



Opdrachtgever **ITC Utrecht B.V.**
mw. B. Pluim

ITC Utrecht B.V.
Ondertekenaar
Kenmerk D83-WAR-KA-1400002 vormvrije mer.docx -
Versie 1.0

Utrecht, 24-01-2014
Vrijgegeven

© 2014, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Autorisatieblad

	Naam	Paraf	Datum
Opgesteld door	Arnold, WJ		24/1/2014.
Controle door	Reisen, AAJ van		24/1/2014
Vrijgave door	Aken, RB van		24-01-'14

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Ontwikkeling Uithoflijn in “De Uithof”	2
1.2	(vormvrije) m.e.r.-beoordeling	3
1.2.1.	<i>Doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling</i>	5
1.3	Algemene gegevens initiatiefnemer	6
2	Visie op de milieukwaliteiten van HOV-baan in De Uithof	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Ruimtelijke inpassing	7
2.3	Bodem en water	8
2.4	Natuur	8
2.5	Archeologie	10
2.6	Landschap	10
2.7	Geluid	11
2.8	Luchtkwaliteit	11
2.9	Trillingen en magneetveldfluctuaties	11
2.10	Externe Veiligheid	11
3	Kenmerken, locatie, kenmerken potentiële effect van het project	13
4	Conclusie toetsing bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling	16
	Colofon	18



1 Inleiding

1.1 Ontwikkeling Uithoflijn in “De Uithof”

De Uithof ontwikkelt zich als een gebied waar zich meerdere onderzoeks- en wetenschapscentra concentreren. Dat genereert een groeiende vervoersbehoefte van en naar “De Uithof”. Daarom is het noodzakelijk om de vervoerscapaciteit met name ook vanaf Utrecht CS naar De Uithof te vergroten en daarnaast De Uithof niet te laten dichtslippen met teveel auto's. Voor dat laatste is er langs de rijksweg A28 in september 2013 een P+R - Gebouw opgeleverd, waar geparkeerd kan worden. Vervolgens kan de reiziger met de te realiseren trambaan richting binnenstad. Onderzocht is dat uitbreiding van de vervoerscapaciteit door de inzet van extra buslijnen geen soelaas bood voor met name het groeiende studentenaantal. De tramverbinding kan een veel hogere capaciteit leveren. Om de Uithoflijn aantrekkelijk te maken dient deze de verschillende bestemmingslocaties in De Uithof centraal aan te doen en doorgetrokken te worden tot in het P+R - gebouw. Daarom wordt de Uithoflijn ontwikkeld dwars door de centrale as van De Uithof, over de huidige busbaan. Achter het P+R - gebouw, tussen gebouw en rijksweg A28, wordt een opstelterrein gerealiseerd waar tramstellen gedurende de nachtperiode gestald worden.



Figuur 1.1: plaatje traject uithoflijn in “De Uithof”



1.2 (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

- Wet Milieubeheer

In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer staan de wettelijke bepalingen omtrent de verplichting tot het opstellen van een milieueffectenrapport. Artikel 7.2 van de wet geeft aan dat voor plannen en besluiten ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport verplicht is, bij algemene maatregel van bestuur (Besluit m.e.r.) de activiteiten worden aangewezen:

- a) Die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu;
- b) Ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

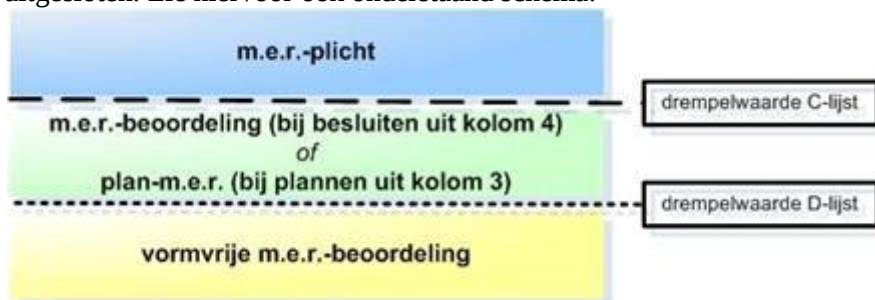
Voor het bepalen of activiteiten onder m.e.r. vallen, moet rekening gehouden worden met het volgende:

- Activiteiten in Besluit m.e.r.

In de bijlage bij het Besluit m.e.r. staat vermeld voor welke activiteiten, drempelwaarden, plannen en besluiten sprake is van m.e.r.-plicht (onderdeel C van het Besluit m.e.r.) of m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D van het Besluit m.e.r.).

- Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Voor elk besluit of plan (project) dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die *beneden de drempelwaarden* vallen, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Zie hiervoor ook onderstaand schema:



De Uithoflijn wordt gefaseerd aangelegd, waarbij voor onderdelen van de Uithoflijn de volledige planologische procedures al zijn doorlopen en vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen. Voor het onderdeel Uithoflijn in De Uithof van Km 6.5 tot Km 9.1 achter het opstel terrein (dus 2,6 kilometer lengte) loopt de planologische procedure nog, waarvan deze vormvrije m.e.r. beoordeling een onderdeel vormt. Gezien de noodzakelijke afwijkingen van de trambaan ten opzichte van de huidige busbaan, was het niet mogelijk om gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan De Uithof uit 2010, waarin was vastgelegd dat de busbaan kan worden omgebouwd tot een trambaan.

Voor activiteiten, plannen en besluiten die onder de drempelwaarden van lijst D zitten, geldt geen formele procedure. Wel moet sinds de wijziging van het besluit m.e.r. per 1 april 2011 op basis van artikel 2 lid 5 sub b. ook voor deze gevallen worden nagegaan of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden



uitgesloten. Als dat niet zo is, is alsnog een m.e.r. beoordeling met procedurevereisten noodzakelijk. De toets op belangrijke nadelige milieugevolgen zonder formele procedure wordt ook wel aangeduid met de term “vormvrije m.e.r.”. Deze wordt vervolgens onderdeel van het moederbesluit, in dit geval het bestemmingsplan HOV-baan in De Uithof.

- Voorgenomen activiteit in relatie tot Besluit m.e.r. en EEG-richtlijn m.e.r.

De voorgenomen activiteit beantwoordt niet aan de omschrijvingen in onderdeel C. Hierdoor geldt de directe m.e.r. plicht niet. Een deel van de voorgenomen activiteit, te weten de aanleg van een tramspoor komt voor in onderdeel D. In Tabel 1.1 zijn de relevante activiteiten uit onderdeel D van het besluit m.e.r. opgenomen

Tabel 1.1: Relevante activiteiten onderdeel D van het besluit m.e.r.

	Activiteiten	M.e.r. beoordelingsplicht (onderdeel D)	Plannen	Besluiten
D2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies	de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage;	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Voor de Uithoflijn in De Uithof geldt dat er een nieuwe trambaan wordt aangelegd van ca 2,6 km lengte op een afstand van meer dan 25 m van een bestaande voor tramdoeleinden aangewezen bestemming, met dien verstande dat de opgenomen wijzigingsbevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan nog geen besloten en formeel vastgestelde bestemming betreft. Het tracé ligt echter niet in een gevoelig gebied, zoals onderstaand vermeld.

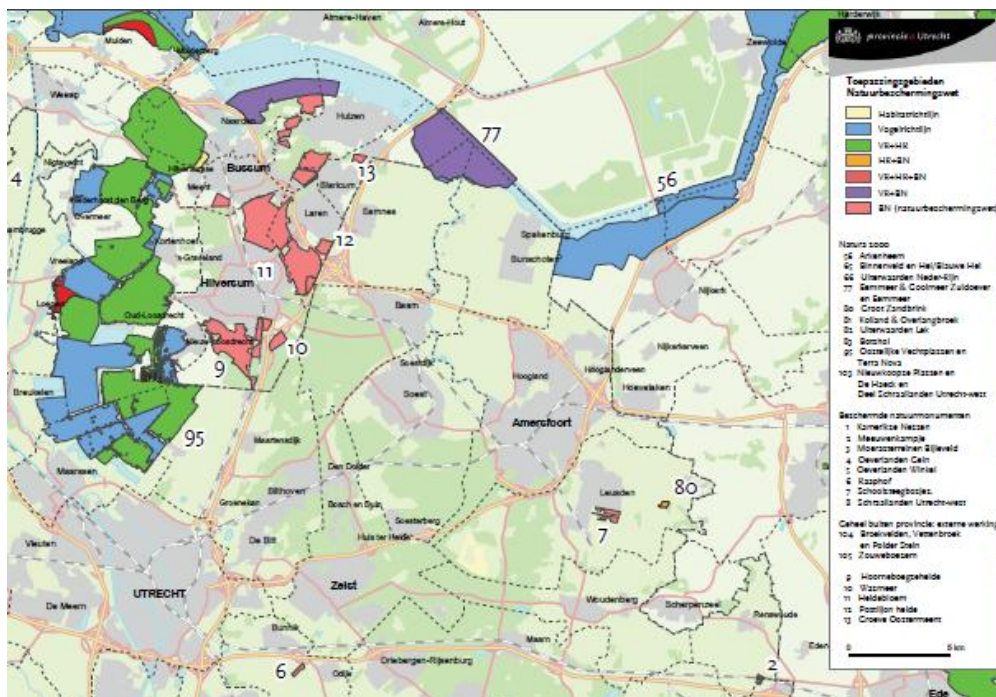
- **gevoelig gebied:**
 - a. een gebied dat krachtens:
 - 1°. artikel 10, eerste lid, of 12, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangewezen als een beschermd natuurmonument;
 - 2°. artikel 10a, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangewezen als een gebied ter uitvoering van richtlijn nr. 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103) en richtlijn nr. 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206);
 - 3°. de op 2 februari 1971 te Ramsar tot stand gekomen Overeenkomst inzake watergebieden van internationale betekenis, in het bijzonder als



verblijfplaats voor watervogels (Trb. 1975, 84), is aangemeld als watergebied van internationale betekenis;

- b. een kerngebied, begrensd natuurontwikkelingsgebied of begrensde verbindingszone, dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, zoals die structuur is vastgelegd in een geldend bestemmingsplan of, bij het ontbreken daarvan, in een geldende structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening, of, bij het ontbreken daarvan, zoals die structuur voorkomt op de kaart Ecologische Hoofdstructuur, behorend bij deel 4 van het Structuurschema Groene Ruimte (LNV-kenmerk GRR-95194);

De nabij gelegen EHS (Ecologische Hoofdstructuur) van de provincie Utrecht ligt ten noorden van de rijksweg A28, ten oosten van de Bunnikseweg en langs de Kromme Rijn. En de natuurbeschermingsgebieden staan op onderstaande provinciale kaart. Waarmee is vastgesteld dat niet aan de criteria uit lijst D wordt voldaan en er volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r..



Figuur 1.2: Natuurbeschermingsgebieden provincie Utrecht

1.2.1. Doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag (gemeenteraad Utrecht) waarbij bepaald wordt of bij de voornemens die worden genomen in het bestemmingsplan “HOV-baan De Uithof” belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden.

Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet het bevoegd gezag zich er van vergewissen of de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben, waarbij in het bijzonder moet worden nagegaan of sprake is van

omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn¹. Op hoofdlijn gaat het daarbij om de volgende criteria:

1. de kenmerken van het project
2. de plaats van het project
3. de kenmerken van het potentiële effect

1.3 Algemene gegevens initiatiefnemer

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, gemeente Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. Marjolein Paumen

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Ravellaan 1, kamer 007 - gebouw 3

Telefoon 030 - 286 02 75 **Fax** 030 - 286 02 35

E-mail m.paumen@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

¹ Bijlage III bij de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG). Zie verder bijlage 2 van deze notitie.



2 Visie op de milieukwaliteiten van HOV-baan in De Uithof

De omvang van effecten op de omgeving wordt mede bepaald door de aanwezige kwaliteiten in het gebied. In deze paragraaf gaan we in op deze kwaliteiten ter plaatse en in de directe omgeving van de toekomstige trambaan in “De Uithof”.

2.1 Algemeen

De Uithof is een universiteitsterrein van ongeveer 300 ha groot en bestaat uit onderwijs-, kennis- en onderzoeks- en zorginstellingen. In De Uithof wisselen bebouwing en open landschap elkaar af. De bebouwingsclusters van De Uithof worden van elkaar gescheiden door openbare ruimtes, restanten van de nieuwe Hollandse Waterlinie en delen van het oorspronkelijke landschap. Het oorspronkelijke landschap betreft een Park-Weidelandschap dat behouden en mogelijk versterkt dient te worden, omringd met bossen en bosschages in het stroomgebied van de Kromme Rijn. Het gebied is van oudsher verkaveld middels strokenverkaveling, die diagonaal door het gebied loopt vanaf de ontginningsbasis de Hoofddijk. Om het Parkweide landschap zoveel mogelijk te behouden is bij de stedenbouwkundige ontwikkeling gekozen voor een geclusterde en geconcentreerde bebouwing in De Uithof, met een orthogonale opbouw. Het gebied ligt direct grenzend aan het knooppunt Rijnsweerd waar de rijksweg A27 en A28 elkaar kruisen. Dat maakt dat een groot deel van het bebouwde gebied van De Uithof zich binnen de geluidzone van deze rijkswegen bevindt.

2.2 Ruimtelijke inpassing

De trambaan in De Uithof komt grotendeels te liggen op de huidige HOV-baan; de busbaan, bestemd als Verkeer binnen het vigerende bestemmingsplan De Uithof, waarvoor ten behoeve van de Uithoflijn en de toekomstige binnenstadsas, wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen om dat deel van de bestemming Verkeer te wijzigen in bestemming V-OV met tram. Op een drietal locaties wijkt het tracé van het DO (definitief ontwerp) van de Uithoflijn af van het traject waarvoor de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, te weten:

- Halte UMC; als gevolg van gescheiden trambaan, met doorgaande busbaan, voor goede lay-out perrons en betere uitstraling entree-gebied UMC
- Verruimde boog CBOI; als gevolg van EMI van een geëlektrificeerde tram met de MRI-scan in het CBOI
- Opstelterrein; als gevolg van noodzaak om beoogde dienstregeling tijdig op te kunnen starten is een opstellocatie voor de Uithoflijn noodzakelijk (Remise Nieuwegein is te ver weg).

Door de Schapenwei wordt de trambaan als grasbaan uitgevoerd om het groene karakter te accentueren. Aan zuid- en noordzijde van de baan komt respectievelijk een fietspad en een ambulanceroute van één rijbaan breedte, waarmee de hoeveelheid verharding in de schapenwei afneemt ten opzichte van de huidige situatie.



De trambaan komt als een sterk technisch geaccentueerd lint, met bovenleidingsmasten, sectioneringskasten, verlichting etc., door en langs de bebouwingsclusters van De Uithof te lopen, duidelijk herkenbaar. De overige structuren worden daarbij niet of nauwelijks beïnvloed.

2.3 Bodem en water

In het beoogde traject van de Uithoflijn zijn er geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aangetroffen. In de jaren 90 van de vorige eeuw is de busbaan aangelegd tot aan de buslus bij halte UMC. In 2005 is deze busbaan doorgetrokken tot aan de buslus ter hoogte van het WKZ. En recent is de baan doorgetrokken naar het in september 2013 opgeleverde P+R-gebouw. De bodemkwaliteit is geschikt voor dat gebruik als busbaan en daarmee ook voor het gebruik als trambaan. Daar waar de trambaan afwijkt van de huidige busbaan is de bodemkwaliteit onderzocht en hooguit licht verontreinigd bevonden. Daarmee is ter hoogte van de verruimde boog en de verruiming ten behoeve van halte UMC vastgesteld dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. De waterbodem ter plaatse van de watergangen die als gevolg van deze verruimde boog en de benodigde ruimte bij halte AZU verlegd moeten worden zijn evenmin verontreinigd.

De watergang die als gevolg van de verruimde boog zowel ten noorden als ten zuiden van de hoofddijk verlegd wordt betreft een afwateringssloot. Als gevolg van de Uithoflijn verschuift deze afwateringssloot van 1 meter tot hooguit 15 m in oostelijke richting, respectievelijk in zuidelijke richting bij de Münsterlaan. De afwatering van het gehele gebied ten oosten van het Upsalapad, ten zuiden van rijksweg A28 verloopt via deze te verleggen afwateringssloot, waarin een te handhaven peilscheiding zit ter hoogte van de stuw in de zuidoosthoek van de energiecentrale van het UMC. De afwateringssloot wordt onder de hoofddijk door verbonden met een rechte duiker, waar thans een diagonale duiker onder de hoofddijk en de busbaan ligt, die voor opstuwing zorgt. De afwatering wordt daarmee verbeterd. Voor het opstel terrein achter het P+R-gebouw wordt oppervlaktewater daar minder, wat gecompenseerd wordt in de verlegde afwateringssloot ten zuiden van de hoofddijk. Het extra verharde oppervlak van de verruimde boog wordt in de bodem geïnfiltreerd middels een wadi. De als gevolg van de halte UMC en de verruimde boog benodigde grond is thans in gebruik als berm van de huidige busbaan, afwateringssloot, weiland van de paardenkliniek of ongebruikt weiland met een helikopterlandingsplaats voor trauma helikopters van het UMC.

2.4 Natuur

In de omgeving van het plangebied zijn geen natura-2000 noch vastgestelde EHS-zone aanwezig. Wel ligt De Uithof aan de rand van Utrecht, op de overgang tussen stedelijk gebied en het landelijke gebied. Op en rond De Uithof zijn verschillende groene gebieden en watergangen aanwezig, waaronder de botanische tuin, fort Hoofddijk, fort Rijnauwen en landgoed Oostbroek. De combinatie van deze elementen van laanbeplanting en gebouwen maakt het terrein een geschikt



leefgebied voor een aantal bijzondere en beschermde natuurwaarden. Zo is uit enkele natuuronderzoeken in de afgelopen jaren onder meer gebleken dat in De Uithof een populatie ringslangen leeft en het gebied van groot belang is voor verscheidene vleermuissoorten.

De Uithof wordt grotendeels beheerd door de Universiteit Utrecht, die bewust wil omgaan met de natuurwaarden in haar gebied. De natuurwaarden moeten daarom een rol gaan spelen in ontwikkelingsplannen in De Uithof. Daartoe is er een Natuurwaardenkaart voor de Uithof opgesteld. Daarmee kan de UU sturen op het behoud en mogelijk zelfs versterken van de natuur in De Uithof.

De Natuurwaardenkaart is opgesteld als vlekkenkaart, zodat de overzichtelijkheid gewaarborgd blijft. Zie onderstaande figuur

Utrecht 'De Uithof' - natuurwaarden



Voor het grondgebied buiten de huidige busbaan dat benodigd is voor realisatie van de trambaan is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat in de bestaande watergang de ringslang daadwerkelijk is aangetroffen, alsmede de beschermde vissoorten kleine modderkruiper en marmergordel. Het waargenomen biotoop wordt eveneens geschikt geacht voor een aantal amfibieën. Voor de werkzaamheden wordt een activiteitenplan opgesteld, waarmee ontheffing wordt aangevraagd voor de F&F-wet. De werkzaamheden worden uitgevoerd in de daarvoor geschikte seizoenen en de gedragscode flora en fauna wordt toegepast. Er worden een aantal oude populieren langs de energiecentrale van het UMC gekapt, die worden vervangen door boomsoorten die beter passen in de oude laanbeplanting van De Uithof. De trambaan ter plaatse van de verruimde boog rond het CBOI wordt niet apart verlicht, waarmee de lichtvervuiling niet toeneemt.

2.5 Archeologie

De Uithof valt binnen de archeologische verwachtingswaardekaart van de gemeente Utrecht. Uit die kaart blijkt dat de locatie rond de huidige buslus bij het WKZ het enige deel van het Uithoflijntraject dat een hoge archeologische verwachting heeft. Ter plaatse van het gehele tracé waar de toekomstige trambaan buiten de huidige busbaan valt is een archeologische inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er zich ter plaatse van de geplande trambaan in De Uithof geen archeologische vindplaatsen bevinden.

2.6 Landschap

Het landschap in De Uithof wordt gedragen door drie landschappelijke dragers, te weten; a) forten van de nieuwe Hollandse waterlinie, b) landgoed Amelisweerd en c) Oostbroek.

1. Landschappelijke dragers



De populierenrijen markeren de overgang van forse bebouwing naar het kleinschalige landschapstype van de Kromme Rijn. De populieren zijn aan vervanging toe, wat kansen biedt voor een nieuwe landschapsstrategie, waarin meer gezocht wordt naar een vloeiende overgang. De oude ontginningsbasis van het gebied is de hoofddijk, dat daarmee een cultuurhistorische waarde heeft, die geaccentueerd in het landschap aanwezig en behouden dient te worden. Daarnaast kenmerkt De Uithof zich door visuele verbindingen, welke behouden en verbeterd kunnen worden bij toekomstige ontwikkelingen.

2.7 Geluid

Voor het plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij beoordeeld is of de nieuwe infrastructuur met de beoogde dienstregeling voldoet aan de normen, zoals die zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. Op het overgrote deel van het traject in De Uithof neemt de belasting op de geluidsgevoelige locaties niet of nauwelijks toe ten opzichte van de huidige geluidsbelasting als gevolg van de huidige busbaan. Op het traject rond het UMC, waar harder gereden mag worden, nemen de geluidsniveaus wel significant toe, maar blijft deze toename binnen de wettelijk toegestane normen. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar geluidsmaatregelen, die de geluidsniveaus weer binnen de toegestane toename bij een reconstructie brengen, maar die blijken allen niet doelmatig of hebben andere zwaarwegende nadelen. Derhalve worden voor enkele geluidsgevoelige locaties hogere waarden vastgesteld.

2.8 Luchtkwaliteit

Met vervanging van buslijn 12 en 12s door de geëlektrificeerde trambaan ten behoeve van de Uithoflijn, wordt het aantal vervoersbewegingen met voertuigen aangedreven met dieselmotoren sterk verminderd op het moment dat de Uithoflijn in exploitatie komt. De luchtkwaliteit in De Uithof wordt daarmee als gevolg van de komst van de Uithoflijn zeker niet verslechterd.

2.9 Trillingen en magneetveldfluctuaties

In de omgeving van het plangebied is beoordeeld waar zich gevoelige locaties bevinden voor trillingen. Aangezien De Uithof een kennis- en onderzoekscentrum betreft, waar hoogwaardig onderzoek plaatsvindt van wereldniveau. Daartoe worden apparaten gebruikt, die lage immuniteitswaarden hebben voor trillingen en magneetveldfluctuaties. Om de Uithoflijn op het beoogde traject effectief in te passen heeft intensief overleg plaatsgevonden met de gebruikers van die apparatuur en zijn verschillende metingen uitgevoerd, waarbij bepaald is op welke wijze kan worden voldaan aan de immuniteitsniveaus die gelden voor de bestaande apparatuur in De Uithof. Door voor trillingen ingegoten spoor en glad spoor toe te passen wordt het toekomstige trillingsniveau van de trambaan geminimaliseerd. De magneetveldemissie wordt beperkt door de bovenleiding te sectioneren in sectielengten, waarmee de immuniteitswaarden voor de bestaande apparatuur wordt bereikt.

2.10 Externe Veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het risico van handelingen met gevaarlijke stoffen voor personen die zich in de omgeving daarvan bevinden. In de wetgeving voor externe veiligheid, waaronder het ‘besluit externe veiligheid inrichtingen’ en de ‘Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen’ zijn risicoafstanden opgenomen die kunnen leiden tot beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen.



Rond De Uithof liggen knooppunt Rijsweerd en de Rijkswegen A27 en A28, waarover gevaarlijke stoffen vervoer kunnen worden. Noch de rijksweg A27 noch A28 hebben een risico-contourlijn met een waarde van 10^{-6} . Deze bronnen worden derhalve niet beschouwd als een extern veiligheidsrisico. Over de Uithoflijn worden geen gevaarlijke stoffen getransporteerd, waardoor dat vervoerssysteem evenmin als extern veiligheidsrisico wordt aangemerkt.



3 Kenmerken, locatie, kenmerken potentiële effect van het project

Om hinder van een in exploitatie zijnde geëlektrificeerde trambaan voor de nabijgelegen onderzoekscentra en ziekenhuizen te voorkomen zijn maatregelen getroffen aan de infrastructuur van De Uithoflijn. Deze maatregelen hebben betrekking op het beperken van de emissie van magneetvelden en trillingen, respectievelijk sectionering en glad spoor, omdat er gebruik gemaakt wordt van zeer gevoelige apparatuur, die mogelijk storingen ondervinden van deze aspecten. De sloot rond de huidige busbaan langs de oostzijde van De Uithof wordt in oostelijke richting verplaatst. Daarmee wordt de aanwezige natuurwaarde gemitigeerd. Dit dient zorgvuldig te gebeuren gedurende de realisatiefase van de Uithoflijn. Daarom wordt een activiteitenplan opgesteld en zal de gedragscode flora en fauna van de gemeente Utrecht worden voorgeschreven. Daarmee wordt een ontheffing flora en fauna aangevraagd.

Kenmerken van het project	
Omvang van het project (relatie met drempel C- en D-lijst) 	D2.2 De aanleg van een nieuwe trambaan.. Drempelwaarde bij: - Een lengte van ≥ 500 m, en - Op een afstand van ≥ 25 m van bestaand spoor/tram bestemming, en - In een gevoelig gebied voor natuur (EHS, Natura 2000 etc) Initiatief Dit traject van de trambaan Uithoflijn is 2,6 km lang, ligt voor buiten een bestemming voor tramdoeleinden, maar ligt niet in een gevoelig gebied.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	Onbekend
Productie afvalstoffen	niet
Verontreiniging en hinder	geluid, trillingen, EMI, natuur, landschap
Risico voor ongevallen	Geen toename van risico
Plaats van het project	
Bestaande grondgebruik	Busbaan, weide, watergangen
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Geen
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	De Uithoflijn loopt grotendeels over een bestaande busbaan en wijkt daar lokaal vanaf, vanwege benodigd opstelrein, betere inpassing halte UMC en EMI voorkoming MRI-scan CBOI. Het tracé ligt niet in de buurt van gevoelige gebieden als Natura 2000-gebieden of EHS
Natura 2000	Niet aanwezig



Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Lokaal
Grensoverschrijdend karakter	Gemeentelijk
Orde van grootte en complexiteit effect	Beperkt
Waarschijnlijkheid effect	Verkeer Verkeersveiligheid De inrichting van de Uithoflijn is ontworpen met een safety-case en veilig bevonden. Eventuele veiligheidsrisico's zijn met maatregelen beperkt, waarmee vergunning wordt verkregen voor ingebruikname. Er is geen groot ongevalsrisico. Er wordt geen toename van de verkeersonveiligheid voorzien. Geluid Door de vervanging van bussen door trams en de wijziging van de infrastructuur is uit akoestisch onderzoek gebleken dat lokaal een toename van geluid plaatsvindt, wat binnen de wettelijke normen blijft. Luchtkwaliteit Het vervangen van bussen door trams zonder uitstoot van brandstof verbrandingsresten verbetert de luchtkwaliteit in De Uithof. Trillingen/EMI Tramstellen hebben een groter gewicht dan bussen en worden aangedreven door elektrische stromen. Dat maakt het gevoeliger voor emissies van trillingen en zeker voor emissies van magneetvelden in vergelijking van de huidige situatie. Door de toekomstige situatie uitvoerig te onderzoeken en maatregelen te nemen om de emissie binnen de voor de stakeholders acceptabele grenswaarden te krijgen is de te verwachte toename aan trillingen en magneetveldfluctuaties beperkt. Flora en fauna <u>Natura 2000</u> Er bevinden zich geen natura-2000 gebieden op en rond De Uithof. De EHS van de Utrechtse Heuvelrug bevindt zich op enige afstand van het plangebied en ondervindt geen hinder van de Uithoflijn. De biotopen voor de aangetroffen beschermde soorten als ringslang, kleine modderkruiper en marmergrondel worden gemitigeerd door de sloot te verleggen. Hieruit blijkt dat het voornemen geen significante effecten op dit gebied heeft.



	Landschap De Hoofddijk is een cultuurhistorisch landschapelement dat vanwege een verplaatste kruising van de busbaan over een afstand van ca 10 m extra verstoord wordt. De verstoring is van zeer beperkte omvang gezien de lengte van de Hoofddijk in De Uithof, en de zichtbaarheid van die oorspronkelijke Hoofddijk door het gehele gebied tussen Oostbroek en parkland Uithof in de uiterste noordwesthoek van De Uithof in de oksel van knooppunt Rijnsweerd..
CONCLUSIE	Gezien de omvang in relatie tot de drempelwaarden zijn er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Ook op het Natura 2000-gebied zijn er geen significante effecten te verwachten.



4 Conclusie toetsing bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling

Kenmerken van het project	JA	NEE
Leidt de omvang van het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		x
Leidt eventuele cumulatie met andere projecten tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		x
Leidt het gebruik van natuurlijke hulpbronnen binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		x
Leidt de productie van afvalstoffen binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		x
Leidt verontreiniging en hinder binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		x
Leidt het risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën binnen het project, tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		x

Plaats van het project	JA	NEE
Leidt een wijziging van het bestaande grondgebied binnen het project tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		x
Leidt aantasting van de rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		x

Kenmerken van het potentiële effect	JA	NEE
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor verkeer(sveiligheid), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor geluid, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor externe veiligheid, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor bodem en water, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor landschap en cultuurhistorie), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor ecologie, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor duurzaamheid en energie), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		x



Overall conclusie:

Uit toetsing aan de m.e.r. beoordelingscriteria blijkt dat het project Uithoflijn in De Uithof de drempelwaarden zoals opgenomen in de Lijst C en D niet overschrijden. Desondanks dient in een vormvrije m.e.r. bepaald te worden of de voorgenomen plannen een belangrijk nadelig milieueffect kan hebben. Als dat zo zou zijn dient alsnog een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

De plannen in het bestemmingsplan “HOV-baan De Uithof” leiden niet tot significante nadelige milieueffecten. Daarmee is aangetoond dat het doorlopen van een m.e.r. niet nodig is.



Colofon

Opdrachtgever ITC Utrecht B.V.
mw. B. Pluim

Uitgave ITC Utrecht B.V.

DK Kopenhagen

Utrecht

Telefoon +31 (0)30-265 3304

Ondertekenaar Aken, RB van
Projectmanager Uithoflijn

Projectnummer IN160695

Opgesteld door Arnold, WJ



Vormvrije MER Uithoflijn

D83-WAR-KA-1400002 vormvrije mer.docx / Proj.nr. IN160695 / Vrijgegeven / Versie 1.0 / 24 januari 2014

Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra/ Afdeling Planontwikkeling en Bouwprocessen: Omgeving en Conditionering