

# Aanmeldingsnotitie m.e.r. in het kader van de voorbereiding van het Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1 te Utrecht

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op grond van de Wet milieubeheer is het verplicht ten aanzien van plannen, gevallen, activiteiten en besluiten die (mogelijk) grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu, een procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. De m.e.r. is bedoeld om milieubelangen meer expliciet af te wegen bij het opstellen van plannen en het uitvoeren van projecten. Het bevoegd gezag dient te toetsen of een voorgenomen activiteit kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze toets moet worden gebaseerd op een door de initiatiefnemer op te stellen meldingsnotitie.

Onderstaande notitie geeft hier invulling aan voor de voorbereiding van het Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1. Dit bestemmingsplan is een besluit dat is ingekaderd door de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, waarvoor een planMER<sup>1</sup> is gemaakt.

### 1.2 Het bestemmingsplangebied

Het plangebied waar het Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1 betrekking op heeft is weergegeven in figuur 1. Het plangebied ligt, grofweg, tussen het Merwedekanaal aan de oostzijde de Europalaan aan de westzijde, de Koningin Wilhelminalaan in het noorden en de Beneluxlaan in het zuiden, waarbij de woonblokken aan de Beneluxlaan (Max en Lux et Pax) buiten het bestemmingsplangebied vallen. De twee voorziene fietsbruggen over het Merwedekanaal vallen binnen het bestemmingsplangebied. In dit gebied worden op grond van het nieuwe bestemmingsplan 4.250 woningen alsmede minimaal 71.075 m<sup>2</sup> en maximaal 107.820 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte aan stedelijke functies en voorzieningen toegestaan. Een omgevingsvergunning voor het bouwen kan pas verleend worden, als voldaan wordt aan harde randvoorwaarden (onder meer situering van bebouwing, hoogte van bebouwing, beeldkwaliteit) en aan voorwaardelijke verplichtingen inzake mobiliteit, parkeren, aanwezigheid van voorzieningen, ecologie, geluid, bezonning, wind en water), hetgeen getoetst wordt door een kwaliteitsteam dat door het college van B&W is aangesteld.

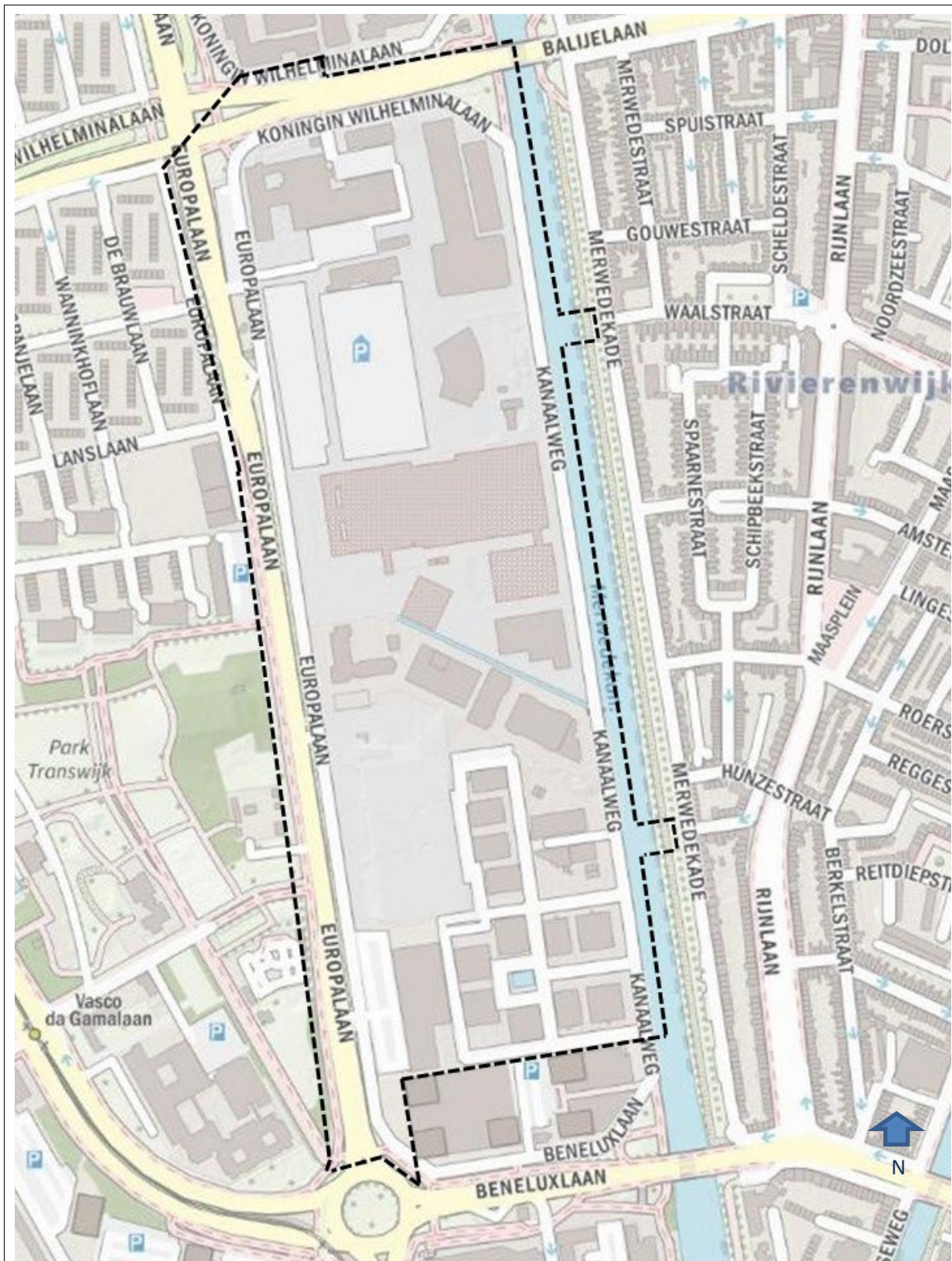
### 1.3 Inbedding in de planvorming

Het bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van de transformatie van het binnenstedelijke werkgebied Merwedekanaalzone tot een aantrekkelijke en gezonde wijk voor de stad, waar straks gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Voor die transformatie is een Omgevingsvisie vervaardigd, waarvan deel 1, Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone, met bijbehorend planMER op 8 februari 2018 door de gemeenteraad van Utrecht is vastgesteld. Deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Uitwerking van de Ruimtelijke agenda, heeft met bijbehorende aanvulling op de planMER in ontwerp ter visie gelegen van 30 januari tot 11 maart 2020 en wordt binnenkort door de gemeenteraad vastgesteld. Dat betekent dat voor de totale ontwikkeling reeds een planMER is vastgesteld. Het bestemmingsplangebied en het beoogde programma passen binnen de kaders van Omgevingsvisie deel 1 en deel 2, waarvan de milieueffecten in beeld zijn gebracht. De

---

<sup>1</sup> Bedoeld wordt in deze notitie de combinatie van PlanMER Omgevingsvisie Kanaalzone (Arcadis, 6 juni 2017), Oplegnotitie MER Merwedekanaalzone Utrecht (Van Kerkhoff Maatwerk/RLoC, 18 september 2017) en Aanvulling PlanMER Merwedekanaalzone Utrecht (Van Kerkhoff Maatwerk/RLoC, 15 oktober 2020)

Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 2 april 2020 een positief toetsingsadvies op de MER-aanvulling gegeven.



Figuur 1. Ligging plangebied

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is de gemeente wel gehouden de benodigde milieuonderzoeken uit te voeren. Deze zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

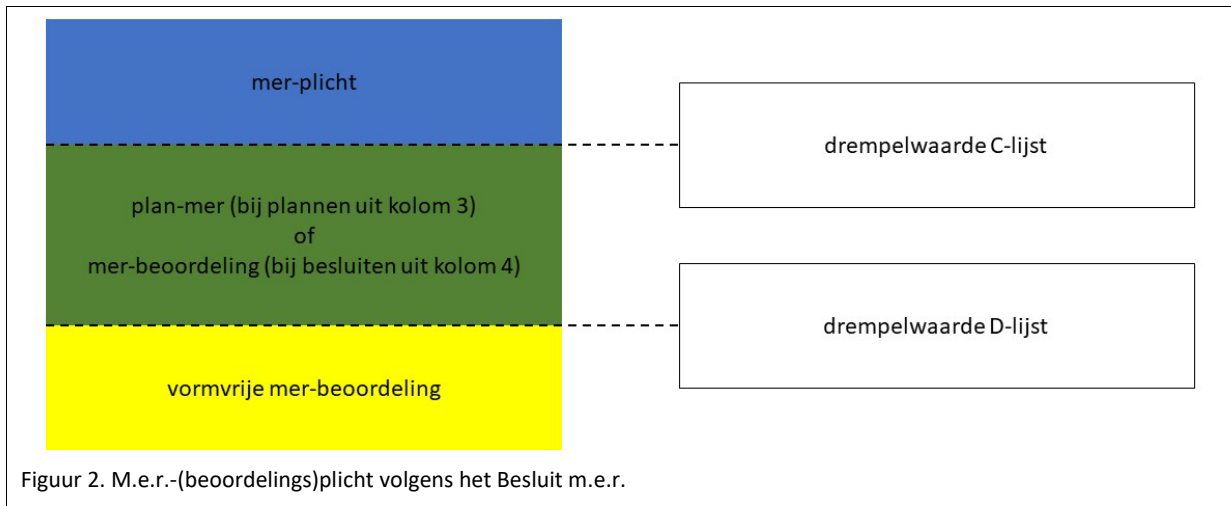
## 2. Wel of geen toetsing?

De m.e.r.-plicht van ruimtelijke besluiten is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Een m.e.r.-plicht voor het onderhavige ruimtelijke besluit, het bestemmingsplan, kan ontstaan op grond van:

- het Besluit m.e.r.;
- als een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming nodig is (planm.e.r.-plicht).

### Besluit m.e.r.

De in de bijlage bij het Besluit m.e.r. opgenomen 'C- en D-lijst' geeft aan of sprake is van m.e.r.-plicht respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht (figuur 1). De activiteit die het project mogelijk maakt en het besluit over de activiteit zijn daarbij bepalend. Per categorie van activiteiten is een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven.



Figuur 2. M.e.r.-(beoordelings)plicht volgens het Besluit m.e.r.

De drempelwaarden in de D-lijst zijn indicatief voor de m.e.r.-beoordeling voor concrete projecten. Ook als een project onder die drempelwaarden blijft moet er een toetsing worden gedaan: de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor de transformatie van een werkgebied tot wijk, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt, is categorie D11.2 uit de lijst in de bijlage bij het Besluit m.e.r. relevant (figuur 3).

Activiteiten	Gevallen	Besluiten
De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: <ol style="list-style-type: none"> <li>een oppervlakte van 100 hectare of meer,</li> <li>een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of</li> <li>een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.</li> </ol>	De vaststelling 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.

Figuur 3. Uitsnede D-lijst van het Besluit m.e.r.



Omdat het bestemmingsplan een besluit is als bedoeld in artikel 3.6 eerste lid en er sprake is van een aaneengesloten gebied, dat 2.000 of meer woningen omvat, ligt het plan boven de drempelwaarde van de D-lijst en is een m.e.r.-beoordeling vereist. In de m.e.r.-beoordeling wordt gebruik gemaakt van eerdere resultaten. Op omgevingsvisieniveau is immers een planMER gemaakt en het beoogde programma past binnen de kaders van dat planMER

De m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er volgt een m.e.r.-procedure.

De toets of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten, is onderstaand uitgevoerd. De basis voor de toets is gelegen in (onderliggende stukken die ook gebruikt zijn bij de opstelling van) de omgevingsvisie met bijbehorend planMER en het bestemmingsplan. In de volgende hoofdstukken is aandacht besteed aan de volgende criteria:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

#### *Passende beoordeling Wet natuurbescherming*

Een passende beoordeling op grond van de artikelen 2.7 en 2.8 Wet natuurbescherming is nodig indien de activiteiten die het plan mogelijk maakt kunnen leiden tot significante effecten op Natura2000-gebieden. Deze passende beoordeling is uitgevoerd en bijgevoegd als bijlage aan het planMER, aangevuld met een Aeriusberekening die is bijgevoegd bij de Aanvulling PlanMER. Uit de passende beoordeling blijkt dat er geen sprake is van een reële kans op significante effecten. De provincie Utrecht heeft voor dit prioritaire project vergunning verleend in het kader van de Wet natuurbescherming voor de ontwikkeling van deelgebied 5<sup>2</sup>. Deze vergunning wordt ingepast in het bestemmingsplan, zodat er geen plan-m.e.r.-verplichting uit hoofde van art. 7.2a Wm bestaat.

### **3. Kenmerken van het project**

#### **3.1 Inleiding**

Hieronder staan de kenmerken toegelicht die volgens bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r., conform art. 7.17 lid 3 Wm in het bijzonder in overweging moeten worden genomen voor het project. De kenmerken zijn gebaseerd op het plan voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone, zoals opgenomen in het ontwerp Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1. Achtereenvolgens passeren de revue:

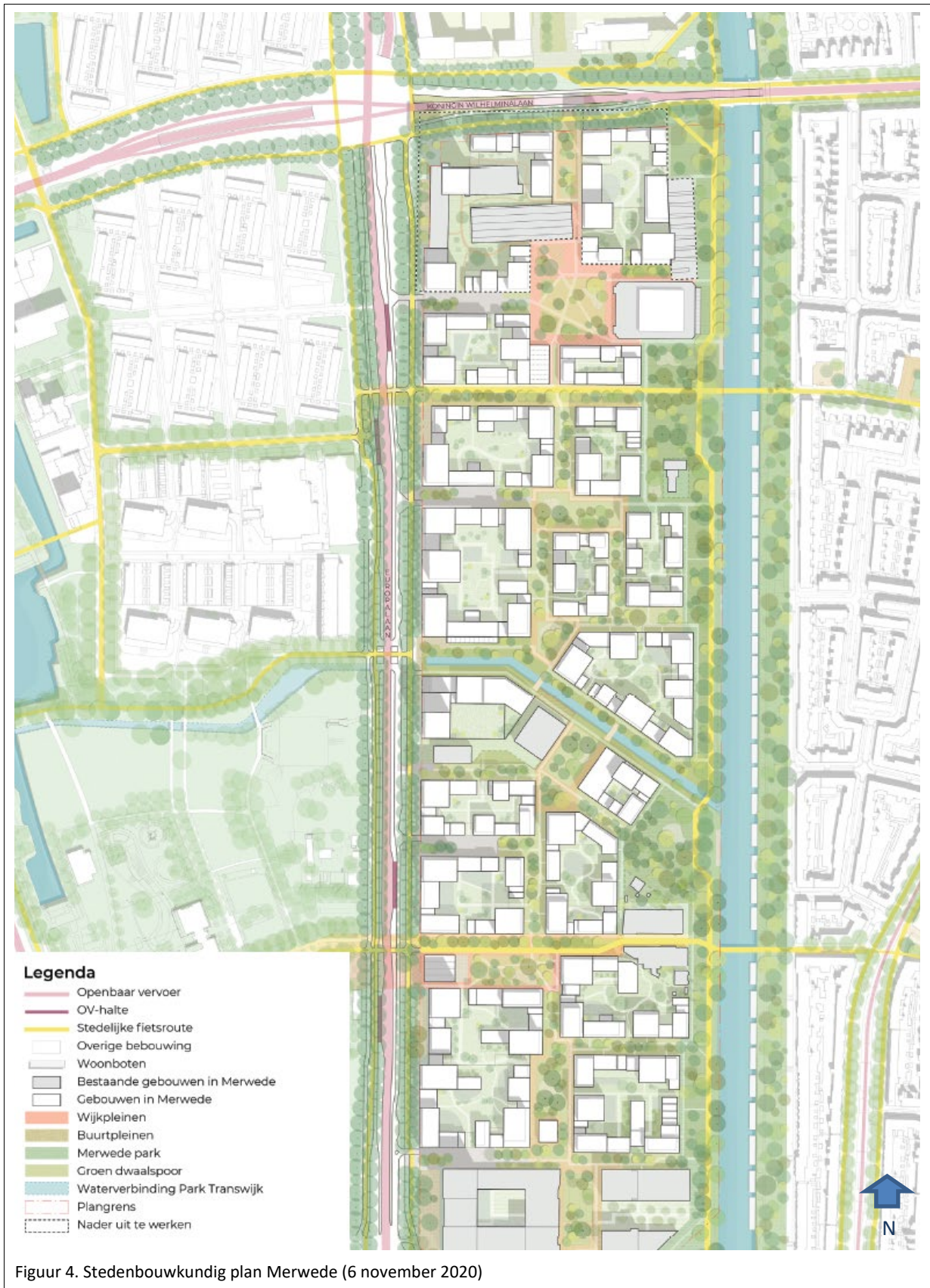
- Omvang en ontwerp van het project (paragraaf 3.2)
- Gebruik van natuurlijke hulpbronnen (paragraaf 3.3)
- Productie van afvalstoffen (paragraaf 3.4)
- Verontreiniging en hinder (paragraaf 3.5)
- Risico van ongevallen en voor de gezondheid (paragraaf 3.6)

#### **3.2 Omvang en ontwerp van het project**

Het plangebied van de Omgevingsvisie, waarvoor reeds een planMER is gemaakt, omvat totaal circa 67 ha. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het grootste deel van deelgebied 5 met een oppervlakte van circa 27 hectare. In figuur 4 is een afbeelding van het stedenbouwkundig plan voor

---

<sup>2</sup> Besluit WNB nieuwbouwlocatie Merwedekanaalzone, Besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht, zaaknummer Z-WNB-PP-NA-2020-0632, 24 september 2020.



Figuur 4. Stedenbouwkundig plan Merwede (6 november 2020)

deelgebied 5 opgenomen. Een verdergaande beschrijving is opgenomen in de bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt ook de aanleg van bruggen over de Merwedekanaalzone en de reconstructie van het noordelijk deel van de Europalaan mogelijk gemaakt. Deze onderdelen maakten ook deel uit van de Omgevingsvisie en bijbehorend planMER.

Binnen het bestemmingsplangebied worden 4.250 woningen alsmede minimaal 71.075 m<sup>2</sup> en maximaal 107.820 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte aan stedelijke functies en voorzieningen toegestaan. In het planMER is geconcludeerd dat bereikbaarheid met autoverkeer en wegverkeerslawaaï de onderscheidende factoren zijn, bepalend voor de milieugevolgen. Deze onderscheidende factoren worden beïnvloed door de omvang van het nieuwbouwprogramma, de mobiliteitsstrategie én de mate waarin het bestaande kantorenprogramma gehandhaafd blijft. Zonder (grote) aanpassingen aan de zuidelijke Europalaan en de aansluiting op de A12 wordt in het planMER geconcludeerd dat er nog circa 4.000 woningen in een hoogstedelijke context met bijbehorend stedelijk programma van circa 3.500 arbeidsplaatsen, onder voorwaarde van een ambitieus mobiliteitsconcept, kunnen worden toegevoegd. Daarbij wordt opgemerkt dat ook dan – net als in de referentiesituatie – de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem groot is, met het risico van ‘vastlopers’. Het bestemmingsplan geeft met het programma aan woningen en stedelijke functies én de uitwerking van een ambitieus mobiliteitsconcept invulling aan die conclusie. Het mobiliteitsconcept, zoals beschreven in het bestemmingsplan, is identiek als het bemeerde mobiliteitsconcept in de planMER. De omvang van het programma en het mobiliteitsconcept leiden derhalve niet direct tot andere inzichten dan reeds in het planMER zijn opgenomen; mobiliteit en verkeer worden nader uitgewerkt in paragraaf 5.5.

Ook wordt de aanbeveling in het planMER gevolgd om de op grond van het planMER mogelijk te realiseren programma te clusteren op een relatief klein gebied (binnen deelgebied 5). Daarmee blijft het mogelijk bij te sturen na realisatie van elk hoogstedelijk ontwikkeld cluster. Monitoring is belangrijk om de voortgang van de plannen en de milieueffecten te volgen en bewaken.

### **3.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen**

Het project maakt geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen van land, bodem, water of biodiversiteit.

### **3.4 Productie van afvalstoffen**

De te vestigen woningen en stedelijke functies zullen reguliere afvalstoffen produceren. Op grond van artikel 15.33 Wm heeft de gemeente een afvalinzamelplicht. In het stedenbouwkundig plan is specifiek aandacht besteed aan de wijze waarop het afval uit de hoogstedelijke wijk opgehaald kan worden en naar de gebruikelijke afvalverwerkingsinstallaties kan worden gebracht.

### **3.5 Verontreiniging en hinder**

#### Bodemverontreiniging

In het gebied zijn plaatselijke bodemverontreinigingen te verwachten op grond van het industriële verleden van het voormalig bedrijventerrein. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om enkele nog niet gesaneerde brandstoftanks. Het is niet de verwachting dat bodemverontreiniging op het niveau van gebiedsontwikkeling tot problemen gaat leiden. Elk bouwplan wordt voorafgegaan door een verkennend bodemonderzoek en eventuele verontreinigingen worden waar nodig gesaneerd. Per saldo zal de bodemkwaliteit als gevolg van de transformatie verbeteren.

### Grondwaterverontreiniging

Het grondwater in de stad Utrecht is grotendeels verontreinigd. Voor het grondwater geldt dat de verontreinigingen in elkaar overlopen en het een integraal diffuus tot sterk verontreinigd gebied is. Door de gemeente Utrecht is een gebiedsplan opgesteld gericht op de verbetering van de kwaliteit van het grondwater. De spoedlocaties met verontreiniging, zoals die in het planMER zijn benoemd, liggen niet in het bestemmingsplangebied. Zo lang er sprake is van een diffuse verontreiniging worden er geen vergunningen verleend om (bijvoorbeeld ten behoeve van bodemenergiesystemen) door de scheidende laag van het eerste naar het tweede watervoerend pakket op 50 meter beneden maaiveld te gaan.

### Luchtverontreiniging

De luchtkwaliteit langs de stedelijke verbindingswegen voldoet aan de Europese grenswaarden. Hiermee zijn belangrijke nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit uitgesloten. Gemeente Utrecht streeft er daarnaast naar om de luchtkwaliteit in het gebied verder te verbeteren. Op dit moment wordt niet aan de WHO-advieswaarden voldaan. Een bebouwingrug langs de noordelijke Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan zorgt ervoor dat in het grootste deel van het bestemmingsplangebied de lucht relatief schoon blijft. Aan de stedelijke verbindingswegen kan ook met deze maatregel nog niet aan de WHO advieswaarde worden voldaan. Met het oog op de autonome afname van de achtergrondconcentratie als gevolg van een schoner wordend vervoer, wordt geaccepteerd dat voorsnog langs de stedelijke verbindingswegen niet aan de WHO advieswaarde kan worden voldaan. Tegelijkertijd zijn in de regels van het bestemmingsplan gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit uitgesloten in een zone van 50 meter langs de Europalaan en Wilhelminalaan en wordt bij woningen getoetst of een gezond binnenmilieu wordt bereikt en of er sprake is van een buitenruimte aan de 'schone' zijde.

### Verkeerslawaai

De ligging van het bestemmingsplangebied aan de Koningin Wilhelminalaan, de noordelijke Europalaan en de Beneluxlaan betekent dat verkeerslawaai punt van aandacht is. Het gebied waar geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden, voldoen aan de ambitiewaarde uit de Omgevingsvisie van 58 dB<sup>3</sup> inclusief aftrek art 110g Wgh. Wel is sprake van een overschrijding van de wettelijke voorkeursgrenswaarde<sup>4</sup>. Om die reden worden in het kader van voorliggend bestemmingsplan hogere waarden vastgesteld. Door de keuze voor een bebouwingrug langs de noordelijke Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan, zorgt interne afscherming voor een goede geluidskwaliteit in het grootste deel van het bestemmingsplangebied.

Er is ook gekeken naar de (indirecte) geluidseffecten van het plan op de omgeving<sup>5</sup>. Dit effect wordt aanvaardbaar geacht met een maximale verhoging van het geluidniveau tot 1,0 dB op de Rijnlaan. Zowel de Geluidnota Utrecht 2014-2018 als de toekomstige Omgevingswet gaan uit van een drempel van 1,5 dB.

### Milieuhinder bedrijven

In de bestaande situatie bevinden zich nog diverse bedrijfsactiviteiten in het plangebied. Het gaat daarbij enerzijds om enkele grootschalige bedrijfsmatige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Voor deze functies is geen ruimte voor inpassing. Anderzijds gaat het om kleinschalige creatieve en bijzondere functies die wel goed in

---

<sup>3</sup> En daarmee ook aan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk wegverkeer van 68 dB (63 incl. aftrek art 110g Wgh)

<sup>4</sup> Akoestisch onderzoek verkeerslawaai Merwedekanaalzone-deelgebied 5, Gemeente Utrecht, 31 augustus 2020.

<sup>5</sup> Geluidseffect BP Merwedekanaalzone deelgebied 5 op de omgeving, Gemeente Utrecht, 28 april 2021



de toekomstige gezonde en levendige stadswijk passen. Voor bestaande bedrijven geldt dat – zolang ze vergelijkbaar zijn met maximaal milieucategorie B1 - ze ingepast kunnen worden. Van de te handhaven bedrijfsactiviteiten behoren twee vestigingen tot een hogere milieucategorie. Het gaat om de vestiging van Mobach, een aardewerkfabriek in een historisch pand (milieucategorie 3.2) en om een transformatorstation (milieucategorie 3.1). Rond deze vestigingen zijn gevoelige functies, waaronder wonen, alleen toegelaten als kan worden aangetoond dat de richtwaarde van 45dB(A) niet wordt overschreden.

Gebruik makend van de methodiek van Bedrijven en milieuzonering worden bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie B1 uit de Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging verenigbaar geacht met de ontwikkeling van een hoogstedelijke wijk. Binnen die wijk worden rustige en drukke zones gerealiseerd. Voor de te vestigen bedrijven en voorzieningen gelden de gebruikelijke voorschriften ten aanzien van verontreiniging en hinder.

Van de te verplaatsen bedrijfsactiviteiten behoort één vestiging tot een hogere milieucategorie. De busremise ligt op grond van de gemeente en zal in het kader van de transformatie worden verplaatst.

### Conclusie

Er is thans sprake van een situatie met diverse soorten van hinder. Als gevolg van de transformatie wordt de situatie hetzij verbeterd (bodem en milieuhinder te verplaatsen bedrijven), hetzij ingepast in regels (grondwater en milieuhinder te handhaven bedrijven) hetzij voldaan aan wettelijke bepalingen of aanscherpingen daarvan (verkeerslawaaï en luchtverontreiniging), gecombineerd met een zonering, waardoor in veruit het grootste deel van het gebied een gezonde verstedelijking kan worden bewerkstelligd.

### **3.6 Risico van ongevallen en voor de gezondheid**

In de omgeving zijn geen bijzondere activiteiten die een veiligheidsrisico vormen voor de nieuwe wijk. Over de A12, op een afstand van ruim 850 meter, en over het spoor, op een afstand van ruim 700 meter, is vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan. Gelet op de afstand en de tussenliggende stedelijke bebouwing is hierbij geen sprake van een verhoogd risico.

De enige risicovolle activiteit zijn twee LPG-vulpunten langs de Europalaan. Deze vulpunten verdwijnen, evenals het daarbij horende tankstation aan weerszijden van de Europalaan, als gevolg van de transformatie en de herinrichting van de Europalaan-Noord. Ook het met de vulpunten gepaard gaande vervoer van gevaarlijke stoffen over de Europalaan is dan beëindigd. Er blijft nog een tankstation over aan de Beneluxlaan. Deze ligt binnen de Merwedekanaalzone maar op meer dan 140 meter van mogelijke kwetsbare functies in het bestemmingsplangebied.

Ten slotte is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven. Uit dat onderzoek blijkt dat er geen sprake van een NGE-Risicogebied.

Het plan brengt dan ook geen buitengewone risico's voor de menselijke gezondheid met zich mee.



## 4. Plaats van het project

### 4.1 Inleiding

Hieronder worden de onderwerpen toegelicht die volgens de EU-richtlijn m.e.r. in het bijzonder in overweging moeten worden genomen voor de plaats van het project. Achtereenvolgens passeren de revue:

- Bestaand grondgebruik (paragraaf 4.2)
- Relatieve rijkdom en kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (paragraaf 4.3)
- Opnamevermogen van het natuurlijke milieu, bijzondere aandacht voor gevoelige gebieden (paragraaf 4.4)

### 4.2 Bestaand grondgebruik

Het bestemmingsplangebied is op dit moment overwegend in gebruik als bedrijventerrein, waarvan een deel van de bebouwing leeg staat of al is geamoveerd. Het gebied wordt omlijst door weg- en waterinfrastructuur. Bestaand stedelijk gebied wordt derhalve getransformeerd ten behoeve van stedelijke functies.

### 4.3 Relatieve rijkdom en kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen

De locatie heeft geen bestemming als waterwingebied en wordt evenmin benut voor het gebruik van andere natuurlijke hulpbronnen.

### 4.4 Opnamevermogen van het natuurlijke milieu, bijzondere aandacht voor gevoelige gebieden

Het plangebied zelf vormt geen onderdeel van bijzondere, te beschermen gebieden. Een aandachtspunt vormt wel de mogelijke invloed van het plangebied op Natura 2000-gebieden en het Nederlands Natuurnetwerk. Ook is nagegaan in hoeverre er beschermde soorten in het gebied voorkomen.

#### a. Natura 2000-gebieden

Het bestemmingsplangebied ligt op afstand van verschillende Natura 2000-gebieden. Het dichtstbij gelegen gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op circa 8 km. Dit betekent dat directe aantasting van deze gebieden als gevolg van de transformatie op voorhand kan worden uitgesloten. Effecten kunnen in beginsel alleen optreden door zogenaamde externe werking, waarbij de activiteiten binnen het plangebied kunnen leiden tot veranderingen van de milieusituatie in de natuurgebieden. Over deze afstand kan alleen stikstofdepositie mogelijk relevant zijn. Er is een passende beoordeling uitgevoerd en opgenomen in het planMER en de Aeriusberekening is geactualiseerd in de aanvulling planMER. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van significant negatieve effecten. Er is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming gekregen voor de werkzaamheden in het bestemmingsplangebied.

Het programma in het bestemmingsplan wijkt in enige mate af van het Wnb-vergunde programma. Daarbij gaat het met name om de realisatie van twee fietsbruggen over het Merwedekanaal, de aanpassing/reconstructie van de Europalaan en een beperkte wijziging in met name het niet-wonen programma. Er is voor zowel het Wnb-vergunde programma als het in het bestemmingsplan voorziene programma met de meest actuele versie van AERIUS (2020) een berekening uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er voor de realisatiefase geen stikstofdepositietoename wordt berekend ten opzichte van de AERIUS-berekening die aan de Wnb-vergunning ten grondslag heeft gelegen. In de

gebruiksfase volgt uit de nieuwe AERIUS-berekeningen dat er geen toenames van stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jr. zijn.

Mede gezien de nieuwe berekening kan met zekerheid worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in de omgeving van de Merwedekanaalzone worden aangetast. De transformatie van de Merwedekanaalzone kan daarom plaatsvinden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming.

#### *b. Nederlands Natuurnetwerk*

Het bestemmingsplangebied maakt, net als een zone van meer dan 100 meter rondom het plangebied, geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Gelet op de afstand zijn negatieve effecten als gevolg van ruimtebeslag, geluid, trillingen en licht dan ook uitgesloten.

#### *c. Beschermde soorten*

In 2018 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd, in 2019 gevolgd door een soortgericht onderzoek en in 2020 door een aanvullend onderzoek ter plaatse van de aanlanding van de bruggen. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het plangebied een functie heeft voor de beschermde soorten huismus, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Effecten op overige beschermde soorten als gevolg van de transformatie zijn uitgesloten.

Mitigerende maatregelen moeten ervoor zorgen dat het effect op de beschermde soorten huismus, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger wordt beperkt. Bij de transformatie zijn er ook kansen om de natuurwaarden van het gebied te versterken. Natuurinclusieve gebouwen kunnen zorgen voor nieuwe 'huisvesting' voor verschillende soorten. Ten aanzien van het thema flora en fauna zijn er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Conclusie is dat de plaats van het project gelet op natuurwaarden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu meebrengt.

## **5. Kenmerken van de potentiële effecten**

### **5.1 Inleiding**

Beschouwd worden de potentiële aanzienlijke effecten van het project, in samenhang met de kenmerken en plaats van het project, voor wat betreft:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Het doel is te bepalen of er omstandigheden zijn die kunnen leiden tot (mogelijk) belangrijke nadelige milieugevolgen.

Het project kan potentiële effecten hebben op het vlak van:

- Archeologie en cultuurhistorie (paragraaf 5.2);
- Bodemopbouw (paragraaf 5.3);
- Water (paragraaf 5.4);
- Verkeer (paragraaf 5.5);
- Milieuzonering (paragraaf 5.6);
- Energie en CO<sub>2</sub> (paragraaf 5.7).

De effecten kunnen zich voordoen tijdens de aanleg en tijdens het gebruik. Onderstaand worden de mogelijke effecten in het kort beschreven. In de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken is de volledige verantwoording te vinden.

## **5.2 Archeologie en cultuurhistorie**

### Archeologie

Het bestemmingsplangebied kent in het archeologiebeleid van de gemeente Utrecht een verwachtingswaarde op archeologische vondsten. Een specifieke zone in het zuiden van het bestemmingsplangebied heeft zelfs een hoge verwachtingswaarde. Er bevinden zich geen archeologische Rijksmonumenten en/of gemeentelijke vindplaatsen. Binnen het plangebied zijn enkele archeologisch onderzoeken uitgevoerd. Daardoor kunnen enkele locaties vrijgegeven worden.

In het bestemmingsplan zijn ter bescherming van mogelijke archeologische waarden twee dubbelbestemmingen opgenomen, waardoor in het grootste deel van het niet vrijgegeven gebied verstoringen groter dan 1.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 centimeter zonder voorafgaand archeologisch onderzoek worden voorkomen en in het gebied met een hoge verwachtingswaarde verstoringen groter dan 50 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 centimeter zonder voorafgaand archeologisch onderzoek worden voorkomen.

Hiermee is de archeologische waarde planologisch afdoende beschermd. Voorafgaande aan de daadwerkelijke realisatie zal gericht verkennend onderzoek moeten plaatsvinden om de archeologische waarde van specifieke locaties waar gegraven moet worden voor fundering of water te bepalen en na te gaan wat er kan en moet gebeuren om het eventueel aanwezige archeologische erfgoed te bewaren.

### Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarden zijn in het kader van de Omgevingsvisie onderzocht en benoemd. Daaruit zijn concrete keuzes naar voren gekomen om enkele beeldbepalende gebouwen te behouden en van een passende functie te voorzien. Met uitzondering van Kanaalweg 30 is de bebouwing van cultuurhistorische waarde in het bestemmingsplan positief bestemd en voorzien van een specifieke aanduiding die sloop in beginsel verhindert.

## **5.3 Bodemopbouw**

Door de transformatie van de Merwedekanaalzone zijn effecten mogelijk op de bodemopbouw. De bouw van nieuw vastgoed gaat gepaard met bodemroerende werkzaamheden. Bij bijvoorbeeld het realiseren van bruggen en diepe kelders kan ook de grondwaterstand beïnvloeden. De gronden binnen het bestemmingsplangebied zijn algemeen voorkomend en hebben geen bijzondere status. Daarnaast is door het realiseren van de huidige bebouwing en cunetten de bodem reeds geroerd. Grote negatieve effecten als gevolg van de transformatie worden dan ook niet verwacht.

Zoals beschreven in paragraaf 3.5 zijn eventuele effecten op de bodemkwaliteit positief. Er is immers sprake van een bedrijfengebied met historisch gezien kans op lokale verontreinigingen; deze verontreinigingen worden door de transformatie grotendeels gesaneerd.

## **5.4 Water**

In het kader van het bestemmingsplan wordt de watertoets doorlopen. De waterkering langs het Merwedekanaal is verankerd in een dubbelbestemming. Het waterbergend vermogen van en de

waterkwaliteit in het bestemmingsplangebied neemt (sterk) toe, nu het grotendeels verharde bedrijvengebied wordt getransformeerd naar een hoogstedelijk gebied met circa 4,5 hectare meer ruimte voor groen en water (toename met circa 15 procentpunt), schone functies en nieuwe bebouwing zonder uitlogende materialen. De belasting van het rioolsysteem wordt minder nu het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering en alleen het vuilwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting.

Daarenboven wordt de transformatie aangegrepen om een slag te maken in klimaatbestendigheid. Zo wordt aan elke vastgoedontwikkeling clusterwijs de eis opgelegd om regenwater volledig te borgen op eigen terrein (met behulp van een voorwaardelijke verplichting). Op de daken en in de binnentuinen moet zoveel regenwater worden vastgehouden dat dak- en binnentuinen ook in droge periodes over voldoende water beschikken. Dit kan gerealiseerd worden met behulp van groene daken die een gunstig bijeffect hebben op het gebied van hittestress, biodiversiteit, energieverbruik en esthetiek. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat er zoveel mogelijk regenwater vasthouden en nuttig gebruikt wordt (infiltratievoorzieningen) en dat zelfs een zeer extreme regenbui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en nutsvoorzieningen door instromend regenwater.

## 5.5 Verkeer

Het stedelijk verdichten stelt strenge randvoorwaarden aan mobiliteit, omdat:

1. bij grote aantallen woningen de absolute hoeveelheid extra autoverplaatsingen groot zal zijn, zelfs bij een verhoudingsgewijs laag autogebruik (zowel autoverkeer van bewoners zelf als ook bezogend logistiek verkeer);
2. uitgaande van een laag autogebruik het aantal nieuwe fietsers groot zal zijn, in een stad waarin het nu al druk is op de fietspaden (inzet op spreiding van de fietsstromen);
3. als een laag autogebruik gewenst is, het belangrijk is om hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden voor grote aantallen nieuwe reizigers.

Het plan Merwede gaat uit van een systeemsprong in het mobiliteitsconcept, gericht op autoluwe woonmilieus en een verschuiving van autogebruik naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Deze systeemsprong wordt verankerd in:

1. Een ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer;
2. Een kwaliteitssprong in de netwerken voor langzaam verkeer en openbaar vervoer;
3. Lage parkeernorm, parkeren op afstand en gereguleerd parkeren rondom het plangebied;
4. Realisatie van een mobiliteitshub waarin deelmobiliteit is georganiseerd;
5. Gedifferentieerde toegankelijkheid voor doelgroepen;
6. Dynamisch verkeersmanagement om het verkeer rondom de Merwedekanaalzone te geleiden;
7. Flexibiliteit in de planvorming.

In het bestemmingsplan is daartoe vastgelegd een maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, gekoppeld aan een lage parkeernorm en de verplichte oprichting van een mobiliteitsbedrijf voordat de eerste woningen in gebruik worden genomen. Het mobiliteitsbedrijf draagt zorg voor het tot stand brengen van de mobiliteitshubs, het bewaken, beheren en doorontwikkelen van het mobiliteitsconcept en de aanstelling van een mobiliteitsregisseur. Parallel worden verkeersbesluiten genomen gericht op het instellen van gereguleerd parkeren in de zone rondom het bestemmingsplangebied en op dynamisch verkeersmanagement.



In het kader van de aanvulling planMER<sup>6</sup> zijn berekeningen met het verkeersmodel uitgevoerd om te beoordelen in hoeverre de planvorming voor de Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) invloed heeft op de verkeersafwikkeling rondom het plangebied. Ook nadien is nog een studie voor Utrecht-Zuidwest<sup>7</sup> uitgevoerd, waarin de consequenties voor een breder gebied in kaart zijn gebracht. De conclusies zijn gelijklopend. In 2021 is nog getoetst<sup>8</sup> of de uitgevoerde studies representatief zijn voor het ontwerpbestemmingsplan. Dit blijkt het geval te zijn.

Die conclusie luidt in de eerste plaats dat het verkeersnetwerk bij een autonome ontwikkeling (dus zonder transformatie van de Merwedekanaalzone) de autobewegingen in de spits niet meer aan kan. Uit berekeningen blijkt namelijk dat de vertraging op de zuidelijke Europalaan en de A12 aansluiting Westraven zo hoog oploopt, dat het autoverkeer gaat omrijden via de wijken en dat de bereikbaarheid van P+R Westraven in gevaar komt. Stedelijke transformatie is derhalve alleen mogelijk als de modal split verder wordt omgebogen van auto naar fiets en openbaar vervoer.

De conclusie luidt in de tweede plaats dat de invloed van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op het verkeersnetwerk – *uitgaande van het gepresenteerde mobiliteitsconcept* – heel gering is. Modelmatig wordt immers verkeer van en naar bedrijven en kantoren vervangen door verkeer van en naar woningen. De gemiddelde verkeersproductie per woning ligt aanmerkelijk lager dan elders op grond van de lage parkeernorm. Zelfs dan neemt de verkeersintensiteit over de dag heen toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar omdat de rijrichting in geval van woningen deels tegengesteld is aan de hoofdstroom, wordt de spits niet veel zwaarder belast. In de avondspits – die maatgevend is voor de Utrechtse situatie – is er filevorming de stad uit (zuidelijke Europalaan). In geval van herontwikkeling naar een zelfvoorzienende wijk zal de Merwedekanaalzone in de avondspits vooral de stad in verkeer genereren.

Deze conclusie kan doorgetrokken worden naar het onderhavige bestemmingsplan. In het bestemmingsplan worden maximaal 4.250 woningen alsmede minimaal 71.075 m<sup>2</sup> en maximaal 107.820 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte aan stedelijke functies en voorzieningen mogelijk gemaakt. Deze stedelijke functies en voorzieningen leiden in grote mate tot langzaam verkeersbewegingen binnen het plangebied.

De aantallen in het bestemmingsplan zijn vergelijkbaar met scenario 2 in het verkeersonderzoek<sup>6</sup>, zo blijkt uit een extra toets<sup>8</sup>. In het bestemmingsplan is het minimale en maximale aantal vierkante meters bvo per type bedrijvigheid vastgelegd in de regels. Per saldo is er geen reden om aan te nemen dat het bestemmingsplan tot andere bevindingen leidt dan de eerdere berekening met het verkeersmodel. Vanuit het thema verkeer en mobiliteit is er geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

## 5.6 Milieuzonering

Bij de planontwikkeling moet rekening worden gehouden met milieuzonering van bedrijven ten opzicht van gevoelige bestemmingen, om zodoende het leefklimaat én de continuïteit van de bedrijven te bewaken. De gemeente Utrecht maakt hiervoor gebruik van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' van 2009. In deze uitgave zijn richtafstanden opgenomen voor de situering van milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) ten opzichte van gevoelige functies (zoals woningen). Met deze richtafstanden kan hinder en gevaar voor de omgeving worden voorkomen.

---

<sup>6</sup> Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone, Gemeente Utrecht, oktober 2019

<sup>7</sup> Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, Goudappel Coffeng, 12 juni 2020

<sup>8</sup> Verkeerskundige onderbouwing ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone, Goudappel, 21 juli 2021

Zoals in paragraaf 3.5 al is aangegeven is de zonering van de nieuwe wijk Merwede passend geregeld en kent die zonering geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

### **5.7 Energie en CO<sub>2</sub>-uitstoot**

De nieuwe wijk zal energie gaan verbruiken voor verwarming en koeling, verkeer, huishoudelijk gebruik, etc. Merwede wordt een bijna energieneutrale wijk. Dit begint bij het gebruik. Merwede heeft forse ambities op het gebied van de isolatiewaarden, waardoor de warmtebehoefte voor verwarming minimaal is. Hierbij is ook aandacht voor de uitstraling van de gebouwen, bijvoorbeeld in de hoeveelheid glasoppervlak.

In Merwede is vervolgens elke vierkante meter van de ondergrond en de daken in gebruik. De ondergrond wordt volledig benut voor de energievoorziening (warmte) en de daken voor de helft voor klimaatbestendigheid en hittestress (groen) en de andere helft voor energieopwekking (zonne-energie voor elektriciteit).

Vanuit het thema energie en CO<sub>2</sub>-uitstoot is er geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

### **5.8 Cumulatie**

Cumulatie met andere projecten is reeds onderzocht in het planMER dat is opgesteld in het kader van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Er zijn voor het voorliggende bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen in de omgeving die in cumulatieve zin nader moeten worden beschouwd.

### **5.9 Hinder in de aanlegfase**

Omdat het plangebied ligt ingeklemd tussen grote infrastructuur (Merwedekanaal en stedelijke verbindingswegen) is de hinder in de aanlegfase beheersbaar binnen het plangebied. De aan- en afvoerroutes in de aanlegfase krijgen daarmee een directe aansluiting op de grote infrastructuur. Met de gebruikers die een plek houden in het gebied worden afspraken gemaakt over de fasering van de werkzaamheden en de bereikbaarheid van de bedrijfsactiviteiten.

## **6. Conclusie**

Conclusie is dat het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen zal leiden, die nader geanalyseerd en afgewogen dienen te worden en specifieke nieuwe informatie kan opleveren die niet al in het planMER is afgewogen. De activiteiten in het plan hebben ook geen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden, zodat ook om die reden geen m.e.r.-plicht bestaat. Een MER zal geen toegevoegde waarde hebben. Initiatiefnemer verzoekt het bevoegd gezag dan ook om op basis van deze aanmeldnotitie te besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.

Tilburg, 7 oktober 2021