

# Startnotitie



Duurzaam leefbaar  
door benutte kansen

**Projectorganisatie Stationsgebied**  
Startnotitie m.e.r.  
5 november 2002



<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
1 M.E.R.-PROCEDURE OP HOOFDLIJNEN	4
1.1 Inspraak	4
1.2 Belangrijke adressen	4
2 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	5
2.1 Voorgeschiedenis van de huidige herontwikkeling	5
2.2 Plangebied	5
2.3 Bestemmingsplan en m.e.r. als onderdeel van de masterplanfase	6
2.4 Doel van deze Startnotitie	8
2.5 Leeswijzer	9
3 WAAROM DIT INITIATIEF?	10
3.1 Kansen benutten en problemen oplossen	10
3.2 De 'couleur locale' van het huidige Stationsgebied	11
4 DOEL EN VOORGENOMEN ACTIVITEIT	15
4.1 Doel van het voornemen	15
4.1.1 Hoofddoelen: leefbaar.....	16
4.1.2 Afgeleide doelen: ..... en duurzaam	16
4.1.3 Externe veiligheid, de grote uitdaging	17
4.2 Voorgenomen activiteit	18
5 TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN	19
5.1 Keuzes beoordelen	19
5.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden	19
5.3 Uitwerking visie A	21
5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	22
5.5 Referentiesituatie	22
6 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER	23
6.1 Methode en toepassing	23
6.2 Thema's en aspecten	24
6.2.1 Bovenlokale milieukwaliteit	24
6.2.2 Lokale milieukwaliteit	25
6.2.3 Kwaliteit van de lokale leefomgeving	26
6.2.4 Planningskwaliteit	28
6.2.5 Kosten	29
6.2.6 Beoordelingskader samengevat	30
BIJLAGE 1 PROCEDURESHEMA	32

## 1 M.E.R.-PROCEDURE OP HOOFDLIJNEN

### 1.1 Inspraak

Direct na indiening van de Startnotitie bij het Bevoegd Gezag wordt in Ons Utrecht het verschijnen van de Startnotitie officieel bekend gemaakt. De Startnotitie ligt dan ter inzage gedurende de in de advertenties vermelde termijn - ongeveer 4 weken. Ook betreft de initiatiefnemer gemeente Utrecht belangengroepen bij de inspraak.

Gedurende de inspraakperiode heeft iedereen de gelegenheid in te spreken op de aspecten die huns inziens in de milieueffectrapportage (m.e.r.) aan de orde moeten komen. Schriftelijke reacties kunnen onder vermelding van 'MER Stationsgebied Utrecht' binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar de Projectorganisatie Stationsgebied. De startnotitie ligt ter inzage op de gebruikelijke adressen van de wijkbureaus en informatiebalies van de gemeente Utrecht. Ook kunt u de notitie afhalen in het Infocentrum Stationsgebied, waar ook een toelichting te krijgen is. Op de website kan de notitie als PDF-document worden gedownload; ook kunt u op de site uw inspraakreactie achterlaten.

Binnen 9 weken na het verschijnen van de startnotitie brengt ook de Commissie-m.e.r. haar advies voor de Richtlijnen uit. De Richtlijnen geven aan, hoe het milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. Deze Richtlijnen worden in het voorjaar 2003 bekend. Met de kaders van deze Richtlijnen wordt het MER gemaakt.

Naar verwachting zal het MER in juni 2003 worden gepubliceerd. Dan vindt opnieuw inspraak plaats, waarbij eenieder de gelegenheid krijgt zijn of haar mening te geven over de kwaliteit en de inhoud van het MER. Binnen 5 weken na deze inspraak brengt de Commissie-m.e.r. een toetsingsadvies uit over het MER. Een positief toetsingsadvies is nodig om uiteindelijk een bestemmingsplan voor het Stationsgebied te kunnen vaststellen.

In de bijlagen staat de m.e.r.-procedure schematisch weergegeven.

### 1.2 Belangrijke adressen

*Projectorganisatie Stationsgebied*

*P/a Infocentrum Stationsgebied*

Vredenburg 90 - Utrecht

Postbus 1273

3500 BG Utrecht

T. 030 – 230 59 00

F. 030 – 230 59 09

E. [stationsgebied@utrecht.nl](mailto:stationsgebied@utrecht.nl)

I. [www.utrecht.nl/stationsgebied](http://www.utrecht.nl/stationsgebied)



## **2 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?**

### **2.1 Voorgeschiedenis van de huidige herontwikkeling**

#### **Oude wensen, nieuw draagvlak**

In de afgelopen vijftien jaar zijn verschillende plannen ontwikkeld voor het Stationsgebied in Utrecht, maar geen van deze plannen is ooit uitgevoerd. De wens en de noodzaak om het Stationsgebied aan te pakken stonden en staan niet ter discussie, maar wel de beoogde uitvoering. De voorgestelde plannen zijn gestuit op maatschappelijke weerstand of gebrek aan vertrouwen tussen samenwerkende partijen.

In 2001 is een andere strategie ingezet, waarbij de gemeente Utrecht het initiatief en de regierol naar zich toe heeft gehaald en zwaar heeft geïnvesteerd in het creëren van draagvlak. In het planproces is veel ruimte geboden voor participatie van bewoners, ondernemers en belangstellenden. De resulterende ontwikkelingsstrategieën - visie 1 en visie A - zijn op 15 mei 2002 in een raadplegend referendum aan de inwoners van Utrecht voorgelegd. De uitslag van het raadplegend referendum - een ruime meerderheid voor visie A - is op 13 juni 2002 door de gemeenteraad bevestigd. De gemeenteraad heeft het college van Burgemeester en Wethouders opgedragen om deze visie binnen een jaar nader uit te werken in een stedenbouwkundig plan. Dit stedenbouwkundig plan maakt deel uit van een masterplan voor de herontwikkeling van het Stationsgebied waarvan de uitwerking zich kenmerkt door samenwerking van alle betrokken partijen - zowel publiek als privaat. Het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan en een milieueffectrapportage maakt eveneens deel uit van de masterplanfase.

### **2.2 Plangebied**

Het plangebied voor het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en de m.e.r. wordt in grote lijnen begrensd door:

- het Merwedekanaal aan de westzijde
- de Leidsche Rijn en de Daalse Tunnel aan de noordzijde
- het Vredenburg aan de oostzijde
- het complex van de Rabobank (buiten het plangebied) en het Moreelse Park aan de zuidzijde



### 2.3 Bestemmingsplan en m.e.r. als onderdeel van de masterplanfase

Onderdeel van de masterplanfase is een integrale milieueffectrapportage (m.e.r.) voor het gehele Stationsgebied. De procedure m.e.r. is gekoppeld aan het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied. Het vaststellen van het bestemmingsplan is formeel de voorgenomen activiteit waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. De voorliggende Startnotitie is de eerste stap in deze procedure. Het eindproduct van de procedure is het MER-rapport (met hoofdletters).

### M.e.r.-plicht

In beginsel geldt voor de ontwikkelingen in het Stationsgebied een *m.e.r.-beoordelingsplicht* (zie kader). Het gaat bij het Stationsgebied om de uitvoering van een stadsproject inclusief 1700 woningen plus winkelcentra (35.000 m<sup>2</sup>), 'leisure'-voorzieningen (+/-24.000 m<sup>2</sup>), kantoren (190.000 m<sup>2</sup>) en parkeerterreinen. Daarnaast is de ontwikkeling van een stedelijk vermaakcentrum op het terrein van de Jaarbeurs m.e.r.-plichtig. Het gaat hierbij om de uitbreiding van een recreatieve voorziening die op dit moment al meer dan 3,2 miljoen bezoekers per jaar trekt en een oppervlakte beslaat van een kleine 33 ha.



De m.e.r.-beoordeling Stationsgebied is in een eerder stadium uitgevoerd en op grond van de resultaten is de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie-m.e.r.) van mening dat er bijzondere omstandigheden zijn die de activiteit *m.e.r.-plichtig* maken. De belangrijkste argumenten zijn:

- de plannen hebben ook consequenties voor buiten het plangebied
- de milieukwaliteit in het dichtbevolkte plangebied en langs de ontsluitingswegen staat in de huidige situatie al onder druk

De verwachte nadelige gevolgen voor het milieu betreffen met name overlast (verontreiniging en hinder) van verkeer en vervoer als gevolg van veranderende verkeersstromen. Die hinder zal ook buiten het plangebied optreden. Ondanks flankerende maatregelen zal het verkeer in het Stationsgebied ten opzichte van de huidige situatie op een aantal plaatsen sterk toenemen. Omdat de milieudruk in het studiegebied nu al hoog is, is daar volgens de Commissie sprake van een relevante toename van de hinder.

Een overweging voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure is ook de samenhang met andere activiteiten. Bij de herontwikkeling van het Stationsgebied bestaat duidelijke samenhang tussen de verschillende activiteiten in het Stationsgebied, inclusief het stedelijk vermaakcentrum op het Jaarbeursterrein. De geplande activiteiten maken gebruik van gedeelde voorzieningen en de ontwikkeling is op elkaar afgestemd. Uiteindelijk wordt voor alle activiteiten ook één ontwerpbestemmingsplan geschreven, waaraan een m.e.r. gekoppeld kan worden.

Een aspect dat niet is meegewogen door de Commissie maar dat wel van invloed is op de omvang van de effecten is de cumulatie van effecten met een ander omvangrijk project: de aanleg van Leidsche Rijn. Logischerwijs versterken de verkeerstoename als gevolg van de plannen in het Stationsgebied en de verkeerstoename als gevolg van een fors aantal nieuwe stadsbewoners elkaar en daarmee ook de verontreiniging en hinder.

De m.e.r.-procedure voor het Jaarbeursterrein is al gestart ten tijde van het UCP (de richtlijnen zijn vastgesteld), maar er is nog geen milieueffectrapport (MER). Inmiddels heeft de gemeente voor een andere insteek gekozen en de regierol voor de ontwikkeling van het gehele Stationsgebied op zich genomen. Afhankelijk van het stadium waarin de m.e.r. Jaarbeurs zich op dat moment bevindt, zal die informatie voor de m.e.r. Stationsgebied beschouwd worden als autonome ontwikkeling of gevorderd onderdeel van de deellocatiestudie Jaarbeursterrein.

#### **Gefaseerde aanpak**

In overleg met de Commissie-m.e.r. in mei 2002 is gekozen voor een gefaseerde aanpak van de m.e.r.-procedure waarin

- op korte termijn de milieueffecten van het geheel kunnen worden beoordeeld (op het niveau van het ontwerp bestemmingsplan)
- procesafspraken worden vastgelegd over of, hoe en wanneer de milieueffecten van deelplannen worden beoordeeld

De aanpak is vergelijkbaar met de procedure van een globaal bestemmingsplan op het niveau van het stedenbouwkundig plan en uitwerkingsplannen voor deelplannen. Het is ook de bedoeling om beide procedures - m.e.r. en bestemmingsplan - zo veel mogelijk parallel te schakelen.

## **2.4 Doel van deze Startnotitie**

#### **Alliantie: basis voor overleg**

De ontwikkelingen in het Stationsgebied worden aangestuurd door verschillende publieke en private partijen (gemeente Utrecht, ministerie van V&W, ministerie van VROM, Bestuur Regio Utrecht (BRU), Exploitantenvereniging Corio, Jaarbeurs, NS Vastgoed, etc.). Het m.e.r.-plichtig besluit voor het stadsproject - vaststellen bestemmingsplan - is echter het domein van de gemeente Utrecht en deze zal daarom in deze fase van de m.e.r.-procedure als (coördinerend) initiatiefnemer namens deze alliantie optreden. De gemeenteraad zal uiteindelijk het MER samen met het bestemmingsplan vaststellen. De gemeenteraad is daarmee het bevoegd gezag en zal daarom ook de richtlijnen voor het MER vaststellen.

In het gewijzigde Besluit Milieu-effectrapportage (juni 1999) is vastgelegd voor welke activiteiten het verplicht is een milieu-effectrapport op te stellen en in welke gevallen het bevoegd gezag moet beoordelen of een milieu-effectrapportage verplicht is. Voor deze startnotitie is van belang dat

- de m.e.r.-beoordelingsplicht onder andere geldt bij activiteiten die betrekking hebben op de uitvoering van dan wel de wijziging of uitbreiding van uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen, in gevallen waar de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 ha of meer, of een bedrijfsvloeroppervlakte heeft van 200.000 m<sup>2</sup> of meer
- de m.e.r.-plicht onder andere geldt voor de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt of een oppervlakte beslaat van 50 ha of meer
- het bevoegd gezag kan besluiten (bijvoorbeeld op advies van de Commissie-m.e.r.) of er bijzondere omstandigheden zijn die de activiteiten uit de eerste categorie toch m.e.r.-plichtig maken.

In de voorbereiding van de m.e.r.-procedure overlegt de gemeente met de andere partijen over de rolverdeling bij het beoordelen van de milieueffecten van deelplannen. Het is de inzet van de gemeente Utrecht om deze Startnotitie, de richtlijnen en het MER ook in de latere fasen van het planproces als basis voor overleg te kunnen gebruiken.



### **Informatie en inspraak**

In deze Startnotitie beschrijven we in hoofdlijnen waarom de alliantie het gebied rond station Utrecht Centraal wil ontwikkelen, hoe het globale plan daarvoor er uitziet en welke (deel)alternatieven binnen dat plan worden onderzocht. De mogelijke effecten van die alternatieven komen hierbij aan de orde en de manier waarop ze in het MER worden onderzocht.

Doel van deze Startnotitie is om betrokkenen te informeren over de plannen en hen de gelegenheid te bieden om in te spreken ten behoeve van de richtlijnen die voor het MER op globaal bestemmingsplanniveau worden opgesteld.

## **2.5 Leeswijzer**

De hoofdstukken 3 en 4 behandelen achtereenvolgens de redenen om het Stationsgebied op een ingrijpende, integrale manier aan te pakken en de doelen die de gemeente en de betrokken private partijen daarbij voor ogen hebben. Deze hoofdstukken dienen als uitleg en onderbouwing voor de ingeslagen weg en geven de context weer waarin gemaakte keuzes moeten worden gezien.

De hoofdstukken 5 en 6 vormen de eigenlijke start voor de m.e.r.-procedure. Zij vertellen op welke manier de te beoordelen alternatieven tot stand komen en aan de hand van welk toetsingskader de effecten van die alternatieven voor de omgeving beoordeeld moeten worden.

In bijlage 1 is een procedureschema opgenomen met de m.e.r.-procedure en de bestemmingsplanprocedure in onderlinge samenhang.



### 3 WAAROM DIT INITIATIEF?

#### 3.1 Kansen benutten en problemen oplossen

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft in het Collegeprogramma voor 2001-2006, 'Utrecht in Uitvoering', vastgesteld dat zij het Stationsgebied langs twee lijnen wil ontwikkelen.

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

Leefbaarheid verbeteren en potenties te gelde maken, dat betekent kansen benutten en problemen oplossen. In de aanloop naar het raadplegend referendum zijn een aantal problemen onderkend en kansen gesignaleerd. Het gaat hierbij om een groter gebied dan alleen het Stationsgebied: ook de oude binnenstad komt hierbij in beeld. Samen vormen zij het toekomstig centrum van Utrecht, dat verbonden wordt met de omliggende wijken. Het zijn deze kansen en problemen die de aanleiding zijn om de herontwikkeling van het Stationsgebied ter hand te nemen.

#### **Kansrijk gebied**

De kansen liegen er niet om. Het centrum van Utrecht is een belangrijke sociale, culturele en economische motor van de stad. Het centrum herbergt een aantal belangrijke economische functies, en natuurlijk is de stad door haar ligging een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven.

Bovendien kent het centrum een grote en groeiende stroom bezoekers, zowel vanuit de stad als van elders. Het Stationsgebied omvat immers de railport van Nederland. Met de bouw van het stadsdeel Leidsche Rijn komen er bijna 80.000 nieuwe Utrechters bij, die regelmatig het centrum bezoeken. Er is dus sprake van een grote en toenemende vraag naar allerlei voorzieningen.

#### **Onaangename sfeer**

De problemen ontnemen het centrum echter een groot deel van zijn aantrekkingskracht. In het Stationsgebied is in de afgelopen twintig jaar bijna niets veranderd. De kwaliteit van het gebied rond station Utrecht Centraal en Hoog Catharijne staat in schril contrast met de kwaliteit van de oude binnenstad die de laatste jaren enorm is toegenomen. De kwaliteit van het Stationsgebied gaat echter nadrukkelijk verder dan objectief waarneembare elementen. Het is de beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers die het huidige Stationsgebied als negatief positioneren.

Kortom: de diersoort mens voelt zich niet gelukkig in zijn habitat. Dat is, populair gezegd, het probleem van het Stationsgebied.



De 'couleur locale' van een gebied wordt bepaald door elementen die de sfeer maken: prettig of onplezierig, vrolijk of naargeestig. In het huidige Stationsgebied zijn het vooral negatieve sfeermakers die de openbare ruimte kleuren. Doordat er veel geluidsoverlast voor zowel bewoners als bezoekers is, daklozen en verslaafden ook buiten de werk- en winkeltijden aanwezig zijn en het gebied veel donkere plekken herbergt, doet het Stationsgebied onsamenhangend, vies en sociaal onveilig aan. De stadsnatuur is weinig uitnodigend en het water dat door de demping van de Catharijnesingel nauwelijks is te zien, is veelal vervuild. Kortom, het gebied wordt beleefd als een gribus; geen plaats waar mensen zich in herkennen. Bovendien is het gebied niet optimaal bereikbaar, noch voor fietsers en voetgangers waardoor het gebied voor omliggende wijken niet erg toegankelijk is, noch voor autoverkeer. Het is bovendien erg naar binnen gericht en sluit niet aan op haar omgeving waardoor het ook een barrière vormt tussen het oostelijk deel en het westelijk deel van Utrecht; het 'past' niet in de stad. Het Stationsgebied wordt bezocht omdat men er moet zijn, maar zeker niet omdat het er aangenaam verblijven is.

#### **Te krap in de jas**

Een andersoortig probleem is het gebrek aan capaciteit om alle bezoekers en gebruikers van het Stationsgebied iedere dag weer ruimte te bieden. Het huidige stationsgebouw is te krap om de groeiende reizigersstroom (100 miljoen reizigers per jaar in 2015-2020) op een comfortabele manier te kunnen verwerken. Het onvoldoende meegroeien van het voorzieningenaanbod in het centrum met de toename van het aantal bezoekers zorgt voor overspoelen van het station en grote delen van de oude binnenstad.

### **3.2 De 'couleur locale' van het huidige Stationsgebied**

In deze paragraaf wordt een aantal aspecten die de huidige situatie kenmerken er uit gelicht om een beeld te krijgen van de thema's die er het meest toe doen in de beoogde plannen voor het Stationsgebied.

#### **Geluidshinder en luchtverontreiniging**

Er liggen relatief weinig woningen in het gebied. Veel woningen waar het rustig wonen is, liggen langs het water van de Leidsche Rijn. De overige woningen in het Stationsgebied ondervinden in de huidige situatie hoge tot zeer hoge geluidsniveaus als gevolg van wegverkeer.

In mindere mate geldt dit ook voor de woningen aan de Croeselaan.

Spoorweglawaai veroorzaakt ook geluidsniveaus die *bewoners* van de Kop van Lombok en de woonflat aan de Catharijnesingel steeds meer hinderen – ook de wettelijke grenzen komen in zicht. Voor bewoners van Hoog Catharijne vormen ook de airco's een storende geluidsbron. De woningen die tussen het Westplein en het spoor (Lange Hagelstraat en Blekerstraat) liggen en de woningen aan de Van Sijpesteijkade ondervinden hoge tot zeer hoge geluidsniveaus als gevolg van het railverkeer.

In grote delen van het *openbare gebied* heersen hoge geluidsniveaus vanwege verkeersgeluid rond de Croeselaan en het Jaarbeursplein. Ook het Westplein, de Catharijnesingel en de Graadt van Roggenweg zijn op dit moment vanwege de geluidsniveaus van het verkeer geen aangename gebieden om te vertoeven (lopen, fietsen en recreëren).

De openbare ruimte grenst echter maar op weinig plekken direct aan het spoor; daarom ondervinden bezoekers en reizigers daar in de huidige situatie weinig hinder van.



Door een toename van het aantal bezoekers aan het Stationsgebied is er een toename van geluidshinder te verwachten, met name van autoverkeer, in en rond het gebied.

Steeds meer voetgangers en fietsers gaan echter last krijgen van geluidshinder en dus ontevreden zijn. Toekomstige ontwikkelingen op het spoor zoals spoorverdubbeling en het Randstadspoor zullen bovendien voor verhoogde geluidsniveaus zorgen. In principe moet de

woningen in de omgeving van het spoor door geluidsschermen worden beschermd tegen de toename van het geluidsniveau door de spoorverdubbeling.

De *luchtvervuiling* overschrijdt of benadert de maximale waarde aan het Westplein, de Graadt van Roggenweg, de Daalsetunnel en de Catharijnesingel. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit bij het busstation onder het taxiplatform als slecht ervaren.

### **Bereikbaarheid**

De bereikbaarheid van het Stationsgebied per openbaar vervoer is uitstekend, maar door het toenemende aantal reizigers ook een punt van zorg. In de huidige situatie komen per jaar ongeveer 55 miljoen reizigers in station Utrecht Centraal en dat aantal zal alleen nog maar toenemen. De huidige stationshal is te klein om deze stromen op een adequate en comfortabele manier af te handelen en ook de overstapverbindingen tussen trein en andere modaliteiten (tram, bus, taxi, etc.) kunnen aanzienlijk worden verbeterd. Het huidige stad/streek busstation heeft onvoldoende capaciteit om de stroom reizigers te faciliteren.

De bereikbaarheid per fiets of te voet van het Stationsgebied in het algemeen en station Utrecht Centraal in het bijzonder hangen direct samen met de stedenbouwkundige structuur die sinds de ontwikkeling van Hoog Catharijne is ontstaan. Groot probleem is dat routes voor bus, tram, fiets en voetganger elkaar steeds weer kruisen. De routes van de binnenstad naar het station en de Jaarbeurs zijn niet helder en de toegang tot het station is slecht herkenbaar. Het is daarnaast niet mogelijk om het station direct te betreden.

De bereikbaarheid van het Stationsgebied voor autoverkeer staat onder grote druk; het gebied zit regelmatig verstopt. De hoofdwegen in het gebied zijn tot hun fysieke maximum belast en de kruispuntcapaciteit schiet te kort voor een behoorlijke doorstroming op knooppunten. Met een groeiend inwonertal, groei van het autoverkeer en een groeiend aandeel bussen in het openbaar vervoer neemt de congestie toe. Dit komt de leefbaarheid en de bereikbaarheid niet ten goede.

### **Veiligheid**

Hoog Catharijne herbergt veel hoeken, lage ruimtes en besloten plekken met weinig daglicht die het veiligheidsgevoel van bewoners en bezoekers geen goed doen. Dit komt mede door de aanwezigheid van daklozen en drugsverslaafden. Andere oorzaken van het gevoel van onveiligheid van bezoekers zijn de scheiding van verkeers- en loopstromen en de inrichting van de openbare ruimte rond Hoog Catharijne. Het is een algemeen verschijnsel in het Stationsgebied dat 'het leven' zich op verschillende niveaus afspeelt, waarbij de fietsers grotendeels op niveau 0 en de voetgangers grotendeels op niveau +1 zijn. Ook de situering van langzaam verkeerroutes en fietsenstallingen vormen een bron van sociale onveiligheid. Duidelijk is ook dat de verkeersveiligheid op dit moment slecht is. Met name voor fietsers en voetgangers is het oversteken van drukke verkeersaders en pleinen een probleem.

### **Stadsnatuur en water**

In het Stationsgebied is niet veel natuur te vinden, afgezien van het stadspark Smakkelaarsveld en het Moreelsepark. Het weinige groen dat in het Stationsgebied is te vinden, is niet erg uitnodigend en sluit niet aan op ecologische verbindingzones buiten de stad. De beide stadsparken functioneren nu vooral als stapsteen voor dieren die ze vliegend kunnen bereiken. Vogels, vlinders en vleermuizen zijn gasten die hier uitrusten en voedsel zoeken.

In het huidige Stationsgebied is water veelal gedempt, onzichtbaar, vervuild en levert geen goede bijdrage aan een goed verblijfsklimaat. Water fungeert nu bijvoorbeeld als scheiding tussen passantenstromen en verslaafden en daklozen op het Smakkelaarsveld. Het overige deel van de Leidsche Rijn door de Van Sijpesteijntunnel, en langs Lombok is een positieve uitzondering. De potenties van deze wateren en het water aan het Merwedekanaal worden nog onvoldoende benut.

Een belangrijke ontwikkeling is verder het opstellen en uitvoeren van een Waterplan Utrecht. In het plan wordt een visie ontwikkeld om het water in Utrecht schoner en veiliger (minder wateroverlast) te krijgen. In het plan wordt gestreefd naar het opnieuw verbinden van historische waterlopen, naar een grotere inbreng van water in publieksruimtes om bij te dragen aan een prettig woon-, werk- en verblijfsklimaat.



Het idee is dat water in Utrecht beter benut kan worden voor bedrijfsmatige en recreatieve doeleinden. Met visie A heeft Utrecht gekozen voor het terugbrengen van water in de Catharijnebaan waarmee de Catharijnesingel hersteld wordt, in de geest van dit Waterplan Utrecht. Bij de Weerdsingel WZ is daar al een aanvang mee gemaakt.

### **Windhinder**

Door de hoge bebouwing en smalle corridors ontstaan plaatsen met hoge windsnelheden. Dit leidt tot veel ongerief en zelfs gevaarlijke situaties waardoor de aantrekkelijkheid van de omgeving er niet beter op wordt. De herontwikkeling van het Stationsgebied moet bijdragen aan een beter 'windklimaat'.

### **Duurzaamheid**

De huidige functie en ordening van gebouwen laat nauwelijks toe dat een gebouw de klok rond wordt gebruikt. De gebouwen staan bovendien dicht opeen gepakt. Dat betekent dat zonlicht niet diep in gebouwen of op straat kan doordringen. Dat geeft een somber gevoel, en dwingt tot gebruik van veel kunstlicht in gebouwen. De gebouwen in het huidige Stationsgebied zijn tussen eind jaren zestig en midden jaren zeventig ontworpen en hebben de toen gebruikelijke energieprestatie. Het gebied wordt ontsloten met een warmtenet van het energiebedrijf. Door de aard van een groot deel van de gebouwen met veel kantoren en winkels is er een grote koelbehoefte.

## **4 DOEL EN VOorgenomen ACTIVITEIT**

### **4.1 Doel van het voornemen**

Het initiatief van de betrokken partijen om het Stationsgebied rond Utrecht Centraal en Hoog Catharijne integraal en groots aan te pakken is gebaseerd op de volgende ideeën

- een nieuwe inrichting van de openbare ruimte in het Stationsgebied kan dit gebied nieuw leven inblazen en aantrekkelijk(er) maken
- het verbeteren van de bereikbaarheid en de toegankelijkheid, de ‘ruggengraat’ van de herontwikkeling van het Stationsgebied, hangt onlosmakelijk samen met de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van het gebied
- met een integraal plan kan sturing en samenhang gegeven worden aan de ontwikkelingen in het Stationsgebied.

De doelstellingen van de herontwikkeling sluiten naadloos aan bij de ontwikkelingsrichtingen uit het collegeprogramma ‘Utrecht in Uitvoering’:

- benutten van de bestaande sociale, culturele en economische potenties van het gebied
- aanpakken van de problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid

#### **Doelen van de gemeente Utrecht**

In de discussienota Structuurvisie 2002 legt Utrecht ambities neer op 3 verschillende niveaus, die echter wel met elkaar te maken hebben. Ten eerste stelt Utrecht dat ze haar profiel en imago wil behouden en versterken, onder andere door de potenties van de grootste vervoersknoop in Nederland optimaal te benutten. Zij hecht hierbij wel sterk aan behoud van de menselijke maat die Utrecht kenmerkt in het rijtje van de vier grote steden. Ten tweede wil ze de ruimtelijk functionele structuur van de stad verbeteren, met ook expliciet aandacht voor de openbare ruimte en voor groene en blauwe structuren. Zij wil hierbij voorkomen dat allerlei ontwikkelingen leiden tot een onsamenhangend geheel. Deze ambities gaan aanzienlijk verder dan het Stationsgebied en de stad Utrecht. De gemeente Utrecht wil de centrumfuncties van de oude binnenstad en het Stationsgebied op sociaal, cultureel en economisch vlak ook voor de regio te versterken. Regionaal versterken betekent wel dat een groeiend aantal bezoekers en daarmee een groeiende mobiliteit moet worden gefaciliteerd om het huidige kwaliteitsniveau van de bereikbaarheid te behouden. In aansluiting op het beleid van de gemeente Utrecht en het bereikbaarheidsprogramma van het college ligt de prioriteit bij openbaar vervoer en flankerende maatregelen om de groei van de automobilititeit te kunnen beheersen.

De uitwerking van visie A voldoet met het beoogde programma aan bovenstaande doelen en daarmee aan de eerste ontwikkelingsrichting uit het collegeprogramma.

Tenslotte heeft het verbeteren van de leefbaarheid en de veiligheid in de stad, van de sociale infrastructuur, een zeer hoge prioriteit in het doelenlijstje van Utrecht. Deze doelstelling sluit aan op de tweede ontwikkelingsrichting uit het collegeprogramma en is leidend voor deze milieueffectrapportage. De volgende paragraaf gaat hier uitgebreider op in.

### **Doelen van het Rijk**

De plannen van Utrecht voor het Stationsgebied sluiten aan bij de doelen die het Rijk wil realiseren met de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). Centraal bij de Nieuwe Sleutelprojecten staat de ontwikkeling van de hierin aangewezen Stationsgebieden tot hoogwaardige openbaar vervoerknooppunten en tot aantrekkelijke locaties voor kantoren, wonen en voorzieningen. De herontwikkeling van het Stationsgebied kenmerkt zich dan ook door de nadruk op versterking van de economische structuur, verbetering van de bereikbaarheid (openbaar vervoer) en vitalisering van de stad. In het kader van VINAC, opvolger van VINEX, zijn met het Rijk al afspraken gemaakt over het realiseren van woningen in Utrecht. Dit behelst onder andere het zoeken naar woningbouwlocaties in bestaand bebouwd gebied. Dat kan door intensivering (meer bebouwing en functies in hetzelfde oppervlak), maar ook door transformatie (andere functies voor bestaande ruimte/bebouwing). Beide gebeurt in de plannen voor het Stationsgebied.

#### **4.1.1 Hoofddoelen: leefbaar.....**

De uitwerking van Visie A zet met het beoogde programma zwaar in op de tweede collegedoelelstelling: aanpakken van de problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Het verbeteren van de leefbaarheid richt zich op het realiseren van een zodanig verblijfsklimaat dat mensen in het Stationsgebied willen zijn. Dat vereist in de eerste plaats dat het Stationsgebied bereikbaar en toegankelijk is. Daarom is één van de hoofdoelstellingen: zorgen voor een meer comfortabele verwerking van de groeiende reizigersstroom in en rond het station door het ontwikkelen en realiseren van een openbaar vervoer terminal (OVT) met een zodanige capaciteit en kwaliteit dat reizigers snel en comfortabel kunnen overstappen. Maar leefbaarheid en veiligheid verbeteren betekent niet alleen dat het gebied goed toegankelijk moet worden voor bezoekers uit de stad, maar ook dat het Stationsgebied geen barrière meer mag vormen tussen de omliggende wijken, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers. Meerdere oplossingen kunnen hieraan bijdragen, zoals een goede spreiding en menging van functies en herkenbare en veilige verbindingen. Daarnaast is de inrichting van de publieke ruimte voor alle (soorten) gebruikers van belang. Utrecht wil de kwaliteit van de openbare ruimte van de oude binnenstad en die van het Stationsgebied beter op elkaar aan laten sluiten. Factoren die het verblijfsklimaat verder mede bepalen zijn onder andere daglicht en bezonning, luchtkwaliteit, geluid, wind en tocht, aanwezigheid van groen en water, beheer en onderhoud, gevoel van veiligheid, etc.

#### **4.1.2 Afgeleide doelen: ..... en duurzaam**

Naast de genoemde doelstellingen biedt de herontwikkeling van het Stationsgebied ook kansen om op andere gebieden bijdragen te leveren aan (gemeentelijke) beleidsdoelen. Geen van deze elementen is op zich aanleiding voor de herontwikkeling van het Stationsgebied, maar nu de herontwikkeling aanstaande is, kunnen afgeleide doelstellingen worden geformuleerd en meegenomen.

In grote lijnen gaat het om het benutten van de voordelen van ingrijpende renovatie en aanpassing van gebouwen en voorzieningen, compactheid en concentratie van functies in termen van:

- intensief ruimtegebruik
- kansen op het gebied van duurzaamheid
- kansen voor samenwerking tussen partijen
- functiemenging, diversiteit
- meervoudig ruimtegebruik
- groen- en waterstructuur, ecologische infrastructuur, biodiversiteit

### **Duurzaam bouwen**

Door het compacte bouwen in bestaand bebouwd gebied hoeft elders geen verstedelijking plaats te vinden om de nodige woon- en werkruimte te genereren. Ook kan Utrecht door het compacte bouwen een sprong maken in haar doelstelling om in de toekomst te besparen op een groot deel van het water- en energieverbruik. Dit kan door enerzijds handig te bouwen en anderzijds het gezamenlijk gebruik van faciliteiten te bewerkstelligen. Ingrijpende renovatie is een impuls voor duurzaamheid. Herschikking en herbezinning van gebouwfuncties kunnen zorgen voor een efficiëntere inzet van de gebouwde ruimte. De ingrijpende aanpak biedt kansen om de laatste stand der techniek toe te passen en biedt mogelijkheden voor op zich zelf niet, maar door integratie en bundeling wel rendabele investeringen. Bovendien kunnen een nieuwe stedenbouwkundige opzet en transparantere gebouwen helpen om de zon dieper te laten doordringen. Verder zijn in het verleden al een aantal interessante energieconcepten toegepast zoals warmte/koudeopslag bij de Jaarbeurs en absorptiekoeling voor Vredenburg en Hoog Catharijne. Enkele jaren geleden is de Katreinetoren ingrijpend gerenoveerd met een grote energiebesparing. Op het gebied van duurzaamheid – in termen van efficiënt energie-, water- en ruimtegebruik – is dus nog veel eer te behalen in het Stationsgebied.

### **Wel zo prettig**

Concentratie en functiemenging in het Stationsgebied leggen de basis voor een veiliger omgeving doordat de openbare ruimte continue in gebruik en daardoor beter controleerbaar is. Verder bieden de plannen ook gelegenheid om de water- en groenstructuur van het gebied te verbeteren en aan te sluiten bij het 'groene web' van de stad en bij water en groen buiten de stad. Het realiseren van kwalitatief hoogwaardig stedelijk groen en water op een zo goed bereikbare en veelbezochte plek kan de aantrekkelijkheid van het gebied aanzienlijk verhogen.

#### **4.1.3 Externe veiligheid, de grote uitdaging**

Wat betreft de externe veiligheid vormt de huidige functie van de railinfrastructuur voor het transport van gevaarlijke stoffen (en geprognoseerde toename) en de daaraan verbonden veiligheidsrisico's een bedreiging voor de haalbaarheid van het project. Het gaat hierbij vooral om de geplande stedelijke functies boven en direct naast de railinfrastructuur. Een risico-analyse voor de huidige situatie en de toekomstige situatie moet inzicht bieden in de bestaande veiligheidsrisico's en de knelpunten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied.



## 4.2 Voorgenomen activiteit

In de in het referendum gekozen visie A is al aangegeven met welke ingrediënten bovenstaande doelstellingen geconcretiseerd kunnen worden. Om te beginnen voorzien de plannen in groot onderhoud en nieuwe investeringen in het Stationsgebied zoals het terugbrengen van water in de Catharijnesingel en een opknapbeurt voor de inrichting van de openbare ruimte en de voorzieningen. Ook een verbetering van de opvang van verslaafden en dak- en thuislozen behoort tot deze investeringen zodat zij een minder groot stempel op de openbare ruimte drukken. Tenslotte beogen de plannen ook betere verbindingen in oost-west richting te creëren.

Naast opknappen willen we ook ontwikkelen. Vertrekpunt daarbij is het ombouwen van het huidige station tot een grotere Openbaar Vervoer Terminal. Deze schaalvergroting gaat gepaard met – en faciliteert - een uitbreiding van het voorzieningenaanbod waaronder uitbreiding van winkelruimte, van 'leisure'-voorzieningen en verdere ondersteuning van de congresfunctie. Ook in uitbreiding en herinrichting van het aanbod aan woningen en kantoren voorzien de plannen, en bijbehorend ook uitbreiding en herinrichting van de parkeervoorzieningen.

De voorgenomen activiteit die deze ingrediënten in zich draagt en waarvoor nu een m.e.r.-procedure wordt doorlopen, betreft het vaststellen van een bestemmingsplan voor het Stationsgebied op basis van een uitwerking conform visie A.

## **5 TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN**

### **5.1 Keuzes beoordelen**

Met de opdracht van de gemeenteraad om visie A uit te werken in een stedenbouwkundig plan is op hoofdlijnen een ontwikkelingsrichting voor het Stationsgebied aangegeven. Het is echter alleen een ontwikkelingsrichting en nog geen (uitgewerkt) plan. Dat moet in de periode medio 2002 - medio 2003 ontstaan.

Het dilemma voor de m.e.r.-procedure is dat door het ontbreken van een uitgewerkt plan in deze fase eigenlijk geen uitspraken kunnen worden gedaan over alternatieven. Daar staat tegenover dat het niet wenselijk is om te wachten op een uitgewerkt plan, omdat belangrijke keuzes dan al zijn gemaakt en alternatieven dan een minder waardevolle bijdrage leveren aan het planproces.

Daarom wordt voorgesteld om alternatieven te koppelen aan de belangrijke keuzes die in de uitwerking van visie A moeten worden gemaakt en de milieueffecten van deze keuzes in het MER te beoordelen. In deze aanpak worden dus geen volledig uitgewerkte, integrale alternatieven ontwikkeld en beoordeeld.

### **5.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden**

Het stedenbouwkundig plan is nog in ontwikkeling en daarom kunnen we het omgaan met alternatieven in deze fase alleen in termen van principes formuleren. Onderstaand de belangrijkste overwegingen en voorgestelde aanpak in grote lijnen.

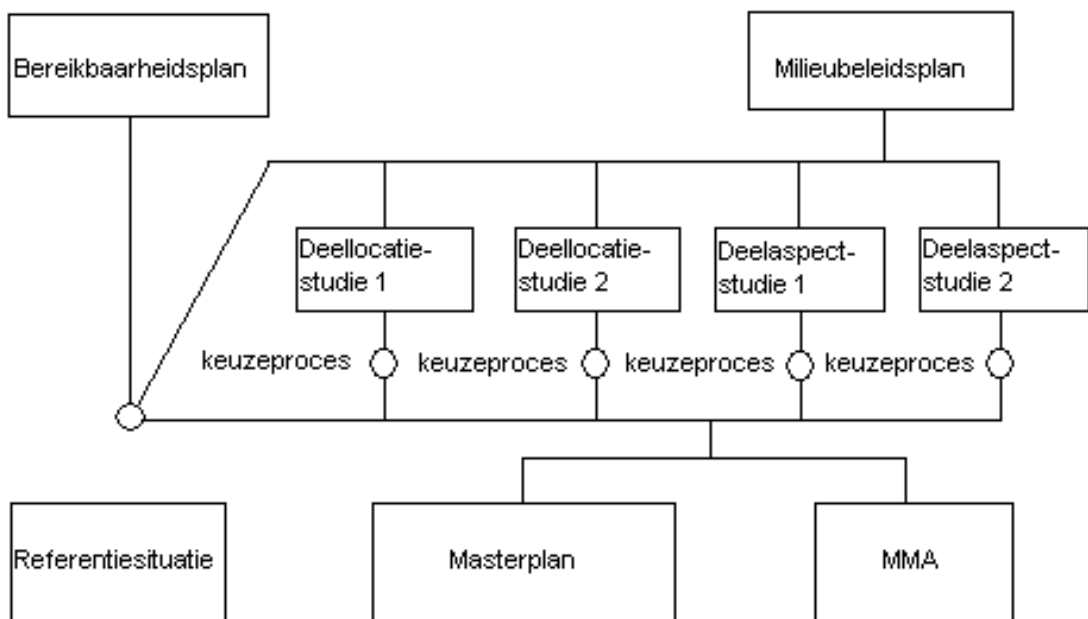
- Met de opdracht van de gemeenteraad om visie A uit te werken in een stedenbouwkundig plan is op hoofdlijnen een ontwikkelingsrichting voor het Stationsgebied aangegeven. Het stedenbouwkundig plan op basis van visie A is daarom het enige integrale alternatief. Het MER toetst en vergelijkt dit alternatief met een referentiealternatief (huidige situatie en autonome ontwikkeling) en een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).
- Daarnaast doet het MER verslag van de deelonderzoeken in het kader van de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan (deelplannen, bereikbaarheid, etc.). Het doel is om de keuzes onder het stedenbouwkundig plan en de rol van de milieuaspecten inzichtelijk te maken.
- De inbreng van de verschillende (milieu)disciplines in een en ander betreft per discipline een bandbreedte tussen streefbeeld (optimaal) en minimum eis. Basis hiervoor is het in ontwikkeling zijnde Milieubeleidsplan.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn de 'ruggengraat' voor de herontwikkeling van het Stationsgebied en een belangrijke randvoorwaarde voor publieke en private partijen om te investeren in het Stationsgebied. De gemeente verkent op dit moment de behoefte aan verkeersruimte van en naar het Stationsgebied. Ze weegt die behoefte vervolgens af tegen de fysiek beschikbare ruimte en de ruimte die vanuit het oogpunt van geluid en luchtkwaliteit toelaatbaar of wenselijk is (milieuruimte).

De behoefte en de noodzakelijke ingrepen om daaraan tegemoet te komen worden vertaald in een bereikbaarheidsplan dat mede richtinggevend is voor de verdere uitwerking van visie A en past binnen de randvoorwaarden voor geluidshinder en luchtverontreiniging.

Eveneens richtinggevend is het in ontwikkeling zijnde Milieubeleidsplan, dat de gemeente buiten de context van de plannen voor het Stationsgebied opstelt. Zij verwerkt hierin het reeds vastgestelde beleid voor deelaspecten op het gebied van milieu en legt nieuwe ambities en doelstellingen voor de (middel)lange termijn vast.

Onderstaande figuur geeft de aanpak schematisch weer. De bolletjes in de figuur geven de keuzeprocessen aan waarin mogelijkheden voor een deel van het plangebied of een aspect aan de hand van een selectie van beoordelingscriteria worden afgewogen.



### 5.3 Uitwerking visie A

#### Stedenbouwkundig plan

Deze uitwerking van visie A gaat in grote lijnen uit van de volgende onderdelen.

- Herontwikkeling van het station tot een openbaar vervoer terminal (OVT) in combinatie met ongeveer 6.000 m<sup>2</sup> winkels.
- Herontwikkeling van het muziekcentrum Vredenburg in combinatie met Tivoli en SJU met een ruimtelijke reservering voor de openbare bibliotheek.
- Herontwikkeling van Hoog Catharijne waarbij ongeveer 35.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak winkels en ondersteunende horeca en ongeveer 24.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak 'leisure' worden toegevoegd en ongeveer 25.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak kantoren wordt verwijderd.
- Ontwikkeling van een stedelijk programma met ongeveer 1.700 woningen (uitgaande van 125 m<sup>2</sup> per woning) en ongeveer 190.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak kantoren (aan de oostzijde van het station).
- Ontwikkeling van twee clusters 'leisure' en 'entertainment' op het terrein van de Jaarbeurs en aan de Catharijnesingel.
- Herstel van de open water verbinding tussen de singels en de Leidsche Rijn.
- Ondergrondse oplossing van het Westplein.
- Revitalisering van en kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte.

De genoemde onderdelen zijn nog globaal en krijgen in de fase van het stedenbouwkundig plan een nadere verkenning en uitwerking. Hierdoor en door de zeer lange doorlooptijd van het project is het meer dan waarschijnlijk dat onderdelen van het programma nog zullen wijzigen. De genoemde getallen zijn dan ook geen doel op zich, maar slechts een indicatie van de beoogde stedelijkheid, functiemenging en kwaliteitsverbetering.

#### Alternatieve uitwerking(en) binnen visie A

Niet gekozen mogelijkheden uit het ontwikkelingsproces van het stedenbouwkundig plan vormen de alternatieven. Het doel van het beoordelen van alternatieve keuzes naast het stedenbouwkundig plan is te kijken of de uitwerking in het stedenbouwkundig plan inderdaad de meest gunstige is. De alternatieve keuzes zijn als het ware andere scenario's voor hetzelfde doel die een spiegel voorhouden aan het gekozen scenario en een onderbouwing voor de ingeslagen weg.

Het MER bespreekt de keuzes van de deellocatie- en aspectstudies en het bereikbaarheidsplan in het licht van de relevante aspecten en positioneert de keuzes op de bandbreedte aan mogelijkheden.

#### **5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)**

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) betreft een specifieke bundeling van alternatieve keuzes, namelijk de voor het milieu optimale posities op de bandbreedtes van het bereikbaarheidsplan en de deellocatie- en deelaspectstudies. Voor bereikbaarheid kan bijvoorbeeld het zoeken naar een optimale balans tussen openbaar vervoers- en autobereikbaarheid een opgave zijn; ook aan het aandeel openbaar vervoer zit immers een grens waarboven zowel de bereikbaarheid als de lokale milieukwaliteit niet meer verbeteren. Extra milieuoontastende maatregelen vullen indien nodig dit samengestelde alternatief aan. Ook het MMA is daarmee gebaseerd op visie A, maar met een optimale investering in milieu.

#### **5.5 Referentiesituatie**

Een MER beschrijft in ieder geval de referentiesituatie waarmee de alternatieven worden vergeleken, in dit geval het stedenbouwkundig plan en het MMA. De referentiesituatie is hier de situatie zoals die zou zijn in het planjaar zónder de plannen waarvoor deze startnotitie m.e.r. is geschreven maar mét de ontwikkelingen zoals die reeds bekend en vastgesteld zijn. Onder bekende en vastgestelde ontwikkelingen vallen de beleidsplannen van gemeente, provincie en Rijk, waarbij onder andere kan worden gedacht aan

- maatregelen ter spreiding van het gebruik van de weginfrastructuur (verkeersgeleiding)
- zo veel mogelijk beperken van geluidshinder voor nieuwe woningen in het Stationsgebied
- maatregelen om de kwaliteit van de buitenlucht zodanig te verbeteren dat die aan drempelwaarden voor stikstofdioxide voldoet

## 6 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER

### 6.1 Methode en toepassing

#### Methode 'Bandbreedte'

Voor de beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven willen we gebruik maken van het integraal afwegingskader 'Bandbreedte', de Utrechtse methode voor de beoordeling van planvorming in de ruimtelijke ordening op milieu- en leefomgevingsaspecten, ontwikkeld door het Bestuur Regio Utrecht. De belangrijkste principes voor het bereiken van een duurzame (ruimtelijke) ontwikkeling, zoals verwoord in de strategie van Bandbreedte.

1. Ten behoeve van het lokale niveau: scheppen van een lokaal goed milieu door beperking van verstoring door geluid, stank, luchtverontreiniging, veiligheid, beperking van verspreiding verontreinigingen (bodem, water, lucht)
2. Ten behoeve van aspecten van de lokale leefomgeving: scheppen van een aantrekkelijke en efficiënt ingerichte leefomgeving (eventueel ter compensatie van een matige lokale milieukwaliteit)
3. Ten behoeve van het bovenlokale niveau: voorkomen van afwentelen en beperken van gebruik van eindige voorraden (beperken gebruik van water, energie, grondstoffen en ruimte, voorkomen afval)
4. Zorgen voor een draagvlak voor – en flexibiliteit van – het plan. Hierbij komen ook de uitvoerings- en beheersfase aan de orde.

Deze principes geven een raamwerk voor de Utrechtse methode. Ze bepalen de indeling van de af te wegen aspecten en geven de volgorde aan tijdens het afwegingsproces.

#### Toepassing in deze m.e.r.

In hun woonomgeving zoeken mensen andere kwaliteiten dan op plaatsen waar zij werken, winkelen of bijvoorbeeld zomaar langs lopen. Met dit onderscheid moeten we rekening houden bij de keuze van beoordelingscriteria en het toetsen ervan. Niet alle beoordelingscriteria zijn voor alle groepen gebruikers van het plangebied relevant, en dezelfde criteria kunnen niet altijd op dezelfde manier worden beoordeeld. Voor het lokaal milieu en de kwaliteit van de leefomgeving maakt het MER daarom onderscheid tussen effecten voor bewoners van het gebied en effecten voor bezoekers, inclusief reizigers en werkenden.

Hieronder staan in het kort de in deze m.e.r. betrokken milieueffecten genoemd. De mate waarin de effecten optreden, hangt onder andere af van de bestaande situatie in samenhang met de wijze waarop de plannen voor het Stationsgebied worden uitgevoerd. De tabel in paragraaf 6.2.6 zet alle thema's, aspecten en toetsingscriteria op een rijtje die in de m.e.r. aan de orde komen.

De m.e.r.-studie onderzoekt de alternatieven zoals beschreven in hoofdstuk 5 op genoemde aspecten en beoordeelt ze vervolgens op effectiviteit. De beoordeling van de effecten gebeurt zoveel mogelijk aan de hand van criteria die uit beleidsplannen zijn afgeleid. Dit kunnen grenswaarden, streefwaarden of ambities zijn. Verder spelen een belangrijke rol: de aard en omvang van de effecten, het feit of de effecten van tijdelijke of permanente aard zijn, en de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieugevolgen zijn tegen te gaan dan wel gecompenseerd kunnen worden.

## **6.2 Thema's en aspecten**

Het lijkt er op dat de thema's bovenlokale milieukwaliteit en lokale milieukwaliteit zich tot elkaar verhouden als communicerende vaten. Wordt stevig ingezet op de bovenlokale milieukwaliteit, bijvoorbeeld intensief ruimtegebruik, dan zal dit ten koste gaan van de lokale milieukwaliteit omdat veel activiteiten zich dan concentreren in de stad. In een drukke binnenstad scoort de lokale milieukwaliteit over het algemeen niet hoog. Voor de bewoners en andere gebruikers kan dit worden gecompenseerd door verbetering van andere omgevingsfactoren (leefomgeving). Vandaar dat het belangrijk is de aspecten in relatie tot elkaar, dus op de verschillende schaalniveaus, te beoordelen.

### **6.2.1 Bovenlokale milieukwaliteit**

De aspecten die de gekozen beoordelingsmethodiek verstaat onder bovenlokale milieukwaliteit - energiegebruik, watergebruik, grondstoffengebruik, ontstaan van afvalstoffen, (meervoudig) ruimtegebruik, bereikbaarheid en ecologische functies - betreffen in feite allemaal duurzaamheidsaspecten, waarvan de eerste vijf ook vallen onder de noemer Duurzaam Bouwen in de brede zin.

#### **Duurzaam bouwen**

Duurzaam bouwen staat bij Utrecht hoog in het vaandel. Het ligt daarom voor de hand om een aantal ambities voor deze aspecten als uitgangspunt in de ontwerpopgave op te nemen, waar er de meeste aandacht aan kan worden besteed. Het MER kan dan volstaan met een goede beschrijving van de referentiesituatie, een beschrijving van de ambities die Utrecht voor deze aspecten heeft neergelegd en een globale beoordeling op het niveau van het stedenbouwkundig plan van de manier waarop de plannen met Duurzaam bouwen omgegaan en hoe dat zich verhoudt met de ambities en doelstellingen in het Milieubeleidsplan. In verband met het streven naar meervoudig ruimtegebruik zowel in de ruimte als in de tijd behandelt het MER ook de robuustheid, toekomstvastheid en flexibiliteit van de gebouwde omgeving.

### **Bereikbaarheid**

Voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied voor bezoekers van elders is het vooral van belang te kijken naar de verkeersafwikkeling. Onder verkeersafwikkeling verstaan we hier de duidelijkheid van routes naar het Stationsgebied, de kans om terecht te komen in verkeersopstoppingen, de frequentie en efficiëntie van het openbaar vervoer en de parkeergelegenheid voor bezoekers met de auto. De gemiddelde reistijd van en naar het station voor bussen/trams, taxi's en auto's geeft uitdrukking aan de kwaliteit en capaciteit van de routing. In het MER gaat het dus om de rol van het openbaar vervoer ten opzichte van het autoverkeer en in deze verhouding spelen kwaliteit (verhouding reistijd) en kwantiteit (modal split) een rol.

### **Ecologische functies**

Het MER bekijkt in hoeverre de plannen ruimte bieden aan ecologische functies in de stad of juist door het compacte bouwen ruimte laten aan ecologische functies buiten de stad. In principe wil Utrecht meer verschillende planten en dieren de stad inhalen. Waterlinten vergen hierbij extra aandacht want de singels zijn belangrijk in de 'ecologische infrastructuur'. Verder valt ook te denken aan bij voorbeeld uitbreiden van het leefgebied van de vliegende dieren die het gebied nu al bezoeken door middel van 'groene' daken.

## **6.2.2 Lokale milieukwaliteit**

De aspecten die in deze en de volgende paragraaf aan de orde komen, geven samen invulling aan het begrip leefbaarheid: geluid, luchtkwaliteit, externe, sociale en verkeersveiligheid, stadsgroen, -bodem en -water, functiemenging, toegankelijkheid en identiteit.

### **Geluidsoverlast**

Voor dit aspect maken we onderscheid tussen geluidsoverlast voor bezoekers van het Stationsgebied en geluidsoverlast voor bewoners. Onderzocht zullen worden

- aantal geluidsgehinderde bewoners (bestaande woningen; nieuwe woningen alleen vergelijking tussen alternatieven en niet ten opzichte van de referentiesituatie); hebben mogelijke alternatieven nog een verschillend effect op de geluidsbelasting van bestaande woningen? (denk hierbij aan mogelijk afscherpende werking en reflectie)
- aantal geluidsgehinderden in geluidsgevoelige bestemmingen zoals bejaardenhuis, school
- oppervlakte storende geluidsniveaus in de openbare ruimte binnen het Stationsgebied

De geluidshinder wordt bepaald voor verschillende periodes van de dag. Van belang hiervoor is ook voor welke duur de geluidshinder in de betreffende periode naar verwachting op zal treden.

Utrecht heeft nog geen geluidsbeleid vastgesteld. Het Milieubeleidsplan geeft hier wel een aanzet toe. Er komt nog een geluidsnota waarin geluidsbeleid verder wordt uitgewerkt en vastgelegd. We gaan er van uit dat we in de m.e.r. de alternatieven voor het aspect Geluid kunnen toetsen aan het in ontwikkeling zijnde Milieubeleidsplan en de eveneens nieuwe geluidsnota.



### **Luchtverontreiniging**

De normen voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn bedoeld voor bewoners en bezoekers die enige tijd aanwezig zijn. Onderzocht worden de volgende indicatoren:

- aantal blootgestelde bewoners aan concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof (pm10) die hoger zijn dan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit
- totale trottoirlengte met concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof (pm10) die hoger zijn dan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit

De normen voor NO<sub>2</sub> en fijn stof zoals vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit bedragen voor 2010 40 microgram per m<sup>3</sup> lucht voor het jaargemiddelde. Het nieuwe Milieubeleidsplan van de gemeente Utrecht hanteert als streefwaarde 120 % van de stedelijke achtergrondconcentratie. Dat komt overeen met ongeveer 33 microgram per m<sup>3</sup> lucht in 2010.

### **Externe veiligheid**

In het externe veiligheidsbeleid gaat het om het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en bij het transport ervan. Voor het transport van gevaarlijke stoffen hanteert het Rijk een norm voor het Plaatsgebonden Risico en een oriënterende waarde voor het Groepsrisico. Van deze laatste waarde kan gemotiveerd worden afgeweken.

Een erkend ingenieursbureau beoordeelt door middel van het uitvoeren van een risicoanalyse de risicosituatie wat betreft externe veiligheid voor Plaatsgebonden Risico en Groepsrisico, zowel voor de toekomstige situatie (Visie A) als de referentiesituatie. De risicoanalyse biedt ook inzicht in de veiligheid van de aanwezigen in het Stationsgebied (interne veiligheid), niet zijnde diegenen die in de risicoanalyse externe veiligheid zijn meegenomen. Verder brengt het de mogelijkheden in beeld om de risico's te verminderen door verbeteringen in de transportwijze, de transportafhandeling en de infrastructuur. Dit is conform het Rijksbeleid voor externe veiligheid om zo veel mogelijk bronmaatregelen te treffen. Het MER beschrijft wat op dat moment bekend is over de risicosituatie en wat op grond van studie de verwachting is voor de toekomst. Het MER bevat dus geen kwantitatieve beoordeling van de alternatieven.

## **6.2.3 Kwaliteit van de lokale leefomgeving**

### **Stedelijk groen**

Het MER beoordeelt in welke mate stedelijk groen in de plannen bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving. Vooral voor bewoners is het van belang ook te kijken naar de bruikbaarheid of toegankelijkheid van het groen in hun omgeving: heeft een stukje groen alleen tot doel een weg af te schermen en een scheiding te markeren of kan je er ook met een boekje onder de bomen zitten?

### **Water in de stad**

Behalve beoordelen in welke mate het water in de stad in de plannen bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, bekijkt het MER ook of we met de plannen voldoen aan de waterdoelstelling. Voor het toetsingskader zijn daarom in ieder geval van belang: het Waterhuishoudingsplan van de Provincie Utrecht en het Waterplan Utrecht.

### **Sociale veiligheid**

Dit aspect richt zich vooral op het veiligheidsgevoel van fietsers en voetgangers. Voor een veilig gevoel is het belangrijk goed overzicht te hebben en donkere, verlaten plekken te kunnen vermijden. Denk bijvoorbeeld aan de looproutes tussen het station en de Jaarbeurs, en naar de fietsstallingen, parkeerplaatsen en haltes voor bus en taxi. Ook de spreiding van functies speelt een rol bij het veiligheidsgevoel. Bij functiespreiding kijken we naar de variatie en de ruimtelijke organisatie van functies over het gebied. Zijn de voorzieningen bijvoorbeeld zodanig gesitueerd dat er sprake is van een goede menging van het publiek, gespreid over de dag, met het oog op de sociale veiligheid?

Het MER geeft in ieder geval een kwalitatieve beschrijving van de volgende aandachtspunten

- overzicht routes voor langzaam verkeer
- doorzicht tunnels voor langzaam verkeer
- zichtbaarheid bij haltes, fietsenstallingen en parkeerplaatsen (licht, overzicht, levendigheid)
- functiespreiding (levendigheid)

### **Verkeersveiligheid**

De verkeers(on)veiligheid beoordelen we aan de hand van de ongevalskansen en het aantal zogenaamde black spots, waarbij ook de ernst van de black spots - plekken met slecht overzicht over de verkeerssituatie - van belang is.

### **Te amoveren bebouwing**

Als gevolg van het bouwprogramma of de spoorreserveringen kunnen woningen of bedrijfsgebouwen binnen de toelaatbare veiligheidscontouren komen te liggen of zodanig geluidsbelast worden dat ze moeten worden verwijderd. Het MER geeft aan om hoeveel te amoveren woningen of bedrijfsgebouwen het in zo'n geval gaat.

### **Windhinder**

Voor windhinder worden vier kwaliteitsniveaus onderscheiden, namelijk geschikt voor

- gericht lopen (parkeerterrein)
- slenteren (winkelcentrum)
- zitten/staan (park)
- langdurig zitten (terras, bankje in park)

Een drempelsnelheid van 5 m/s geldt als algemeen kwaliteitscriterium, geschikt voor zowel slenteren als zitten/staan. De indicator voor de mate van windhinder in het plangebied is het percentage openbare ruimte met een windsnelheid lager dan 5 m/s.

### **Toegankelijkheid**

Van belang voor de toegankelijkheid van het Stationsgebied voor bezoekers en voor bewoners van de omliggende wijken zijn met name de kwaliteit en herkenbaarheid van de verbindingen tussen het station en het oude centrum, de Jaarbeurs en de omliggende wijken, evenals de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers van de wegen naar en door het gebied.

Een indicator voor de toegankelijkheid die zowel de kwaliteit van de verbindingen en de oversteekbaarheid in zich draagt is de gemiddelde reistijd van en naar het station voor lopen en fietsen. Om de sociale veiligheid van de verbindingen mee te laten wegen wordt voor de gemiddelde reistijd ook rekening gehouden met een omloop- /omrijfactor.

Daarnaast is de fysieke toegankelijkheid van het Stationsgebied van belang en dan vooral voor de meest kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en minder validen. Voor nieuwbouw staan richtlijnen hiervoor genoemd in het handboek van het CROW. Het MER zal de ontwerpen beoordelen aan de hand van deze richtlijnen en de kwaliteit van verschillende oplossingen vergelijken.

#### **Identiteit en oriëntatie**

Het gaat bij dit aspect om de eigen identiteit en herkenbaarheid van structuren en gebieden. Onder andere het herstel van oude structuren kan bijdragen aan de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van het Stationsgebied: herstel van de Catharijnesingel maakt de waterkring weer rond en zorgt voor een duidelijkere afbakening van het historisch stadshart, herstel van de Leidsche Rijn maakt de oude verbinding naar buiten weer zichtbaar. Het MER beoordeelt de herkenbaarheid van structuren en de mate van eigen identiteit van het gebied, ook in relatie met het gebied eromheen.

#### **Licht en zon**

Licht en zon bepalen mede het verblijfsklimaat op straat en op pleinen. In het Nederlandse klimaat ervaren mensen lichte, zonnige locaties meestal als prettig. Zo vindt men in een gebouw daglicht vaak aangenamer dan kunstlicht; gedurende het grootste deel van het jaar ervaart men verwarming door de zon als prettiger dan verwarming door een verwarmingsinstallatie. Een beperkt deel van de tijd is er (meestal binnen) juist behoefte aan schaduw. Het MER besteedt daarom aandacht aan licht en bezonning op straat en in gebouwen, en aan schaduw.

### **6.2.4 Planningskwaliteit**

#### **Faseerbaarheid**

De fasering is een van de meest complexe onderdelen van de herontwikkeling van het Stationsgebied en wordt beïnvloed door een groot aantal factoren

- onderlinge samenhang van planonderdelen (ruimtelijk, functioneel, fysiek, etc.)
- bereikbaarheid
- beschikbaarheid van opslagruimte
- ondergrondse infrastructuur
- kosten en opbrengsten in de tijd

Daarbij moet het Stationsgebied tijdens de herontwikkeling kunnen blijven functioneren en moet de hinder voor bewoners en gebruikers beperkt blijven. De hoofdlijnen van de fasering en de bouwlogistiek worden vastgelegd in een bouwlogistiek plan dat naar verwachting in juni 2003 – gelijktijdig met het MER - gereed zal zijn. De faseerbaarheid van de alternatieven kan daarom op bestemmingsplanniveau waarschijnlijk slechts heel globaal beoordeeld worden.

Voor het concept van het bouwlogistiek plan bestaan echter verschillende mogelijkheden zoals vervoer van materialen over het water, over de weg of over het spoor. De overwogen mogelijkheden kunnen wel in het MER worden beoordeeld op hun effecten voor relevante aspecten tijdens de bouw zoals geluid, bereikbaarheid, veiligheid.

#### **6.2.5 Kosten**

De raad heeft besloten in de investeringsplanning voor een periode van 20 jaar vanaf 2004 een voorziening te treffen van maximaal € 91 miljoen evenredig verdeeld over de bandbreedtes, voor die situatie dat is aangetoond dat binnen Visie A voor het Stationsgebied geen verdere optimalisaties mogelijk zijn.

In het MER zullen de ontwikkelings- en uitvoeringskosten van de alternatieven in beeld worden gebracht en beoordeeld.

## 6.2.6 Beoordelingskader samengevat

Zoals eerder vermeld vindt de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan en de beoordeling van keuzen daarin plaats in meerdere stappen die allen een deel van het toetsingskader beslaan. Onderstaand de opbouw van thema's, aspecten en beoordelingscriteria samengevat. Tijdens het opstellen van de richtlijnen kunnen aspecten en beoordelingscriteria nog wijzigen of worden toegevoegd dan wel weggelaten.

THEMA	ASPECT	BEOORDELINGSCRITERIA	BEOORDELING KWANTITATIEF		
Bovenlokale milieukwaliteit	Energiegebruik	EPL (CO <sub>2</sub> -uitstoot)	x		
		EPC	x		
		Energiemodule milieu-index	x		
	Watergebruik (Meervoudig) ruimtegebruik	Watergebruik	Watermodule milieu-index	x	
			Bebouwingsdichtheid	x	
		Robuustheid/toekomstvastheid/flexibiliteit			
		Gebruik grondstoffen	Materiaalmodule milieu-index	x	
			Ontstaan bouwafvalstoffen	Materiaalmodule milieu-index	x
		Bereikbaarheid	Reistijd van en naar het station per bus/tram, taxi of auto	x	
			Verhouding openbaar vervoer / autoverkeer (modal split)	x	
	Ecologische functies	Parkeergelegenheid (bezoekers)	Aansluiting buiten de stad		
			Aantal/kwaliteit stapstenen	x	
		Lokale milieukwaliteit	Geluidsoverlast	Aantal geluidsgehinderde bewoners	x
				Aantal geluidsgehinderde bewoners / gebruikers op geluidsgevoelige bestemmingen	x
Oppervlakte storende geluidniveaus in de openbare ruimte (bezoekers)	x				
Luchtverontreiniging	Luchtverontreiniging	Aantal bewoners blootgesteld aan concentraties NO <sub>2</sub> en fijn stof hoger dan de normen	x		
		Lengte trottoir met concentraties NO <sub>2</sub> en fijn stof hoger dan de normen	x		
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico			
		Groepsrisico			
		Interne veiligheid	Veiligheid OV-terminal (bezoekers)		

Kwaliteit leefomgeving	Stedelijk groen	Kwaliteit flora, fauna, ecologie als element van de openbare ruimte	
		Bruikbaarheid groene plekken (bewoners)	
	Water in de stad	Kwaliteit grond- en oppervlaktewater	
		Blauwe verbindingen (bezoekers)	
		Wateroverlast	
		Berging/afvoer regenwater	
	Sociale veiligheid	Overzicht routes voor langzaam verkeer	
		Doorzicht tunnels voor langzaam verkeer	
		Zichtbaarheid bij haltes, fietsenstallingen en parkeerplaatsen (licht, overzicht, levendigheid)	
		Functiespreiding (levendigheid)	
	Verkeersveiligheid	Ongevaleskansen	x
		Aantal en ernst Black spots	x
	Te amoveren bebouwing	Aantal te amoveren woningen	x
		Aantal te amoveren bedrijfsgebouwen	x
	Windhinder	Percentage openbare ruimte met windsnelheid lager dan 5 m/s	x
	Toegankelijkheid	Reistijd van en naar het station te voet of met de fiets	x
		Kwaliteit ontwerp ten aanzien van fysieke toegankelijkheid	
	Identiteit en oriëntatie	Herkenbaarheid van structuren	
		Eigen identiteit van het gebied	
	Licht en zon	Licht en zon op straat	x
		Licht en zon in gebouwen	x
		Schaduw	x
Plankwaliteit	Bouwlogistiek	Bouwhinder	
	Flexibiliteit	Inpassing nieuwe technieken	
Kosten	Kosten	Kosten	x

## BIJLAGE 1 PROCEDURESHEMA

In onderstaand schema de procedures voor een milieueffectrapportage en een bestemmingsplan in onderlinge samenhang.

