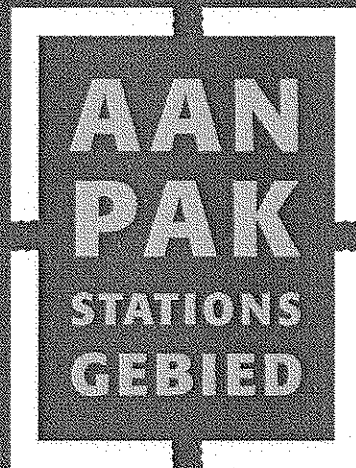


Richtlijnen milieueffectrapportage



Duurzaam leefbaar
door benutte kansen



INHOUD	BLAD
1 INLEIDING	3
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	5
2.1 Probleemstelling	5
2.2 Doelstellingen	5
2.3 Besluitvorming	6
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
3.1 Voorgenomen activiteit	7
3.2 Ontwikkeling van alternatieven	7
3.2.1 Bereikbaarheid	8
3.2.2 Stedenbouwkundige invulling	8
3.2.3 Kwaliteit leefomgeving	8
3.3 Nulalternatief	9
3.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief	9
4 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN BEOORDELING VAN EFFECTEN	11
4.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	11
4.2 Toetsingskader	11
5 UITVOERBAARHEID	13
5.1 Inleiding	13
5.2 Bouwlogistiek	13
5.3 Fasering	13
6 LEEMTEN IN INFORMATIE	14
7 EVALUATIEPROGRAMMA	15
8 VORM EN PRESENTATIE	16
9 SAMENVATTING VAN HET MER	17
BIJLAGE 1 PROCEDURESHEMA	18

1 INLEIDING

M.e.r.-procedure Stationsgebied

De gemeente Utrecht wil het Stationsgebied rond Utrecht Centraal Station ingrijpend aanpassen. Het gaat hierbij onder andere om

- herontwikkelen van het huidige station tot een hoogwaardige openbaar vervoer terminal (OVT)
- groot onderhoud en kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte
- realiseren van nieuwe kantoren, woningen, winkels en voorzieningen (publiek en commercieel)

Een stadsproject van deze omvang is m.e.r.-beoordelingsplichtig. In maart 2000 bracht de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) advies uit over deze m.e.r.-beoordeling. Zij oordeelde dat sprake was van bijzondere omstandigheden, die een m.e.r. noodzakelijk maken en dit advies is door de gemeente Utrecht overgenomen.

Na het raadplegend referendum op 15 mei 2002 is het planproces in de masterplanfase gekomen. Onderdeel van de masterplanfase is een integrale milieueffectrapportage (m.e.r.) voor het gehele Stationsgebied. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het vaststellen van een bestemmingsplan voor het Stationsgebied¹ (voorgenomen activiteit) en daarom is in deze m.e.r.-procedure

- het College van Burgemeester en Wethouders van Utrecht initiatiefnemer
- de Gemeenteraad van Utrecht bevoegd gezag

De gemeente Utrecht heeft tevens de rol van coördinerend initiatiefnemer namens de verschillende publieke en private partijen binnen het project.

De m.e.r.-procedure is gestart met de kennisgeving van de startnotitie in het blad 'Ons Utrecht' op van 27 november 2002.

Richtlijnen

Het *doel* van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de voorgenomen activiteit. De richtlijnen zijn daarmee een uitgebreide inhoudsopgave voor het MER en worden daarnaast gebruikt om te toetsen of het MER volledig is.

De richtlijnen m.e.r. Stationsgebied zijn gebaseerd op

- de startnotitie (5 november 2002)
- het advies voor richtlijnen van de Commissie m.e.r. (12 februari 2003)
- de resultaten van inspraak, advies en overleg, waaronder de behandeling in de raadscommissie Stationsgebied op 21 november 2002 en overleg met een aantal belangenorganisaties op het gebied van milieu, duurzaamheid en leefbaarheid

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

M.e.r.-procedure Jaarbeurs (vermaakcentrum)

De aanpak van het Stationsgebied heeft een directe relatie met de plannen van de Jaarbeurs om op hun terrein een stedelijk vermaakcentrum te ontwikkelen (casino, megabioscoop, theaters, hotel, etc.). Dit voornemen is gezien de uitbreiding van het bezoekersaantal m.e.r.-plichtig. In januari 1999 bracht de Commissie m.e.r. hiervoor een richtlijnenadvies uit.

De m.e.r.-procedure voor het Stationsgebied (bestemmingsplan) treedt nadrukkelijk niet in de plaats van deze m.e.r.-procedure. Ook voor mogelijke andere m.e.r.-plichtige ontwikkelingen in het Stationsgebied zullen afzonderlijke m.e.r.-procedures moeten worden doorlopen.

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

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

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

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

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

Concrete prognoses kunnen gericht zijn op het jaar 2020. Daarnaast moet een globale doorkijk worden gegeven voor de periode na 2020 in verband met nieuwe woningbouwlocaties die georiënteerd zullen zijn op het centrumgebied van Utrecht (zoals Rijnenburg).

2.2 Doelstellingen

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

In het MER moet worden gemotiveerd waarom het programma van eisen op hoofdlijnen van visie A voldoet aan het gestelde doel 'het benutten van de sociale en economische potenties van het gebied'. In de startnotitie is aangegeven dat visie A uitgangspunt is voor de verdere planvorming en dat het stedenbouwkundig plan op basis van visie A daarmee het enige integrale alternatief is. In het MER moet worden aangegeven welke onderdelen van het programma taakstellend zijn en welke nastreefbaar. Hieruit moet inzicht ontstaan in de bandbreedte voor de programmatische invulling.

Het doel 'het aanpakken van de problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid' moet zo veel mogelijk worden vertaald in ontwerpeisen en toetsbare beoordelingscriteria, zoals voor het terugdringen van de automobilititeit, het beperken van geluidhinder en verbeteren van de (sociale) veiligheid. Zo mogelijk moeten concrete grens- en streefwaarden worden aangegeven, zodat alternatieven hieraan kunnen worden getoetst.

2.3 Besluitvorming

De herontwikkeling van het Stationsgebied heeft een lange doorlooptijd en kent daardoor de nodige onzekerheden. Het gegeven dat meerdere publieke en private partijen een aandeel in de realisatie van de plannen hebben, draagt hier mede toe bij. Dit betekent dat het proces, waarbinnen realisatie gaat plaatsvinden, zeer bepalend zal zijn voor de milieueffecten tijdens en na realisatie. In het MER zal dus moeten worden aangegeven welke procesafspraken worden voorzien om hierop aan te kunnen sluiten. Gedacht wordt aan het inbouwen van ijkpunten voor tussentijdse evaluaties waarop partijen en het publiek² betrokken worden bij vervolgkeuzen. Om de keuze voor ijkpunten te ondersteunen zal bij de ontwikkeling van alternatieven nadrukkelijk aandacht moeten worden geschonken aan de bijbehorende faseringseisen (met 'points of no return') en het creëren van mogelijkheden om binnen een alternatief flexibel in te kunnen spelen op zich wijzigende omstandigheden.

In het MER moet worden aangegeven dat het is opgesteld voor het vaststellen van een bestemmingsplan. In de startnotitie is aangegeven dat een gefaseerde aanpak gevolgd zal gaan worden. Het MER zal dienen voor het globale bestemmingsplan, waarin de ontwikkelingen op hoofdlijnen worden vastgelegd. Dit gelet op de lange termijn van realisatie en de benodigde flexibiliteit in de planvorming. Het MER zal daardoor ook een globaler, meer strategisch karakter krijgen dan normaliter bij een inrichtings-MER het geval is.

In het planproces wordt uitgegaan van uitwerkingen op deelplanniveau. Deze uitwerkingsplannen moeten worden voorzien van een uitgebreide milieubeoordeling en zo mogelijk een afweging van mogelijke varianten in de inrichting. Daarin kan worden aangegeven hoe de inrichtingsvarianten zich verhouden tot het algemene kader dat is vastgelegd in het bestemmingsplan en hoe de varianten zich verhouden tot het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) uit het MER voor het bestemmingsplan. In het MER moet worden beschreven hoe belanghebbenden en het publiek bij de uitwerking en de besluitvorming over de deelplannen zullen worden betrokken. Ook de betrokkenheid van de Commissie m.e.r. - die zich bereid heeft getoond om een rol te spelen bij de milieubeoordeling van de deelplannen - moet in het MER aan de orde komen.

² Ook in de inspraakreacties van het Milieucentrum Utrecht en het BCOP wordt gevraagd om duidelijkheid over de procedure die gevolgd gaat worden en de wijze waarop kan worden ingesproken.

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Voorgenomen activiteit

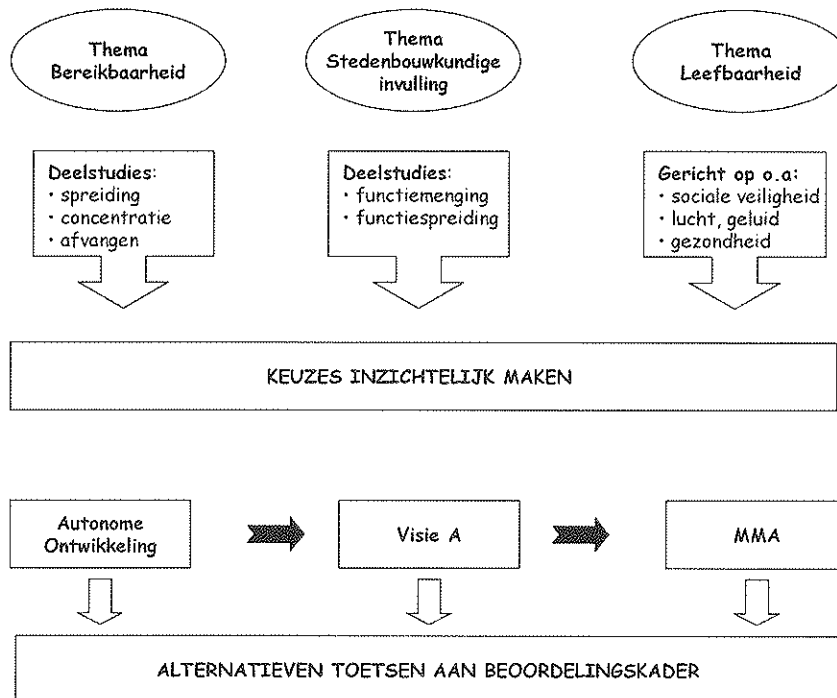
Zoals in hoofdstuk 1 gesteld is het vaststellen van een bestemmingsplan voor het Stationsgebied formeel de voorgenomen activiteit in deze m.e.r.-procedure.

3.2 Ontwikkeling van alternatieven

In het MER moet een beperkt aantal integrale alternatieven worden uitgewerkt voor het gehele plangebied. Deze integrale alternatieven bestaan uit onderling samenhangende bouwstenen op basis van thematische studies op het gebied van

- bereikbaarheid
- stedenbouwkundige invulling
- kwaliteit van de leefomgeving.

In onderstaand schema zijn thematische studies en integrale alternatieven in onderlinge samenhang weergegeven.



3.2.1 Bereikbaarheid

Bij het thema bereikbaarheid spelen in beginsel twee elementen een rol

- hoeveel autoverkeer wordt aan de westzijde van de stad 'toegelaten'
- hoe worden de verkeersstromen afgehandeld

In het MER moeten drie modellen worden onderzocht

1. spreiding van automobilititeit over de Graadt van Roggenweg en Van Zijstweg (beide 2x2 rijstroken)
2. concentratie met zo veel mogelijk autoverkeer op de Graadt van Roggenweg (die of 2x2 of 2x3 rijstroken krijgt) en geen uitbreiding van de Van Zijstweg
3. 'afvangen' van autoverkeer bij het Merwedekanaal in combinatie met hoogwaardig alternatief transport tussen het Merwedekanaal en station Utrecht Centraal

Binnen deze modellen kunnen verschillende ambitieniveaus worden meegenomen zoals

- hoogte van de inzet op OV
- hoogte van de parkeernormen
- doorgaande veilige fietsroutes
- vooruitstrevende systemen voor goederenvervoer

3.2.2 Stedenbouwkundige invulling

In deze thematische studie moeten twee modellen worden onderzocht

- functiemenging
- functiespreiding

Ook hierin kunnen verschillende ambitieniveaus worden verwerkt

- al of niet ondergronds leggen van infrastructuur (waaronder het Westplein)
- verticaal, enkelvoudig gebruik/eigendom dan wel meervoudig ruimtegebruik/eigendomsrecht
- minimaal dan wel maximaal gebruik van derde dimensie (ondergronds en bovengronds)

3.2.3 Kwaliteit leefomgeving

Gezien de doelstelling van het project is het van belang dat bij alle alternatieven eisen ten aanzien van verbetering van de leefomgeving sturend zijn. Om hiervoor bouwstenen te kunnen aandragen is een themastudie naar de mogelijkheden voor verbetering van de leefkwaliteit gewenst. Hierbij gaat het om inzicht in de ruimtelijke mogelijkheden van verschillende ambitieniveaus om hinder (en gezondheidsrisico's) door geluid, luchtverontreiniging en onveiligheid te onderzoeken aan de hand van onder andere

- al of niet afschermen van woningen door kantoorgebouwen
- kort of lang ondertunnelen van het Westplein
- hanteren van verschillende snelheidsregimes (70, 50 of 30 km/u)
- behouden en uitbreiden van groene plekken
- sociale veiligheid in relatie tot het combineren of scheiden van wonen en werken

- acceptatie van verschillende niveaus van hinder tijdens de bouwfase

3.3 Nulalternatief

Naar de mening van de initiatiefnemer en de Commissie m.e.r. is er voor de aanpak van het Stationsgebied geen reëel nulalternatief.

3.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet

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

Het is de bedoeling om doelgericht een MMA te ontwikkelen waarbij wordt uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor verbetering van de leefkwaliteit. Het MMA zal uiteindelijk bestaan uit een samenhangende combinatie van bouwstenen die uitgaan van hoge ambities op meerdere thema's. Hierbij zal wel een onderscheid moeten worden aangebracht tussen thema's die in deze fase van het planproces tot een wezenlijk ander plan (kunnen) leiden en daarom onderwerp van keuze zijn, en thema's die pas in de fase van de uitwerkingsplannen daadwerkelijk aan de orde zijn in termen van keuzes.

In aansluiting op de in paragraaf 3.2 genoemde punten bij de thematische studies zal bij de ontwikkeling van het MMA aandacht moeten worden besteed aan

- optimalisering van het vervoersnetwerk, met maximale aandacht voor langzaam verkeer en voetgangers³, zoals realisatie van een zuidelijke fietsverbinding over de sporen op de hoogte van het Moreelsepark
- maximaliseren van het gebruik van de derde dimensie (dus ondergronds en hoogbouw), nu en later
- herbruikbaarheid van bebouwing bij functiewijziging dan wel nieuwe inzichten
- optimaal herstel van de singelstructuur en ontwikkeling van de ecologische corridorfunctie van de singels
- behoud en ontwikkeling van archeologisch waardevolle objecten⁴
- optimaliseren van een energiescenario voor het centrumgebied (vraag en aanbod, opslag en uitwisseling warmte en koude)
- gebruik van stille technologie (OV-systemen, zeer stil asfalt, etc.)
- voorinvesteringen in ondergrondse voorzieningen voor de lange termijn (nutsvoorzieningen e.d.)
- optimalisering van de fasering
- beperking van de bouwhinder

³ Meerdere insprekers vragen om maximale aandacht voor langzaam verkeer.

⁴ De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek wijst in haar inspraakreactie op de aanwezigheid van zeer hoge archeologische waarden in de bodem in het oude stadscentrum, waarmee in de planvorming rekening gehouden moet worden.

In de startnotitie is een programmatische uitwerking van visie A op hoofdlijnen opgenomen. Bij de uitwerking van dit programma wordt niet uitgesloten dat het programma op onderdelen aangepast moet worden. Juist bij de ontwikkeling van het MMA kan aanpassing van het programma een noodzakelijke consequentie zijn om bepaalde ambities te halen. De hardheid van de programmatische invulling van visie A kan dus mede door de ontwikkeling van het MMA worden bepaald en op mogelijke consequenties worden beoordeeld.

4 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN BEOORDELING VAN EFFECTEN

4.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De basis voor de beschrijving van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling wordt gevormd door de informatie zoals benoemd in paragraaf 2.1 (probleemstelling). Bij het beschrijven van de autonome ontwikkeling in en rond het plangebied is uitgangspunt dat weliswaar een aantal belangrijke onderdelen van het voornemen wordt gerealiseerd zoals een OV- terminal en ontwikkelingen op het terrein van de Jaarbeurs, maar dat deze ontwikkelingen zonder onderlinge afstemming plaatsvinden. In het MER moet deze autonome ontwikkeling worden beschreven op basis van een beredeneerde inschatting van de kans op realisatie en de daarbij behorende effecten. Het ligt in de rede om de belangrijkste private partijen in het plangebied over deze autonome ontwikkeling te raadplegen.

4.2 Toetsingskader

In de startnotitie is aangegeven dat voor de beoordeling van de alternatieven gebruik zal worden gemaakt van het integraal afwegingskader 'bandbreedte', ontwikkeld door het Bestuur Regio Utrecht. Hierbij moeten worden grens- en streefwaarden zo veel mogelijk kwantitatief worden omschreven (zie ook paragraaf 2.2) en moeten de (keuzes voor de) gehanteerde beoordelingscriteria duidelijk worden toegelicht. Hierbij moeten ook de resultaten van inspraak, advies en overleg (waaronder de behandeling in de raadscommissie Stationsgebied op 21 november 2002 en overleg met een aantal belangenorganisaties op het gebied van milieu, duurzaamheid en leefbaarheid) in het MER worden meegenomen.

In de toepassing van het toetsingskader zal een onderscheid worden aangebracht tussen

- thematische studies waarin alternatieven op een beperkt aantal van belang zijnde criteria worden beoordeeld
- integrale alternatieven die aan de hand van het volledige toetsingskader worden beoordeeld

Om er voor te zorgen dat de uiteindelijk gepresenteerde resultaten toetsbaar en navolgbaar zijn, moet in (een bijlage bij) het MER een overzicht worden gegeven van de feitelijke effecten van de alternatieven en moet inzicht worden gegeven in de vertaling van effecten naar scores in het model. In een gevoeligheidsanalyse moeten onzekerheden in de scores worden benoemd, inclusief mogelijke consequenties voor de vergelijking van alternatieven.

Het afwegingskader moet zich naast een beschrijving van de milieueffecten ook richten op de plankwaliteit en de kosten. In aansluiting daarop zullen de alternatieven (en met name het MMA) moeten worden beoordeeld op mogelijke programmatische consequenties (zie ook paragraaf 3.4).

In het toetsingskader is het aspect 'flexibiliteit' ingevuld met het beoordelingscriterium 'inpassing nieuwe technieken'. Op advies van de Commissie m.e.r. wordt hieraan toegevoegd het beoordelingscriterium 'inpassing onvoorziene ontwikkelingen'. Het gaat hierbij om het binnen het plan kunnen opvangen van onvoorziene ontwikkelingen zoals

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

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Inleiding

In paragraaf 2.3 is ingegaan op de noodzaak om in het MER procesafspraken op te nemen over tussentijdse ijkpunten in het planproces en de milieubeoordeling van uitwerkingsplannen. In het MER moet daarnaast aandacht worden besteed aan twee onderwerpen die mede bepalend zijn voor de uitvoerbaarheid van het voornemen en de effecten die tijdens de uitvoering optreden

- bouwlogistiek
- fasering en risico's

5.2 Bouwlogistiek

Dit onderdeel moet gericht zijn op het beperken en beheersen van de effecten van de uitvoering van het voornemen. Elementen die hierin een rol spelen zijn

- bereikbaarheid van bouwplaatsen en omgeving
- bouwterreinen (ruimtegebruik)
- laden, lossen en opslag (ruimtegebruik)

Op het gebied van bereikbaarheid moet worden ingegaan op de (on)mogelijkheden van de modaliteiten weg, water en spoor. Hierbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de modaliteit 'weg' de meest gangbare keuze is, maar dat deze modaliteit ook zijn grenzen en beperkingen kent. Bij de modaliteiten 'water' en 'spoor' moet het in eerste instantie gaan om de maatregelen die moeten worden genomen om het gebruik van deze modaliteiten haalbaar te maken.

5.3 Fasering

Het uitstellen of afstellen van essentiële onderdelen van het voornemen kan aanzienlijke milieueffecten met zich mee brengen. In het MER moeten daarom de belangrijkste risico's van planning en fasering inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de modulaire aanpak waarin per module zijn gedefinieerd

- ruimtegebruik (programma, openbare ruimte, infrastructuur)
- doorlooptijd en mijlpalen
- saldo van kosten en opbrengsten

In het MER moeten de verschillende modules globaal worden beoordeeld op hun effecten op het milieu en het niveau van kosten en opbrengsten. Deze beoordeling geeft een eerste indicatie van de gevoeligheid van modules voor versnelling of vertraging en daarmee voor het bereiken van de doelstellingen van het voornemen.

6 LEEMTEN IN INFORMATIE

In de voorgaande hoofdstukken is reeds ingegaan op de lange doorlooptijd van het planproces en de grote aantallen factoren en onzekerheden. Op voorwaarde dat deze factoren en onzekerheden binnen de alternatieven zelf en onder het thema 'plankwaliteit' voldoende worden geadresseerd, is het niet nodig om in het MER andere informatie over leemten in kennis op te nemen.

Het ontbreken van kennis of informatie over feitelijke milieueffecten zal vooral aan de orde zijn bij de uitwerkingsplannen.

7 EVALUATIEPROGRAMMA

Het in het MER beschrijven van een evaluatieprogramma voor de situatie waarin het voornemen is gerealiseerd, is gezien de lange doorlooptijd weinig zinvol. In het MER moet worden aangegeven wanneer tussentijdse evaluaties⁵ zullen worden uitgevoerd en waar deze tussentijdse evaluaties op zullen worden gericht. Hierbij kan worden gedacht aan

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

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

⁵ Zie ook de inspraakreactie van het Milieucentrum Utrecht waarin wordt gevraagd om een monitoring van de milieuambities tijdens het gehele planproces.

8 VORM EN PRESENTATIE

De presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven moet bijzondere aandacht krijgen. Het afwegingskader 'bandbreedte' geeft een beoordeling per alternatief, maar in het MER moet ook één visueel toegankelijk overzicht worden opgenomen van de beoordeling van de alternatieven op de meest onderscheidende effecten. De onderlinge vergelijking wordt daarmee inzichtelijker.

Daarnaast moet(en)

- het MER zo beknopt mogelijk worden gehouden, 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 worden opgenomen
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal worden gebruikt met een topografische ondergrond, topografische namen die goed leesbaar zijn weergegeven en een duidelijke legenda
- zo mogelijk gebruik worden gemaakt van montage- en luchtfoto's

9 SAMENVATTING VAN HET MER

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

- de belangrijkste bestuurlijke keuzes
- het planproces en de daarin opgenomen inspraakmogelijkheden
- de alternatieven met hun belangrijkste effecten
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het MMA en het voorkeursalternatief

BIJLAGE 1 PROCEDURESHEMA

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

