

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffect-
rapport 1^e fase Aanpak Stationsgebied Utrecht

13 november 2003

1307-162

ISBN 90-421-1227-1
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. BEOORDELING MER 1^E FASE EN AANBEVELINGEN MER 2^E FASE	2
2.1 M.e.r. en het planproces.....	2
2.2 Beoordeling MER 1 ^e fase.....	3
2.2.1 Bereikbaarheid.....	4
2.2.2 Stedenbouw en ruimtelijke reserveringen.....	5
2.2.3 Kwaliteit leefomgeving.....	5
2.3 Overige punten uit te werken in MER 2 ^e fase.....	8
2.3.1 Luchtverontreiniging.....	8
2.3.2 Bouwhinder.....	8
2.3.3 Ondergrondse infrastructuur.....	9
2.3.4 Water.....	9

1. INLEIDING

De gemeente Utrecht wil het Stationsgebied rond Utrecht CS ingrijpend aanpassen. Het station moet worden getransformeerd tot een hoogwaardig mobiliteits- en OV knooppunt. Naast uitbreiding van de huidige OV terminal is het voornemen om in het aangrenzend gebied nieuwe kantoren, woningen, voorzieningen en een cultuur/leisure centrum (o.a. muziekcentrum en musea) te realiseren. Het voornemen zal worden vastgelegd in een bestemmingsplan.

Een stadsproject van deze omvang is m.e.r. beoordelingsplichtig. De gemeente Utrecht heeft besloten voor dit project de m.e.r. procedure te volgen¹. De aanpak van het stationsgebied heeft een directe relatie met de plannen van de Koninklijke Jaarbeurs B.V. om een stedelijk vermaakcentrum op hun terrein te ontwikkelen, bestaande uit o.a. een casino, megabioscoop, theaters en een hotel. Dit voornemen is gezien de uitbreiding van het bezoekersaantal m.e.r. plichtig². De gemeente Utrecht is bevoegd gezag. Zij heeft tevens de rol van coördinerend initiatiefnemer namens de verschillende publieke en private partijen binnen het project (w.o. gemeente Utrecht, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Bestuur Regio Utrecht, Exploitantenvereniging Corio, Jaarbeurs en NS Vastgoed).

In de richtlijnenfase is er van uitgegaan dat er één MER met een strategisch karakter zou worden opgesteld ten behoeve van het vaststellen van een globaal bestemmingsplan. Voorzien was dat hierop uitwerkingsplannen voor deelgebieden zouden volgen met daarin opgenomen een uitgebreide milieuparagraaf. Nadien is duidelijk geworden dat een m.e.r. procedure in meerdere fasen beter aansluit bij het planningsproces. Het voorliggende MER 1^e fase heeft betrekking op het gehele stationsgebied Utrecht en moet de benodigde informatie leveren om de ruimtelijke kaders voor de beoogde ontwikkelingen in hoofdlijnen vast te leggen. Dit MER 1^e fase is gekoppeld aan het Masterplan Stationsgebied Utrecht en het voorontwerp bestemmingsplan. Het MER 2^e fase zal gekoppeld worden aan het ontwerpbestemmingsplan waarin voor enkele deelgebieden directe bestemmingen in meer detail zullen worden vastgelegd.

Dit advies heeft derhalve het karakter van een tussentijds advies. De Commissie geeft hierin een beoordeling van het MER 1^e fase met daaraan gekoppelde aanbevelingen voor het MER 2^e fase.

Bij brief van 5 september 2003³ heeft de gemeente Utrecht de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 1 september 2003 ter inzage gelegd⁴. Bij haar oordeelsvorming heeft de Commissie de bijlagen betrokken die met het MER ter inzage hebben gelegen. Daarnaast heeft de Commissie kennis genomen van de inhoud van twee aanvullende achtergrondstukken, namelijk de notitie 'Bandbreedte integraal afwegingskader' en de notitie 'Kwaliteit leefomgeving'.

¹ In maart 2000 adviseerde de Commissie over deze m.e.r. beoordeling voor het Utrecht Centrum Project (UCP), proj. nr. 992.

² In januari 1999 bracht de Commissie voor dit voornemen (Urban Entertainment Centre) een richtlijnenadvies uit (proj. nr. 992)

³ Zie bijlage 1.

⁴ Zie bijlage 2.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁵ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviseer⁶, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie selectief naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER 1^e fase die van belang is voor de verdere plan- en besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

2. BEOORDELING MER 1^E FASE EN AANBEVELINGEN MER 2^E FASE

2.1 M.e.r. en het planproces

Het planproces voor de herinrichting van het Stationsgebied kenmerkt zich door een gefaseerde realisatie met lange doorlooptijd (tot 2017). Het kent daardoor de nodige onzekerheden, die versterkt worden door het gegeven dat meerdere publieke en private partijen een bijdrage moeten gaan leveren. De keuze van de gemeente om de ruimtelijke ontwikkeling nu slechts globaal op hoofdlijnen vast te leggen en deze feitelijk pas in de vullen in uitwerkingsplannen, sluit hierbij aan. Binnen dit globale kader zal de planontwikkeling dynamisch en flexibel zijn om in te kunnen spelen op nieuwe inzichten en zich wijzigende omstandigheden.

Het MER 1^e fase is opgesteld om als basis te kunnen dienen voor de discussie over het Masterplan. Naast het Masterplan beschrijft het MER een MMA, dat zich met name onderscheidt op het punt van overbouwning van de sporen. Het MER draagt argumenten aan waarmee de voorkeur voor het Masterplan wordt onderbouwd. Tegelijkertijd geeft het MER aan dat mogelijk in de nabije toekomst een keuze voor (elementen van) het MMA met de kennis van dat moment meer voor de hand kan liggen. Verbeteropties, zoals genoemd in het integraal afwegingskader "Bandbreedte" en voor een deel beschreven in het MER, zijn veelal nog niet vertaald in één van de alternatieven in het MER. De gemeente heeft mondeling aangegeven dat inbouw van MMA (elementen) en verbeteropties in de toekomst mogelijk blijft.

De Commissie concludeert hieruit dat op dit moment feitelijk geen definitieve keuze gemaakt wordt en dat de gemeente Utrecht bij het besluit over het ontwerp bestemmingsplan, dat in het voorjaar van 2004 genomen gaat worden, voor de toekomst aantrekkelijke opties dus niet zal uitsluiten. Zij constateert daarbij dat dit niet is af te leiden is uit het voorontwerpbestemmingsplan met bijbehorend kaartbeeld.

Het open houden van inbouw van MMA elementen is te meer van belang aangezien de Commissie van mening is dat voor een definitieve keuze tussen Masterplan en MMA nog onvoldoende inhoudelijke onderbouwing in het MER 1^e fase is gegeven. Een toelichting hierop wordt gegeven onder 2.2.

⁵ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁶ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

Het dynamische planproces houdt in dat ook het m.e.r proces dynamisch zal moeten zijn, wil zij een bijdrage kunnen leveren aan de verschillende beslismomenten. Het MER 1^e fase moet informatie aanleveren om de keuze op hoofdlijnen voor de inrichting op strategisch niveau te onderbouwen en kan aanleiding zijn voor het formuleren van aandachtspunten voor verdere uitwerking in het MER 2^e fase. Bij haar beoordeling van het MER 1^e fase heeft de Commissie de volgende twee vragen centraal gesteld:

1. is er nog meer informatie nodig om een goed onderbouwde keuze te kunnen maken tussen Masterplan en het MMA?
2. welke onderwerpen moeten, ongeacht de keuze op strategisch niveau, nader uitgewerkt worden in het MER 2^e fase ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan?

Dit advies heeft derhalve het karakter van een tussentijds advies, waarin het accent ligt op aanbevelingen voor het MER 2^e fase.

2.2 Beoordeling MER 1^e fase

De Commissie heeft waardering voor feit dat in korte tijd veel bruikbare informatie in het MER 1^e fase en de achterliggende documenten is verzameld. Het MER is een toegankelijk rapport voorzien van een goede samenvatting. De gebruikte methodiek van het Bandbreedte-instrument geeft een duidelijke, integrale afweging van alternatieven in een overzichtelijke presentatievorm. Het MER geeft een goed inzicht in de flexibiliteit, fasering en mogelijke risico's binnen de planvorming, hetgeen bij de beoordeling van plannen op meer strategisch niveau met een lange realisatietermijn onontbeerlijk is.

De bandbreedte voor de ontwikkeling van alternatieven wordt in belangrijke mate bepaald door het besluit van de gemeente Utrecht om een Masterplan te ontwikkelen op basis van Visie A, zijnde één van de twee ontwikkelingsvisies die onderwerp waren van het raadplegend referendum in mei 2002. Het programma van eisen ligt daarmee in hoofdlijnen vast. De keuze om in het MER naast de referentiesituatie slechts twee integrale alternatieven te ontwikkelen, het Masterplan alternatief en een MMA acht de Commissie om deze reden dan ook reëel.

Het MMA onderscheidt zich van het Masterplanalternatief vooral op het punt van intensief ruimtegebruik (extra woningen en kantoren boven het spoor), extra langzaam verkeer routes oost-west en de ondergrondse parkeervoorziening bij de Jaarbeurs.

Het Integraal afwegingskader Bandbreedte geeft bij veel beoordelingscriteria verbeteropties aan. Onduidelijk is waarom deze verbeteropties (nog) niet zijn verwerkt in de alternatieven. De Commissie is er van uitgegaan dat deze 'verbeteropties' in beeld kunnen komen bij de verdere uitwerking in het MER 2^e fase.

De Commissie is van mening dat het MER onvoldoende beargumenteert waarom de volgende elementen niet zijn opgenomen in het MMA:

- het afvangen van automobilititeit aan de rand van de stad⁷;
- de bebouwing over de sporen te beperken tot kantoren in combinatie met vervoer van gevaarlijke stoffen 's nachts⁸;
- het zwaarder inzetten op het gebruik van schone, stille en zuinige technologie⁹.

⁷ Is onderdeel deelstudie Bereikbaarheid en verbeteroptie bij Energieverbruik verkeer.

⁸ Is als verbeteroptie bij Externe veiligheid aangegeven.

Daarnaast heeft zij de volgende opmerkingen over de vergelijking van de (milieu)effecten van de twee alternatieven op geluid en externe veiligheid:

Geluid

Door het te zwaar meewegen van de geluidseffecten van het emplacement als gevolg van een te zware dosiseffect relatie wordt het verschil in geluidseffect van de alternatieven gemaskeerd. Een reëlere benadering leidt tot een positievere score op geluid voor het MMA in vergelijking tot het Masterplan.

Externe veiligheid

De veiligheidsrisico's van overbouwning van de sporen zijn ingeschat op basis van expert judgement. Ofschoon hiernaar geen berekeningen zijn uitgevoerd, wordt externe veiligheid als belangrijk negatief aspect van het MMA aangemerkt. De economische effectenrapportage geeft alleen inzicht in de kosten/baten van het Masterplanalternatief. Niet duidelijk is dus hoe met extra veiligheidsvoorzieningen de totale kosten-baten van overbouwning in het MMA zich verhouden tot die van het Masterplan.

- | Om bovenstaande redenen is de Commissie van mening dat:
 - | op dit moment nog geen goed onderbouwde keuze gemaakt kan worden tussen het Masterplanalternatief en het MMA;
 - | dit geen probleem oplevert wanneer, zoals de gemeente aangegeven heeft, het de intentie is om inbouw van het MMA in de toekomst niet uit te sluiten en deze intentie in het besluit wordt vastgelegd.

In onderstaande paragrafen wordt op een aantal deelstudies en milieuaspecten nader ingegaan en waar relevant, voorzien van aanbevelingen voor het MER 2^e fase.

2.2.1

Bereikbaarheid

Conform de richtlijnen zijn er in het MER drie thematische modellen voor het garanderen van de bereikbaarheid van het Stationsgebied uitgewerkt. Dit zijn de modellen:

- *Spreiding* van autoverkeer over de Graad van Roggenweg en de van Zijlstweg (model 1);
- *Concentratie* van autoverkeer over de Graad van Roggenweg (model 2);
- en *Reductie* waarin in aanvulling op het model Spreiding het verkeer wordt afgevangen aan ofwel de rand van Utrecht (model 3a) dan wel de rand van het plangebied (model 3b).

Uit het daarbij horende parkeeronderzoek blijkt dat uitgaande van het principe 'eerst benutten, dan bouwen' een aanzienlijke reductie van het aantal parkeerplaatsen mogelijk is (1500 á 2000 ipv 2800 nieuwe parkeerplaatsen). Dit lage aantal parkeerplaatsen is niet alleen onderdeel gemaakt van het MMA maar ook van het Masterplan.

Het model *Reductie* ligt terecht ten grondslag aan het MMA. Om reden van kosten is daarbij niet gekozen voor model 3a (afvangen aan de rand van Utrecht) maar voor model 3b (afvangen aan de rand van het plangebied). Uit de mondelinge toelichting door de gemeente is duidelijk geworden dat realisatie van de plannen, slechts 4-7% extra verkeer genereert vanaf de rand van de

⁹ Is verbeteroptie Geluidskwaliteit openbare ruimte.

stad richting Stationsgebied. Dit biedt naar de mening van de gemeente onvoldoende basis om de verkeersproblematiek integraal aan te pakken in het kader van de herinrichtingsplannen. Een dergelijke integrale aanpak vindt wel plaats binnen het kader van het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan en het gemeentelijke leisureplan.

De toename van verkeer richting binnenstad, als gevolg van het plan, mag weliswaar beperkt zijn, dit neemt echter naar de mening van de Commissie niet weg dat de herinrichting als katalysator gebruikt zou kunnen worden om te komen tot een aangepast mobiliteitsbeleid. Daarnaast pleiten de totale verkeersstroom richting Stationsgebied en de bestaande milieudruk in het gebied er voor om bij de ontwikkeling van het MMA met meer ambitie te zoeken naar structurele oplossingen. Uit het gegeven dat het transferium Hoograven juist zijn functie vervult bij grote evenementen in het Jaarbeurscomplex, blijkt de potentie van oplossingen waarbij zoveel mogelijk verkeer aan de rand van de stad wordt afgevangen in combinatie met goede voor- en na transport voorzieningen. Dit is te meer relevant wanneer realisatie van meer publieksaantrekkende voorzieningen, zoals in het Jaarbeurscomplex en de megabioscoop tot structureel meer mobiliteit leidt.

↓ Aanbeveling: in het MER 2^e fase een nadere onderbouwing te geven van de keuze om mobiliteitsbeperkende voorzieningen aan de rand van de stad geen onderdeel te maken van het MMA.

2.2.2 Stedenbouw en ruimtelijke reserveringen

In het deelonderzoek Stedenbouw zijn twee modellen voor de stedenbouwkundige invulling uitgewerkt, namelijk een model met *Spreiding* van bebouwing en infrastructuur en een model met *Menging*. Zowel Masterplan als MMA gaan uit van menging van deze functies. In het MMA wordt het principe van menging verder doorgevoerd door realisatie van een aanzienlijk extra woning- en kantoorprogramma boven de OV terminal.

Het MER geeft enige aandacht aan de derde dimensie (hoogbouw en ondergronds bouwen). Op basis van de bestaande structuren in het Stationsgebied zijn oplopende bouwhoogten gehanteerd (van small tot extra large) vanuit de rand van het Stationsgebied richting OV terminal. In de kaart behorend bij het voorontwerpbestemmingsplan zijn deze bouwhoogten vastgelegd.

Afscherming van woonbebouwing door kantoren leidt tot minder geluidbelasting. De Commissie is van mening dat deze mogelijkheid om hinder te beperken nog niet optimaal is benut.

2.2.3 Kwaliteit leefomgeving

In de richtlijnen is aangegeven dat ook eisen ten aanzien van verbetering van de leefomgeving sturend moeten zijn voor de ontwikkeling van alternatieven en een themastudie hiervoor bouwstenen moet aandragen. In het deelonderzoek Kwaliteit leefomgeving is volstaan met een vergelijking tussen het Masterplan en het MMA aan de hand van criteria voor de kwaliteit van de leefomgeving. Hierdoor wordt niet duidelijk in hoeverre criteria voor leefkwaliteit sturend zijn geweest. De verbeteropties die in het Integraal afwegingskader Bandbreedte zijn verwoord, hebben (nog) niet geleid tot een, waar nodig,

ruimtelijke vertaling in het MMA. In de voorgaande en komende paragrafen zijn hiervoor al enkele suggesties gedaan.

Geluid

Uit de informatie in het MER maakt de Commissie op dat de geluidbelasting als gevolg van het emplacement dominant is binnen de geluidberekeningen. Ca. 50% van de geluidbelasting is hiervan afkomstig. Deze dominantie leidt er toe dat de verschillen tussen de alternatieven in geluidbelasting genivelleerd worden.

Dit is terug te voeren op een te grote vereenvoudiging in de toegepaste dosis-effect relatie rond de emplacementen. Deze relatie is vastgesteld voor een mengvorm van rijgeluid, overstand geluid en specifiek geluid tengevolge van remmen, luchtafblazen, en rijden door krappe bogen. Binnen deze mix is rijgeluid het minst hinderlijk. Het onderscheidt zich immers niet van het aanmerkelijk minder hinderlijke geluid ten gevolge van doorgaand treinverkeer. In de toekomstige situatie zullen de verhoudingen in deze mix veranderen ten gunste van het rijgeluid. Als gevolg van toepassing van zgn. Pril 1B maatregelen en andere verwachte maatregelen ter bestrijding van specifieke geluiden (met name in het MMA) wordt het aandeel van extra hinderlijke geluidscomponenten teruggebracht en zal er van een minder sterke dosiseffect relatie sprake zijn. Dit zal het onderscheid tussen de alternatieven doen wijzigen. Zeker wanneer er voor het MMA van een optimalere geometrie van bebouwing wordt uitgegaan.

Daarnaast zijn er verschillen tussen de geluidsniveaus als gevolg van doorgaand treinverkeer aan de noordkant van CS en de resultaten van recente berekeningen in het kader van te verwachten wijzigen aan de railinfrastructuur. Deze verschillen kunnen leiden tot een te lage bijdrage van railverkeergeluid in de totale hinderscore.

- | Aanbeveling: in het MER 2^e fase geluidsberekeningen te maken
 - | waarbij de geluidsuitstraling van het emplacement wordt gedifferentieerd naar typisch bijgeluid (qua karakter overeenkomend met regulier treinverkeer) en specifieke emplacementgeluiden;
 - | bij het MMA mogelijkheden te onderzoeken om te komen tot reductie van emplacementgeluid, die verder gaan dan Pril 1B;
 - | de resultaten van de berekening van het railverkeerslawaaï in overeenstemming te brengen met recente inzichten.

Veiligheid

Bij het MER is de bijlage Risico Analyse Railtransport Stationsgebied Utrecht gevoegd, waarin op heldere wijze het onderdeel externe veiligheid uitgewerkt is voor de huidige situatie en een toekomstige situatie (2020). Getoetst is aan twee criteria, namelijk de grootte van het plaatsgebonden risico en de grootte van het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het blijkt, dat de toekomstige vervoersstroom aan gevaarlijke stoffen door het stationsgebied een zodanig plaatsgebonden risico oplevert, dat dit geen beperkingen oplegt aan de feitelijke invulling van het Stationsgebied. In het MER 1e fase is dit helder verwoord en is er geen verschil in de drie alternatieven.

Groepsrisico

Voor het groepsrisico is de situatie anders en veel minder duidelijk verwoord in het MER. Feitelijk staat in de bijlage Risico Analyse slechts één toekomstige situatie beschreven en deze situatie komt niet overeen met één van de alternatieven uit het MER 1^e fase. De situatie komt overeen met de ruimtelijke structuur en het programma van visie A. Het MER geeft aan dat in het MER 2^e fase een meer gespecificeerde analyse van het Masterplan zal worden uitgevoerd.

De groepsrisicogroottes voor het referentie alternatief en het Masterplan zijn geschat. De onderbouwing van deze schatting ontbreekt en is dus niet controleerbaar. Het is daarbij overigens op zich te waarderen, dat bij de groepsrisico berekening de grote aantallen overstappers in de berekening zijn meegenomen, terwijl dit strikt genomen niet nodig is. Hiermee wordt feitelijk een worst case beschreven, waarmee een (te) negatief beeld wordt opgeroepen.

Overbouwing

De overbouwing van de sporen is niet in de uitgevoerde risico analyse meegenomen. De risico-inschatting van het MMA in het MER is gebaseerd op expert judgement. Bij de bespreking van mogelijkheden om het groepsrisico bij overbouwing (in het MMA) te verkleinen, zijn meerdere opties aangegeven, w.o. aanpassing van de transporttijden van gevaarlijke stoffen en een goede bouwkundige uitvoering van de overbouwing. Bij de afweging van kosten en baten wordt gesteld dat de kosten van het extra programma boven de railinfrastructuur op dit moment niet opwegen tegen de hogere baten, maar dit mogelijk in de toekomst anders kan komen te liggen. Over de afweging van kosten en baten geeft het MER geen concrete informatie. Het MER concludeert dat externe veiligheid een belangrijk risico op technisch en financieel gebied met zich meebrengt. De Commissie is van mening dat deze conclusie nog onvoldoende is onderbouwd.

Aanbeveling: in het MER 2^e fase een risico analyse uit te voeren voor zowel Masterplan als MMA (incl de in het MER beschreven verbeteropties).

2.3 Overige punten uit te werken in MER 2^e fase

2.3.1 Luchtverontreiniging

Uit het integraal afwegingskader (pag 37) blijkt dat het MMA op luchtverontreiniging niet heel veel beter scoort dan het Masterplan. De NO_x grenswaarde wordt weliswaar gehaald maar ligt ver van de streefwaarde. De PM₁₀ grenswaarde wordt bij beide alternatieven overschreden. Dit noodzaakt tot het zoeken naar verdergaande mogelijkheden om de situatie te verbeteren. Een optie is om de ruimte rondom de hoofdverkeersstructuur voetganger- en fietservrij te maken. Dit druist echter in tegen de doelstelling om menging van functies te realiseren. De onder 2.2.1 verwoorde optie om mobiliteit naar het Stationsgebied te beperken door meer afvang aan de rand van Utrecht leidt wel tot een substantiële bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in het gebied en verdient dus ook om deze reden meer aandacht. Daarnaast kan de reeds eerder genoemde afscherming van woningen door kantoren een bijdrage leveren. Terecht noemt het Integraal afwegingskader Bandbreedte dat op dit punt een optimalisatieslag te maken is.

Overigens wijst de Commissie er op dat het gehanteerde CAR II model bij het bepalen van het verspreidingsgedrag voor NO_x en PM₁₀ onvoldoende rekening houdt met de specifieke omgevingskenmerken, zoals dergelijk afschermend gedrag. Meer geavanceerde modellen zoals het TNO verkeersmodel, het bij Rijkswaterstaat gebruikte VLW model en het model Computer Fluid Dynamics (CFD) doen dit wel.

| Aanbeveling MER 2^e fase: aanvullende maatregelen te overwegen om de luchtverontreiniging te beperken en deze keuze te baseren op betere verspreidingsmodellen.

2.3.2 Bouwhinder

In de richtlijnen is opgenomen dat bij de ontwikkeling van het MMA o.a. aandacht moet worden besteed aan de leefkwaliteit tijdens de bouwfase en optimalisering van de fasering vanuit leefkwaliteitsoptiek. Het MER bespreekt de bouwlogistiek en concludeert dat zich op dat punt geen onoplosbare problemen zullen voordoen. Informatie over de leefbaarheidproblematiek als gevolg van de bouwactiviteiten zelf ontbreekt echter. Met het oog op de lange duur hiervan en de zorg die hierover in vele inspraakreacties wordt geuit, is aparte aandacht hiervoor gewenst.

De Commissie heeft inmiddels begrepen dat de gemeente van plan is om in het kader van het bouwmanagement op korte termijn een analyse uit te voeren naar mogelijke leefbaarheidknelpunten rondom de bouwplaatsen. Op basis van deze analyse zullen kaderstellende besluiten worden vastgelegd over de fasering van de verschillende planonderdelen met de te treffen maatregelen om de bouwoverlast te beperken.

| Aanbeveling voor MER 2^e fase: inzicht te geven in de fasering en te treffen maatregelen om hinder op bouwplaatsen zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.

2.3.3 Ondergrondse infrastructuur

Noch in het MER noch in het voorontwerpbestemmingsplan wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke reservering voor ondergrondse infrastructuur. In het achtergronddocument Integraal afwegingskader Bandbreedte wordt als één van de verbeteropties aangegeven dat in het bestemmingsplan de ruimtelijke randvoorwaarden (ondergronds) kunnen worden vastgelegd, opdat in de tijd een optimale energievoorziening plaatsvindt.

De Commissie onderkent dat ondergrondse infrastructuur niet leidend behoeft te zijn voor het ontwikkelen van ruimtelijke alternatieven op strategisch niveau. Zij wijst er echter op dat de ruimtelijke reservering voor ondergrondse infrastructuur voor o.a. energievoorziening en datacommunicatie vroeg in de planfase noodzakelijk is om tegemoet te komen aan toekomstige behoeften. Daarbij speelt tevens mee dat met deze ondergrondse infrastructuur aanzienlijke kosten gemoeid zijn. Praktijkervaringen bij andere reconstructieplannen geven aan dat deze kosten substantieel zijn. Realisatie van dit type voorzieningen zal ook bij de fasering van het plan nadrukkelijk een rol moeten spelen.

| Aanbeveling MER 2^e fase: de ruimtelijke structuur voor de ondergrondse infrastructuur (o.a. energie, datacommunicatie) uit te werken en deze vast te leggen in het bestemmingsplan.

2.3.4 Water

Aan het besluit over het bestemmingsplan zal een watertoets ten grondslag moeten liggen. Deze is nog niet doorlopen. Het MER en de achtergrondrapporten hanteren als norm een retentiecapaciteit van 1,5 l/sec/ha. Noch het Masterplan noch het MMA voldoen aan deze norm.

Uit de inspraakreactie van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden blijkt dat de wateropgave voor de stad Utrecht nog in ontwikkeling. Definitieve uitspraken kunnen derhalve op dit moment nog niet gedaan worden. Het Hoogheemraadschap geeft daarbij wel aan dat zij inschatten dat ook het MMA onvoldoende ruimte voor waterberging biedt. Dit ondanks het feit dat daarin het oppervlak open water groter is dan in het Masterplan.

| Aanbeveling MER 2^e fase: aan te geven op welke wijze aan de retentienorm zal worden voldaan.