 en 3) vragen om maximale aandacht voor langzaam verkeer.

<sup>8</sup> De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek wijst in haar inspraakreactie (zie Bijlage 4, nr.4) op de aanwezigheid van zeer hoge archeologische waarden in de bodem in het oude stadscentrum., waarmee bij de planvorming rekening gehouden moet worden.

zicht moeten geven in de vertaling daarvan naar de scores in het model. In een gevoeligheidsanalyse moeten onzekerheden in scores benoemd worden incl. eventuele consequenties voor de vergelijking van alternatieven.

Het afwegingskader is vooral gericht op de beschrijving van milieueffecten. De startnotitie geeft aan dat ook de plankwaliteit en de kosten in het afwegingskader meegenomen zullen worden. Beoordelingscriteria die door de Commissie nadrukkelijk worden onderschreven. De Commissie adviseert in aansluiting daarop om de alternatieven (en met name het meest milieuvriendelijke alternatief) te beoordelen op eventuele programmatische consequenties (zie ook 4.4 meest milieuvriendelijk alternatief).

Over de invulling van de thema's heeft zij de volgende opmerking.

Bij het thema Plankwaliteit wordt het aspect Flexibiliteit ingevuld met het criterium "Inpassing van nieuwe technieken". Onder verwijzing naar hetgeen al is gemeld onder 1.4 Besluitvorming, verstaat de Commissie onder flexibiliteit nadrukkelijk ook het binnen het plan kunnen opvangen van onvoorziene ontwikkelingen. Daarbij denkt zij bijvoorbeeld aan:

- het al of niet betaalbaar blijken van de ondertunneling van het Westplein of realisatie op langere termijn;
- het tijdig realiseren van OV voorzieningen;
- tegenvallende economische ontwikkeling met als gevolg bijvoorbeeld een beperkter kantorenprogramma dan nu voorzien.

Advies is om op dit punt een nieuw beoordelingscriterium toe te voegen, namelijk "Inpassing van onvoorziene ontwikkelingen".

## **6. LEEMTEN IN INFORMATIE**

Op verscheidene plaatsen is reeds aan de orde geweest dat het proces gekenmerkt wordt door een lange termijn, vele factoren en het proces daardoor de nodige onzekerheden in zich heeft. Er van uitgaande dat deze binnen de alternatieven zelf en onder het thema "Plankwaliteit" voldoende geadresseerd worden, behoeft dit MER geen andere informatie over leemten in kennis te geven.

Het ontbreken van kennis of informatie over feitelijke milieueffecten zal vooral spelen bij de uitwerkingsplannen. Daar zal dit onderwerp dus wel aan de orde moeten komen.

## **7. EVALUATIEPROGRAMMA**

Het in het MER beschrijven van een evaluatieprogramma voor de situatie waarin het plan gerealiseerd is, acht de Commissie weinig zinvol. Geadviseerd wordt om in het MER aan te geven op welk moment tussentijdse evaluaties<sup>9</sup> zullen worden uitgevoerd en waarop deze tussentijdse evaluaties gericht zullen worden (zie ook 3.4). De Commissie denkt daarbij bijvoorbeeld aan:

- vertragingen in de aanleg van infrastructuur of OV met een beschrijving van de daaraan gekoppelde extra hinder;
- nieuwe vervoerstechnieken;
- nieuwe wetgeving.

Op basis van deze tussentijdse evaluaties kunnen dan tijdens de planrealisatie extra maatregelen getroffen worden om effecten te beperken dan wel te voorkomen.

## **8. VORM EN PRESENTATIE**

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Het afwegingskader "Bandbreedte" geeft een beoordeling per alternatief. Geadviseerd wordt om in één visueel toegankelijk overzicht de beoordeling van de alternatieven op de meest onderscheidende effecten te verwerken. Daarmee wordt de onderlinge vergelijking vergemakkelijkt.

Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken met een topografische ondergrond, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen;
- gebruik te maken van montage- en luchtfoto's.

## **9. SAMENVATTING VAN HET MER**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de belangrijkste bestuurlijke keuzes, die voorliggen;
- de wijze waarop de verdere planuitwerking tot stand komt, incl. inspraakmogelijkheden;
- de alternatieven met hun belangrijkste effecten;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief.

---

<sup>9</sup> Zie ook de inspraakreactie van het Milieucentrum Utrecht (Bijlage 4, nr. 1), die vraagt om een monitoring van de milieumambities tijdens het gehele planproces.

## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het  
milieueffectrapport Aanpak Stationsgebied Utrecht

(bijlagen 1 t/m 4)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 november 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.



Gemeente Utrecht

drs. W.A. Lenting

Wethouder voor Stationsgebied, Leidsche Rijn en de wijk Leidsche Rijn

Adres: Stadhuisbrug 1

Postadres: Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres: Korte Minrebroederstraat 2, Utrecht

Telefoon: 030 - 286 11 12

Fax: 030 - 286 14 71

e-mail: W.Lenting@utrecht.nl

Internet: www.utrecht.nl

Commissie voor de m.e.r.  
Mevrouw ir. V.J.H.M. ten Holder  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	14 DEC. 2002
nummer	
dossier	1307-24
kopie naar :	HL aa

Behandeld door: Pieter M. van Sluijs  
Doorkiesnummer: 286 9622  
e-mail: p.m.van.sluijs@utrecht.nl  
Bijlage(n):  
Uw kenmerk:  
Uw brief van:

Datum: 28 november 2002  
Ons kenmerk: 02.16851/WL  
Onderwerp: Startnotitie m.e.r. Stationsgebied Utrecht

Verzonden:  
Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

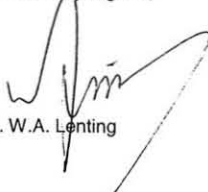
Geachte mevrouw Ten Holder,

Zoals aangekondigd in onze brief van 5 november 2002 (kenmerk POS 02.730822) is de startnotitie m.e.r. Stationsgebied Utrecht op 21 november 2002 besproken in de raadscommissie Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer. In deze beraadslaging zijn geen principiële punten aan de orde gesteld die aanleiding zijn voor een koerswijziging in de m.e.r.-procedure.

De startnotitie is daarom voor een periode van vier weken ter inzage gelegd en met deze brief verzoek ik u formeel om een advies voor richtlijnen uit te brengen.

Naar ik heb begrepen zijn de voorbereidingen van uw kant inmiddels met grote voortvarendheid gestart en ik zie dan ook met belangstelling uit naar het locatiebezoek op 16 december 2002.

Met vriendelijke groet,

  
Drs. W.A. Lenting

## BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie  
in Ons Utrecht nr. 48 d.d. 27 november 2002.



### **Inspraak m.e.r. startnotitie Stationsgebied**

De m.e.r. startnotitie is het eerste product van de planvorming rond het Stationsgebied. Zoals de startnotitie beschrijft, zal het te maken milieu-effectrapport zich vooral richten op leefbaarheidsaspecten voor de mens, zoals lichtinval, luchtkwaliteit, tocht en wind.

De startnotitie is in te zien in het Infocentrum Stationsgebied, Vredenburg 90 (voormalig VVV) op dinsdag t/m vrijdag van 13.00 – 18.00, (donderdag tot 21.00 uur) en zaterdag van 13.00 – 17.00 uur. Ook is de notitie vóór vrijdag 20 december aan te vragen op 230 59 00, of te downloaden op [www.utrecht.nl/stationsgebied](http://www.utrecht.nl/stationsgebied). Uw schriftelijke reacties zijn welkom tot vrijdag 27 december naar Projectorganisatie Stationsgebied, ovv. m.e.r. startnotitie, Postbus 1273, 3500 BC Utrecht. Ook kunt u uw reactie versturen naar [stationsgebied@utrecht.nl](mailto:stationsgebied@utrecht.nl).

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Gemeente Utrecht

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad Utrecht

**Besluit:** vaststellen van het bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** D11.2

**Activiteit:** herstructurering stationsgebied Utrecht, te weten uitbreiding OV terminal en realisatie van kantoren, woningen, voorzieningen en een cultuur/leisure centrum in het aangrenzende gebied

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 27 november 2002

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 februari 2003

**Bijzonderheden:** In het richtlijnenadvies vraagt de Commissie bijzondere aandacht voor:

1. de lange doorlooptijd van het project met daardoor de nodige onzekerheden. Het proces, waarbinnen realisatie plaats gaat vinden is daardoor zeer bepalend voor de milieueffecten tijdens en na realisatie. Het MER zal dus moeten aangeven welke procesafspraken worden voorzien om hierop aan te kunnen sluiten, zoals het inbouwen van ijkpunten voor tussentijdse evaluaties, waarop partijen en het publiek betrokken worden bij vervolgkeuzen. Een gefaseerde aanpak van de m.e.r procedure acht de Commissie voor de hand liggend. Geadviseerd wordt om de uitwerkingsplannen die gaan volgen op het globale bestemmingsplan te voorzien van een uitgebreide milieubeoordeling en deze ter beoordeling voor te leggen aan de Commissie;
2. het beperken van hinder tijdens de bouwfase zal nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. De Commissie ondersteunt de door de projectorganisatie gedane suggestie om de mogelijkheden van bouwverkeer over spoor, water of weg in het MER te bestuderen;
3. geadviseerd wordt om op basis van een aantal themagerichte studies een beperkt aantal integrale alternatieven uit te werken voor het gehele plangebied. Deze integrale alternatieven bestaan uit samenhangende bouwstenen voor respectievelijk de stedenbouwkundige invulling, maatregelen om mobiliteit te beperken of geleiden en maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te bevorderen;
4. het MMA zal uit moeten gaan van een hoog ambitieniveau voor verbetering van de leefkwaliteit. De Commissie wijst er op dat met name bij de ontwikkeling van het mma aanpassing van het programma van Visie A op onderdelen noodzakelijk zal kunnen blijken te zijn.

**Samenstelling van de werkgroep:**

ir. G. Arends

dr. G.J. van Blokland

ir. J.E.M. Lax

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

mr. A.A. de Vries

ir. B.J. Wiekema

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

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20021220	Milieucentrum Utrecht	Utrecht	20030116
2.	20021223	Bewoners Overleg City Project (BOCP)	Utrecht	20030116
3.	20021220	Milieuraad Utrecht	Utrecht	20030116
4.	20021220	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20030116
5.	20021220	NS Vastgoed	Utrecht	20030116
	20021212	Verslag informatieavond	Utrecht	20030116