

Richtlijnen voor het milieueffectrapport
Urban Entertainment Centre
Jaarbeursterrein Utrecht

Vastgesteld door de
Gemeenteraad van Utrecht
in zijn vergadering van 20 mei 1999

INHOUDSOPGAVE

Hoofdpunten van de richtlijnen	2
1. Inleiding	3
2. Doel en besluitvorming.....	3
2.1. Doel	3
2.2. Besluitvorming.....	4
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven.....	4
3.1. Voorgenomen activiteit.....	5
3.1.1. Aanleg en gebruik UEC.....	5
3.1.2. Verkeer en vervoer	5
3.2. Alternatieven.....	6
3.2.1. Nulalternatief	7
3.2.2. Meest milieuvriendelijk alternatief	7
4. Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling	8
5. Gevolgen voor het milieu	9
5.1. Geluid en lucht	10
5.2. Stedenbouwkundige- en belevingsaspecten	10
6. Vergelijking van alternatieven	10
7. Leemten in informatie	11
8. Evaluatieprogramma	11
9. Vorm en presentatie	11
10. Samenvatting van het MER.....	12
Bijlage: Overzicht inspraakreacties en adviezen	13

Hoofdpunten van de richtlijnen

De Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs (verder in deze richtlijnen "Jaarbeurs Utrecht" genoemd) heeft het voornemen een Urban Entertainment Centre' (UEC) te ontwikkelen. Het betreft hier de realisering van een casino, een bioscoop (20 zalen), een IMAX-theater, een Megatheater, een hotel en andere activiteiten gericht op het vervlechten van wonen, winkelen, vermaak en werken. Jaarbeurs Utrecht stelt voor de benodigde wijziging van het bestemmingsplan een milieueffectrapport (MER) op.

De gemeenteraad geeft hierbij de richtlijnen voor de inhoud van het MER. De raad heeft zich gebaseerd op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 20 januari 1999. Voor de wijze waarop met de overige adviezen, commentaren en opmerkingen is rekening gehouden, wordt verwezen naar de bijlage bij de richtlijnen.

Van de richtlijnen zijn in het bijzonder de volgende punten van belang:

1. de afbakening van de voorgenomen activiteit

De activiteiten van het UEC zijn onderling sterk verweven en hangen ook nauw samen met de andere activiteiten van het Utrecht Centrum Project. De raad verzoekt daarom de activiteiten van het UEC die in de startnotitie worden omschreven met 'overige functies'¹, als integraal onderdeel van het project op te nemen in het MER. Door de beschrijving van de autonome ontwikkeling zal duidelijk worden hoe de milieugevolgen van het UEC zich verhouden tot de gevolgen van de andere activiteiten van het Utrecht Centrum Project. Niet alleen dienen de milieugevolgen van het UEC voor de huidige omgeving te worden aangegeven, maar dat geldt ook voor de milieugevolgen voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zoals die van het plangebied Dichterswijk-West die is voorzien in het Stedenbouwkundig plan voor dat gebied (d.d. 13 november 1998).

2. afstemming met verdere planontwikkeling

Voor de Westzone van het UCP wordt momenteel als uitwerking van het DSO een masterplan opgesteld. De opstelling van dit masterplan dient parallel te lopen met de uitvoering van de m.e.r. Bij de ontwikkeling van de onderdelen van het masterplan dient aan de in deze richtlijnen genoemde milieuaspecten aandacht te worden gegeven. In het "atelier" waarin het masterplan wordt ontwikkeld, zal voor voldoende "milieu-inbreng" moeten worden gezorgd.

3. verkeer en vervoer

Voor het verkrijgen van een goed beeld van de verkeersstromen (routes van langzaam- en snelverkeer) zullen de algehele ontsluitingsstructuur van het gebied van het Utrecht Centrum Project en de parkeervoorzieningen moeten worden beschreven. Verder moet worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze van bezoekers aan het UEC, zodanig dat dit bijdraagt aan vermindering van verkeersgerelateerde milieueffecten, met name van geluidhinder.

4. duurzaam bouwen

De omvang van het UEC maakt het interessant aandacht te besteden aan duurzaam bouwen. Hierbij is zowel de ontwerp-, de bouw-, de gebruiks-, als de sloop/hergebruikfase van belang. Voor aspecten van duurzaam bouwen dienen plangrensoverschrijdende varianten betrokken te worden.

5. stedenbouwkundige en belevingsaspecten

In paragraaf 5.2 is aangegeven welke informatie het MER moet bevatten over de stedenbouwkundige en belevingsaspecten, waaronder het openbare karakter en de toegankelijkheid van het gebied.

¹ Zie paragraaf 3.2 van de startnotitie (p. 12)

1. Inleiding

Jaarbeurs Utrecht heeft het voornemen een Urban Entertainment Centre' (UEC) te ontwikkelen. Het betreft hier de realisering van: een casino, een bioscoop (20 zalen), een IMAX-theater, een Megatheater, een hotel en andere activiteiten gericht op het vervlechten van wonen, winkelen, vermaak en werken. Deze plannen voor het Jaarbeursterrein zijn geïntegreerd in het Utrecht Centrum Project (UCP), een plan voor de herstructurering van het NS-station en de omgeving daarvan in Utrecht. Om de nieuwe activiteiten te kunnen ondernemen, moet het nu geldende bestemmingsplan voor het Jaarbeursterrein worden aangepast. Het op te stellen milieueffectrapport (MER) heeft betrekking op de m.e.r.-plichtige onderdelen van het UCP, te weten het megatheater, het IMAX-theater, het casino en de bioscoop.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het Utrechts Nieuwsblad van 18 november 1998. Het bevoegd gezag voor de voorgenomen activiteit is de gemeenteraad van Utrecht. De voorzieningen worden gerealiseerd door verschillende projectontwikkelaars, maar in het kader van de m.e.r.-procedure treedt de Jaarbeurs Utrecht op als initiatiefnemer.

Bij brief van 11 november 1998 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. De Commissie bracht haar advies uit bij brief van 20 januari 1999, kenmerk U17-99/Ru/fw/992-41. Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

De onderhavige richtlijnen zijn in belangrijke mate gebaseerd op het advies van de Commissie.

2. Doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1. Doel

Het MER dient in te gaan op het doel dat de initiatiefnemer met de voorgenomen activiteit wil bereiken. Doelen moeten zodanig concreet worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven en voor het toetsingskader. Ten aanzien van de belangrijkste milieu-aspecten en verkeers- en vervoersaspecten dient het MER in te gaan op doelstellingen die de initiatiefnemer zichzelf stelt om de milieubelasting zoveel mogelijk te beperken en waar mogelijk positieve milieueffecten te versterken.

Er dient een onderbouwing te worden gegeven van de aard en omvang van het voornemen, uitgesplitst in bioscoop, theater, casino en overige activiteiten. Gezien de relatief grote omvang van de overige functies in relatie tot de hoofdfuncties en gezien het recreatieve karakter hiervan (horeca, discotheek etc.) dienen deze als integraal onderdeel van het project te worden opgenomen in de uit te voeren m.e.r. De omvang van de activiteiten dient hierbij te worden uitgedrukt in m² bvo, capaciteiten en verwachte aantallen bezoekers omdat deze factoren grotendeels de effecten bepalen.

De (omvang van de) activiteit wordt bepaald door marktoverwegingen en bedrijfseconomische en beleidsoverwegingen. Inzicht dient te worden gegeven in de mate waarin de verschillende genoemde overwegingen invloed hebben op de omvang van de voornemens. Indien voor de onderbouwing van prognoses voor marktontwikkelingen gebruik wordt gemaakt van gegevens van soortgelijke activiteiten in binnen- of buitenland, dient te worden aangegeven in hoeverre de onderhavige situatie daarmee vergelijkbaar is.

Het MER dient te onderbouwen in welke mate de beoogde voorzieningen inspelen op (veranderingen in) de vraag naar culturele voorzieningen en amusementsvoorzieningen. Hierbij is tevens van belang dat inzichtelijk wordt gemaakt in hoeverre het hier gaat om voorzieningen die voor Utrecht nieuwe vraag genereren dan wel om voorzieningen die een vervanging van huidige accommodaties zijn.

2.2. Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Tevens moet worden beschreven welke maatstaven voor de afweging van alternatieven² (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

In het MER moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad het bestemmingsplan zal worden gewijzigd en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Daarbij moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren. Het MER kan tevens informatie bieden die nuttig is voor andere onderdelen van de toekomstige besluitvorming. Aangegeven dient te worden welke andere besluiten en privaats/publiekrechtelijke overeenkomsten zowel van de zijde van overheden als van de initiatiefnemer nog moeten worden genomen teneinde het project ten uitvoer te kunnen brengen. Hierbij dient onder meer te worden ingegaan op afspraken over de parkeermogelijkheden voor de voorzieningen van het UCP.

Voor de Westzone van het UCP wordt momenteel als uitwerking van het DSO een masterplan opgesteld. De opstelling van dit masterplan dient parallel te lopen met de uitvoering van de m.e.r. Bij de ontwikkeling van de onderdelen van het masterplan dient aan de in deze richtlijnen genoemde milieuaspecten aandacht te worden gegeven. In het "atelier" waarin het masterplan wordt ontwikkeld, zal voor voldoende "milieu-inbreng" moeten worden gezorgd.

In het MER dient voorts te worden aangegeven welke voorzieningen en maatregelen buiten het bestemmingsplan vallen en op welke wijze deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd.

Ook voor het besluit inzake de milieuvergunning is de gemeente Utrecht het bevoegd gezag. Het verdient aanbeveling om in het MER of in het ontwerp-bestemmingsplan aan te geven welke maatregelen het bevoegd gezag kan nemen in de milieuvergunning op het gebied van milieu en verkeer en vervoer en op welke wijze afstemming wordt bereikt tussen de m.e.r. en bestemmingsplanprocedure enerzijds en de milieuvergunningprocedure anderzijds.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

² Zie ook hoofdstuk 6 van deze richtlijnen.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1. Voorgenomen activiteit

Gezien de relatieve omvang van de milieugevolgen en het grote bouwvolume, zijn bij de beschrijving van het voornemen met name het thema duurzaam bouwen en verkeer en vervoer van belang. Deze thema's worden respectievelijk in 3.1.1 en 3.1.2 nader uitgewerkt. Voor de beschrijving van beide thema's is het van belang dat het MER een overzicht geeft van:

- de omvang, frequentie en globale tijdsindeling van de voorstellingen en activiteiten bij de verschillende onderdelen van het UEC, waarbij ook rekening wordt gehouden met bezoek aan andere delen van het Jaarbeurscomplex;
- het totaal aantal bezoekers per representatief moment over de dagdelen (met name avond en nacht), op piekuren en op tijdstippen die samenvallen met het begin en eind van beursevenementen of andere relevante activiteiten in de omgeving zoals koopzondagen en grote evenementen in de binnenstad.

Bij de beschrijving van de activiteit zullen ook enkele aspecten (zie subparagraaf 3.1.2) moeten worden onderzocht die buiten de directe invloedssfeer van de initiatiefnemer liggen, maar die wel voor de besluitvorming van belang zijn. De voorgenomen activiteit vormt namelijk een belangrijke stap in de centrumontwikkeling van Utrecht en wordt daarom in nauwe samenwerking met de gemeente en de initiatiefnemers ontwikkeld.

3.1.1. Aanleg en gebruik UEC

In het MER dient te worden beschreven:

- de omvang en hoogte van het UEC;
- de mogelijke toepassing van de principes van duurzaam bouwen, waarbij het gaat om: materiaalkeuze, energievoorziening, installatiekeuzen, opslag en gebruik van regenwater en vormgeving van het gebouw en andere faciliteiten ter minimalisering van de milieubelasting bij de bouw, het gebruik en de
- afbraak;
- de wijze waarop rekening wordt gehouden met de sociale veiligheid in het UEC, omdat dit van invloed is op de keuze van de vervoerswijze;
- de wijze waarop met potentiële archeologische waarden binnen het plangebied wordt omgegaan.

3.1.2. Verkeer en vervoer

Verkeer en vervoer in relatie tot UEC

In het MER dient te worden beschreven:

- een prognose van het gebruik van auto, fiets en openbaar vervoer door gebruikers van het UEC. Dit dient te gebeuren zowel aan de hand van ervaringscijfers van vergelijkbare centra elders als aan de hand van een berekening met een daarvoor geschikt verkeersmodel. De resultaten dienen te worden geconfronteerd met de capaciteit van het wegennet en het openbaar vervoer en van de stallingsvoorzieningen van fietsen. Ga hierbij voor de auto en het openbaar vervoer apart uit van een *worst case* scenario;
- een prognose van de hoeveelheid vrachtverkeer bij en rond het UEC en de tijden waarop dit rijdt;
- de maatregelen ten behoeve van een op te stellen vervoersplan, waarin wordt opgenomen:

- maatregelen ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets en maatregelen ter beperking van het gebruik van de auto, met name de mogelijkheden om de reiskostenverhouding ten gunste van het openbaar vervoer te maken met kortingen voor bezoekers met openbaar vervoer en fiets en verhoging van de autokosten via toerekening van de parkeerkosten aan de gebruiker;
- maatregelen ter spreiding van het gebruik van de weginfrastructuur, met name op momenten waarin de beschikbare wegcapaciteit reeds aanzienlijk worden benut;
- de wijze van handhaving; wie is verantwoordelijk als er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen;
- maatregelen ter voorkoming van hinder van laden en lossen.

Verkeer en vervoer in relatie tot centrumontwikkeling

Inzicht in het generatie-effect van bezoekers en daarmee van verkeersstromen is voor de besluitvorming van groot belang. Voor het verkrijgen van een goed beeld van deze verkeersstromen zal de algehele ontsluitingsstructuur van het UCP-gebied in het MER nader moeten worden beschreven. Mogelijk leveren de gegevens over de verkeersstromen een aanknopingspunt om reeds in dit stadium te anticiperen op een verdere verbetering van het openbaar vervoer, waarvan de bezoekers aan het UEC gebruik kunnen maken.

Voorts zijn voor het verkeer en vervoer de volgende zaken in relatie tot centrumontwikkeling van belang:

- fiets- en looproutes en bijbehorende voorzieningen;
- maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid rondom het UEC, op en naar parkeerplaatsen en haltes voor openbaar vervoer;
- bepaling van de aan- en afvoerroutes voor de auto en het aandeel verkeer van en naar het UEC op de representatieve wegvakken respectievelijk tijdstippen. Het zal daarbij in ieder geval moeten gaan om tijdstippen waarop de uitstroom van bezoekers samenvalt met spitsuren;
- mogelijkheden van vervoer na de laatste vertrektijden van het openbaar vervoer;
- ontsluiting(en) van het terrein voor autoverkeer op het openbaar wegennet;
- voorzieningen voor de geleiding en routing van bezoekers per openbaar vervoer (stads- en streekbussen, trein, taxi) en per fiets.

Aanleg parkeervoorzieningen

De verantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer van parkeervoorziening dient in het MER te worden verduidelijkt. Daarbij zijn de volgende punten van belang:

- aantal, ligging en bereikbaarheid van parkeerplaatsen. Dit kan worden verduidelijkt middels een parkeerbalans voor het UCP-gebied waarin de parkeerbehoefte op verschillende dagdelen doordeweeks en in het weekend inzichtelijk wordt gemaakt in relatie tot gelijktijdige parkeerbehoefte vanuit andere gebruikers van (de omgeving van) het Jaarbeursterrein;
- voorzieningen voor een parkeerverwijssysteem voor automobilisten. Hierbij dient te worden ingegaan op de mogelijkheden om het aantal plaatsen te beperken door gebruik te maken van reeds bestaande parkeerplaatsen. Tevens dient te worden aangegeven in welke mate anderen dan de eigen bezoekers van de parkeerplaatsen van het UEC gebruik kunnen maken;
- het bieden van Park-and-Ride voorzieningen vanaf parkeergelegenheid elders;
- maatregelen ter voorkoming c.q. beperking van parkeeroverlast.

3.2. Alternatieven

In het MER dient een gevoeligheidsanalyse te worden gemaakt, gebaseerd op verschillende invalshoeken die elk de grondslag vormen voor een specifiek alternatief met een of meerdere varianten. De invalshoeken zijn:

- *Ruimtegebruik:*
bijvoorbeeld vormen van meervoudig grondgebruik met uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst en een efficiënte ruimtelijke organisatie (terrein en gebouwencomplex) leveren een betere benutting van de schaarse binnenstedelijke ruimte op; ook kan worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn voor het zoveel mogelijk verplaatsen van parkeergelegenheid voor het UEC buiten het centrum (P&R, transferia, shuttlebus);

– *Duurzaam bouwen:*

de omvang van het UEC maakt het interessant aandacht te besteden aan het aspect duurzaam bouwen. Hierbij is zowel de ontwerp-, de bouw-, de gebruiks-, en de sloop/hergebruikfase van belang. Hierbij kan worden gedacht aan:

- flexibiliteit en aanpasbaarheid (levensduurverlenging);
- hergebruik van componenten;
- bouwsysteem en bouwmaterialen;
- energievoorziening (inclusief duurzame energie), klimaatbeheersing en de aanpasbaarheid daarvan ten aanzien van te verwachten toekomstige ontwikkelingen;
- energiegebruik in de gebruiksfase;
- gebruik en opslag van regenwater.

Bij de aspecten energie en regenwater dienen ook plangrensoverschrijdende varianten betrokken te worden.

– *Verkeer en vervoer:*

verkeersafwikkeling (routes) en beïnvloeding vervoerswijzekeuze van bezoekers via specifieke voorzieningen kunnen bijdragen aan vermindering van verkeersgerelateerde milieueffecten (geluid, emissie).

3.2.1. Nulalternatief

Beschrijf als nulalternatief de huidige milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling (zie ook hoofdstuk 4 van deze richtlijnen). Het nulalternatief dient alleen als referentie: milieugevolgen van alternatieven moeten concreet worden gemaakt door vergelijking met deze referentie. De ontwikkeling van het UCP, uitgezonderd de onderdelen van het UEC die in dit MER worden uitgewerkt, kan hierbij als referentiesituatie dienen.

3.2.2. Meest milieuvriendelijk alternatief

Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) is verplicht en moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Bij het ontwikkelen van het mma dient een 'actieve' aanpak te worden gevolgd. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. Het mma kan bestaan uit een combinatie van de uitgewerkte alternatieven c.q. varianten.

Bij het alternatief dat als invalshoek verkeer heeft, kan worden uitgegaan van een maximaal gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Bij een dergelijke doelstelling dient gemotiveerd te worden aangegeven hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn uitgaande van maximaal reëel gebruik van openbaar vervoer en fiets en maximaal reële flankerende maatregelen. Bij de ontwikkeling van het MMA kunnen maatregelen worden aangegeven die het gebruik van openbaar vervoer en fiets daadwerkelijk stimuleren zoals:

- het verkopen van gecombineerde openbaar vervoer- en toegangsbewijzen;
- het prominent ten opzichte van de ingang situeren van een luxueus uitgevoerde en bewaakte fietsenstalling, gratis voor bezoekers van het UEC;
- het afstemmen van de programmering met de aankomst- en vertrektijden van het openbaar vervoer en voorlichting over het gebruik van het openbaar vervoer;
- het verzorgen van vervoer op maat voor de late uren (biosbus);
- bewaking van de voetgangersroute naar het station.

Daarnaast kunnen maatregelen en voorzieningen voor de bouw, de inrichting en het beheer bij het mma betrokken worden die de best mogelijke milieubescherming bieden, dan wel positieve milieueffecten versterken en milieuschade compenseren. Te denken valt onder andere aan bergingsvijvers voor topafvoeren van regenwater, een duurzame en efficiënte energievoorziening en andere aspecten van duurzaam bouwen.

4. Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de verkeers- en vervoerssituatie als gevolg van de mogelijke (na-ijlings)effecten van inmiddels voltooide of nog lopende activiteiten te worden betrokken. Dit is met name van belang als basis voor het berekenen van de piekbelasting van de infrastructuur bij het gelijktijdig beginnen of eindigen van evenementen en voorstellingen bij de diverse inrichtingen in de nabije omgeving. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de locatie en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de ontwikkelingen daarvan zal het MER, voor zover relevant en van belang voor de beslissingen, aandacht moeten besteden aan de aspecten geluid en lucht en de stedenbouwkundige- en belevingsaspecten. Geef hierbij aan waar in de omgeving van het te realiseren UEC hinder- of milieugevoelige situaties zijn.

Niet alleen dienen de milieugevolgen van het UEC voor de huidige omgeving te worden aangegeven, maar dat geldt ook voor de milieugevolgen voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zoals die van het plangebied Dichterswijk-West die is voorzien in het Stedenbouwkundig plan voor dat gebied (d.d. 13 november 1998).

Geluid en lucht

De volgende aspecten dienen te worden beschreven:

- geluid: de bepaling van het wegverkeerslawaaï op de relevante wegvakken in de bestaande en te verwachten situatie en het geluidsniveau bij relevante geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van het verkeer en voorzieningen op het terrein;
- luchtkwaliteit: luchtverontreiniging op leefniveau, tenminste voor de parameters: Benzene en NO₂.

De emissies en immissies behoeven alleen voor die wegvakken te worden berekend waar op grond van de berekende intensiteiten enige overschrijding van de grenswaarden valt te verwachten ten gevolge van de realisering van het UEC.

Stedenbouwkundige- en belevingsaspecten

Beschreven dient te worden wat het stedenbouwkundig karakter is van de locatie en de directe omgeving en welke belevingsfactoren, zoals visueel-ruimtelijke en sociale veiligheidsaspecten daaraan verbonden zijn. Ook moet

worden aangegeven welke structuur van de openbare ruimte karakteristiek is voor de bestaande situatie (met loop- en fietsroutes, waterberging en stedelijk groen).
Eventueel aanwezige archeologische waarden dienen te worden beschreven.

5. Gevolgen voor het milieu

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed, bijvoorbeeld het beter ontsluiten van het stationsgebied met het openbaar vervoer;
- expliciet dient te worden ingegaan op cumulatie van effecten als gevolg van samenloop van bezoek aan UEC, Jaarbeurs en winkelcentrum op koopavonden en weekend-middagen;
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals de toenemende verkeersonveiligheid door de toename van het verkeer;
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd of een *worst case* scenario worden gebruikt. In het laatste geval dient te worden aangegeven hoe groot de kans is op dit *worst case* scenario';
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- aandacht moet worden besteed aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase, gebruiksfase en de slooffase te worden betrokken waarbij gebruik dient te worden gemaakt van een van de LCA-methode afgeleide bepalingwijze;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

Met name moet aandacht worden gegeven aan een kwantitatieve beschrijving van de verkeer- en vervoersontwikkelingen. Het model dat hiervoor wordt gebruikt dient een beeld te geven van de vervoersstromen voor de drie vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer op de relevante tijdstippen. Daarvoor dient gebruik te worden gemaakt van een model waarin de motieven "bezoek aan UEC" en "bezoek aan beurzencomplex" apart zijn opgenomen. Het etmaalmodel, dat ten behoeve van het UCP is gebruikt, is voor deze analyse te grof.

5.1. Geluid en lucht

Effecten behoeven alleen beschreven te worden daar waar het autoverkeer met 20% of meer toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Er dient expliciet aandacht te worden besteed aan het effect van piekbelasting van de infrastructuur bij het gelijktijdig beginnen en eindigen van evenementen en voorstellingen bij de diverse inrichtingen in de nabije omgeving.

Geluidhinder

Ten behoeve van de beoordeling van de geluidaspecten dienen in het MER de volgende gegevens te worden opgenomen:

- gedurende welke tijd en periode (dag, avond, nacht, zondag) er sprake zal zijn van hinder en hoeveel mensen er hinder zullen ondervinden;
- de bij bestaande en geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen (woningen en dergelijke) te verwachten equivalente geluidsniveaus ten gevolge van het verkeer van en naar het UEC en van voorzieningen op het terrein, zoals gebouwen met een in pandig geluidsniveaus hoger dan 70 dB(A), buiten opgestelde installaties en ladend en lossend vrachtverkeer.

Luchtverontreiniging

In het MER dient de luchtkwaliteit langs de belangrijkste aan- en toewegen nabij het UEC te worden beschreven. Bij de beschrijving dient rekening te worden gehouden met spitsuren en perioden direct voor en na de aanvang, respectievelijk afloop van evenementen in het UEC.

5.2. Stedenbouwkundige- en belevingsaspecten

Ten behoeve van de beoordeling van deze aspecten dienen de volgende gegevens in het MER te worden opgenomen dan wel uitgewerkt met behulp van:

- plattegronden met de situering van het UEC;
- beschrijving van de invloed van het voornemen, inclusief de bijbehorende infrastructuurle voorzieningen en mate van verlichting, op de beeld- en belevingswaarde van de naaste en verdere omgeving;
- de positieve en negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid;
- de verkeersveiligheid op de wegen en kruispunten in de omgeving;
- de effecten voor de stedelijke groenvoorzieningen;
- mogelijk optredende parkeeroverlast.

6. Vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de

doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken. Daarbij kan een indicatie worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven.

7. Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De gemeenteraad van Utrecht zal bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de Jaarbeurs Utrecht in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

9. Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt aanbevolen 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.

10. Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

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 hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma ;
- belangrijke leemten in kennis.

Bijlage: Overzicht inspraakreacties en adviezen

Nr.	Datum	Persoon of instantie	Inhoud	Wijze van verwerking
1	3-12-1998	V.d.Vecht Standbouw	Wijst er op dat bij inrichting van het terrein rekening moet worden gehouden met problemen bij op- en afbouw van beurzen	Zie 3.1.2
2	23-11-1998	S. Coolsma	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ga uit van verkeerssituatie als gevolg van ontwikkelingen in UCP-gebied 2. Gebruik gegevens Kinopolis in Antwerpen 3. Besteed aandacht aan gevolgen voor ecologie (leefmilieu) en (stedelijk) landschap 4. Onderzoek verkeerseffecten vanaf 17.00 uur tot een uur na sluitingstijd 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie 3.1.2 2. Niet vergelijkbaar (zie advies Commissie m.e.r. blz. 7, noot 9) 3. Zie 5.2 4. Zie 3.1.2 en 5
3	23-12-1998	Provincie Utrecht	<ol style="list-style-type: none"> 1. Neem algehele ontsluitingsstructuur UCP-gebied mee 2. Beschrijf effecten op gronden oppervlaktewater 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie 3.1.2 2. Voor zover van belang i.v.m. afvalwaterverwijdering en waterberging
4	23-12-1998	Rijksinstituut voor Oudheidkundig Bodemonderzoek	Betrek potentiële archeologische waarden. Voer een archeologische verkenning uit	Zie 3.1.1
5	22-12-1998	Milieudefensie Utrecht	<ol style="list-style-type: none"> 1. Integrale benadering automobilititeit 2. Betrek andere ontwikkelingen zoals de spoorlanen en het UCP 3. Besteed aandacht aan optimalisering energievoorziening 4. Houd rekening met effectcumulatie 5. Onderzoek efficiënt ruimtegebruik 6. Onderzoek mogelijkheden duurzaam bouwen en duurzame stedenbouw 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie 3.1.2 2. Zie 3.1.2 3. Zie 3.2 4. Zie 3.2 5. Zie 3.2 6. Zie 3.2
6	19-12-1998	Vereniging van Eigenaren Veemarktplein 42 t/m Croeselaan 85	Beschrijf effecten op bestaande en te realiseren appartementen en geef beschermende maatregelen aan	Zie o.a. 2.2, 4 en 5

Nr.	Datum	Persoon of instantie	Inhoud	Wijze van verwerking
7	19-12-1998	Bewoners Overleg City Project (BOCP)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beschrijf algemene bedrijfsstrategie 2. Bedrijfstijden, verwachte aantallen bezoekers vermelden 3. Ook lokatiealternatieven en nulalternatief bekijken 4. Meer effecten dan automobilitate, geluid en luchtverontreiniging zijn van belang (o.a. lichthinder, energieverbruik) 5. Recente verkeersstudies en verkeerscirculatieplannen meenemen 6. Aandacht nodig voor Dichterswijk, Dichterswijk-West, Westplein en Graadt van Roggenweg 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie 2.1 2. Zie 2.1 3. Inrichtingsalternatieven zijn ook volgens Commissie m.e.r. voldoende 4. Zie 55.2 5. Zie 3.1.2. 6. Zie hoofdpunt 2, 2.2. en 5.2