

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Concorde te Utrecht



Opdrachtgever:

Datum:

Kenmerk:

Status:

De Concorde Holding B.V.

30 maart 2020

100170/DEF/4.0

Definitief

Valuation & Consultancy

BaseValue B.V., Botterstraat 139, 8081 JW Elburg

t 085-400 01 71 e info@basevalue.nl i www.basevalue.nl

iban NL37 INGB 0007 5658 39 kvk 66983517 btw NL856781253B01



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Toets aan vigerend planologisch regime (beheersverordening)	5
1.3	Waarom een m.e.r.-beoordeling?	6
1.4	Doel van een m.e.r.-beoordeling	7
1.5	Procedure	7
1.6	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	8
1.7	Relatie planMER Merwedekanaalzone	9
1.8	Leeswijzer	10
2.	Plaats van het project	10
2.1	Ligging van het project	10
2.2	Omgevingskarakteristiek van het projectgebied	11
2.3	Bijzondere waarden in het projectgebied	12
3.	Kenmerken van het project	13
3.1	Locatiekeuze	13
3.2	Programma	13
3.3	Vervoerswijze en ontsluiting	13
3.4	Cumulatie met ontwikkelingen in het gebied	13
4.	Kenmerken van potentiële effect	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Verkeer en vervoer	16
	Effecten verkeer en vervoer Merwedekanaalzone	16
	Effecten verkeer en vervoer Concorde	17
	Conclusie verkeer en vervoer	24
4.3	Woon- en leefmilieu	24
	Effecten woon- en leefmilieu Merwedekanaalzone	24
	Effecten woon- en leefmilieu Concorde	25
	Conclusie woon- en leefmilieu	32
4.4	Bodem en water	32
	Effecten bodem en water Merwedekanaalzone	32
	Effecten bodem en water Concorde	33
	Conclusie bodem en water	34
4.5	Duurzaamheid	34
	Effecten duurzaamheid Merwedekanaalzone	34
	Effecten duurzaamheid Concorde	35
	Conclusie	35
4.6	Natuur	35
	Effecten natuur Merwedekanaalzone	35
	Effecten natuur Concorde	36
	Conclusie natuur	37
4.7	Ruimtelijke kwaliteit	37
	Effecten Merwedekanaalzone	37
	Effecten ruimtelijke kwaliteit Concorde	38
	Conclusie	38
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	38
	Effecten archeologie en cultuurhistorie Merwedekanaalzone	38
	Effecten archeologie en cultuurhistorie Concorde	39
	Conclusie	39
4.9	Veiligheid	39



	Effecten veiligheid Merwedekanaalzone	39
	Effecten veiligheid Concorde	40
	Conclusie	41
5.	Samenvatting en conclusie	41
	5.1 Samenvatting	41



1. Aanleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de Eendrachtlaan 10 is het kantoorpand 'Beneluxstaete' gevestigd. De eigenaar van het kantoorpand, dat werd verhuurd aan de Sociale Verzekeringsbank, is de Oké Vastgoedgroep B.V. Een teruglopende belangstelling voor dit soort kantoorgebouwen en de ambitie van de gemeente voor een stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone (MWKZ) maken de plek een geschikte woningbouwlocatie.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied. Bron: Google Maps

De initiatiefnemer is voornemens het kantoorpand aan de Eendrachtlaan 10 te slopen en te vervangen door nieuwbouw van 215 appartementen (totaal circa 16.678 m² bruto vloeroppervlakte). Het bouwblok bestaat uit twee delen, verbonden door een verhoogd dek met daaronder half verdiept een parkeergarage. De doelgroep is onder andere Young Professionals, waaronder wordt verstaan huidige bewoners van de stad Utrecht die in hun eerste werkende fase in Utrecht willen blijven wonen.

Het plan betreft het volgende functioneel programma:

- **Noordelijk blok:** Wonen in de vorm van 122 huurappartementen van gemiddeld 88 m² bruto vloeroppervlak (uitzondering is de 15e verdieping met appartementen van circa 116 m² bruto vloeroppervlak). Het totale oppervlak van de appartementen is 10.887 m² bruto vloeroppervlak.
- **Zuidelijk blok:** Wonen in de vorm van 93 middeldure huurappartementen van gemiddeld circa 60 m² bruto vloeroppervlak (uitzondering is de 6e verdieping met appartementen van gemiddeld circa 94 m² bruto vloeroppervlak). Het totale oppervlak van de appartementen is 5.791 m² bruto vloeroppervlak.
- **Begane grond:** Entrees, binnentuin en fietsparkeervoorziening voor het noordelijk blok.
- **Verdiepte kelderbak:** Parkeergarage voor auto- en fietsparkeren en een aantal bergingen (ten behoeve van een aantal woningen in het zuidelijke blok). Het oppervlak van het autoparkeren is circa 2.196 m² bruto vloeroppervlak.

Het projectgebied ligt aan de noordelijke rand van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone (MWKZ 6). In 2017 zijn de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de MilieuEffectRapportage (MER) voor de deelgebieden 4, 5 en 6 opgesteld. Hierin is onderzocht hoe de extensieve (industriële) functies in het gebied kunnen transformeren naar aantrekkelijke gezonde en duurzame stadswijken waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden.



Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie deel 1 en de MER vastgesteld en haar akkoord gegeven voor het toevoegen van in totaal 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen in de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone.

De nieuwe locatie is gelegen in de Merwedekanaalzone, aangewezen als één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad. In de Merwedekanaalzone wordt circa 60 hectare grond getransformeerd naar een gemengd stedelijk gebied met circa 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen.

In het kader van deze ontwikkeling is in 2017 de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de MilieuEffectRapportage (MER) voor de deelgebieden 4, 5 en 6 opgesteld. Hierin is onderzocht hoe de extensieve (industriële) functies in het gebied kunnen transformeren naar aantrekkelijke gezonde en duurzame stadswijken waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie deel 1 en de MER vastgesteld en haar akkoord gegeven voor het toevoegen van in totaal 6.000 woningen (zie paragraaf 1.7). Met deze notitie wordt beoordeeld of er sprake is van belangrijke negatieve milieueffecten door het realiseren van het project Concorde. Daarnaast wordt beschreven hoe dit plan zich verhoudt ten opzichte van de opgenomen milieueffecten in het plan MER van de Merwedekanaalzone.

1.2 Toets aan vigerend planologisch regime (beheersverordening)

Voor het gebied is geen bestemmingsplan vastgesteld, maar een beheersverordening. Op deze locatie geldt de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (onherroepelijk op 7-11-2013).

Een beheersverordening is een beheerregeling voor het bestaand gebruik voor een gebied waarin geen ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien binnen de horizon van de verordening (deze periode is maximaal 10 jaar). Het begrip 'bestaand' gebruik kan zowel 'eng' als 'ruim' worden uitgelegd. Bij bestaand gebruik in enge zin worden alleen de bestaande feitelijk aanwezige functies en bebouwing vastgelegd. Het gaat daarbij om gebruik en bouwen inclusief hetgeen op basis van verleende vergunningen is toegestaan, maar nog niet is gerealiseerd. Bij gebruik in ruime zin wordt het vigerende bestemmingsplan als uitgangspunt genomen.

In de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk is ervoor gekozen de ruimte die het bestemmingsplan biedt mee te nemen en is op die wijze invulling gegeven aan het begrip bestaand in ruime zin.

Er is door de gemeente Utrecht een geconsolideerde versie van de beheersverordening gepubliceerd op

www.ruimtelijkeplannen.nl. Deze geconsolideerde versie van de beheersverordening heeft als datum 30-11-2017. Onder deze beheersverordening heeft de locatie de volgende besluitvlakken en besluit-subvlakken:



Figuur 1.2 Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk.
Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl 26-6-2018



- **Besluit-vlak Besluitvlak 1**

[Besluitdocument bij NL.IMRO.0344_1.45_verordeningsgebied](#)

- **Besluit-subvlak Besluitsubvlak M**

[Besluitdocument bij NL.IMRO.0344_3.3.3_Functiemengingenwijziging](#)

- **Besluit-subvlak Besluitsubvlak 24**

[Besluitdocument bij NL.IMRO.0344_3.2.1_Vergrotinghoofdgebouwen](#)

- **Besluit-subvlak Archeologie**

[Besluitdocument bij NL.IMRO.0344_4.1_Specifiekegebruiksregels](#)

De planlocatie ligt grotendeels in besluit-subvlak 24. In dit besluit-subvlak is bebouwing toegestaan met een bouwhoogte van 28 meter, over 70% van het vlak. Daarnaast ligt de planlocatie in besluit-subvlak M. In dit besluit-subvlak is het maximale bruto oppervlakte voor kantoor 4.000 m².

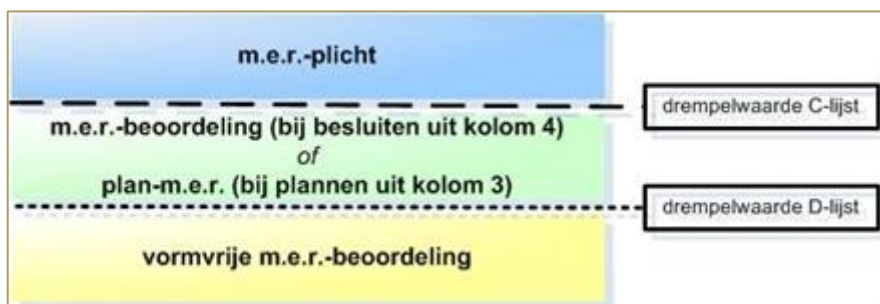
Voor het gebied is op 21 december 2017 het voorbereidingsbesluit 'Merwede Kanaalzone 2017' genomen. Hierin is besloten:

- Te verklaren dat een bestemmingsplan wordt voorbereid, zoals bedoeld in artikel 3.7, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening ('Voorbereidingsbesluit'), voor de gronden die zijn aangegeven op de verbeelding met bestandsnaam NLIMRO.0344.VBMERWEDEKANAALZON-VA01.
- Te bepalen dat het ter plaatse van VBB_Besluitvlak -1 en VBB_Besluitvlak - 2 verboden is het gebruik van de onder beslispoint 1 aangewezen gronden en bouwwerken te wijzigen.
- Te bepalen dat het college bij omgevingsvergunning van het onder beslispoint 2 genoemde verbod kunnen afwijken indien en voor zover er geen onevenredig nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen ontstaan, er geen verslechtering van het woon-en leefklimaat ontstaat en redelijkerwijs mag worden aangenomen dat het beoogde gebruik positief bestemd wordt in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan.
- Te bepalen dat het besluit, zoals vervat in de beslispointen 1, 2 en 3, in werking treedt daags na het raadsbesluit.

Transformatie naar woningbouw past niet in de beheersverordening die, zowel qua bebouwingsmogelijkheden als gebruiksmogelijkheden uitgaat van het handhaven van de bestaande planologische situatie. Er moet een planologisch-juridisch traject doorlopen moeten worden om de geplande ontwikkeling mogelijk te maken. Daarnaast geldt op deze locatie het voorbereidingsbesluit Merwede Kanaalzone 2017 (in werking getreden op 22 december 2017), waarmee ongewenste functies en ontwikkelingen geweerd kunnen worden in het licht van de beoogde transformatie van het gebied. Het initiatief past binnen de beoogde transformatie van het gebied en is daarmee een gewenste ontwikkeling. Om het initiatief mogelijk te maken wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

1.3 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

Voor de voorgenomen ontwikkeling, die middels een nieuw bestemmingsplan – gecoördineerd met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt, dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient een m.e.r.-procedure, een m.e.r.-beoordelingsprocedure of een vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. Deze omvang van een ontwikkeling staat beschreven in het Besluit m.e.r. in bijlage C en D, onder de kolom 'drempelwaarde', zie ook onderstaand figuur.



Figuur 1.3 Schematische uitleg m.e.r.. Bron: www.infomil.nl

Bij de m.e.r.-beoordeling wordt eerst gekeken naar de ontwikkeling om te bepalen of en welke verplichtingen er gelden. De onderhavige ontwikkeling betreft de sloop van een bestaand kantoorpand en de transformatie van de kavel naar 215 woningen met bijbehorende voorzieningen. Er is naast een functieverandering ook sprake van een intensivering van het gebruik. Door het voorgaande en de omvang van de ontwikkeling kan worden gesteld dat er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject (als in het Besluit ruimtelijke ordening). Dat er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject is weer van belang bij de beoordeling. De ontwikkeling valt in categorie D 11.2 van het Besluit m.e.r. Dat kan worden uitgelegd aan de hand van deze categorie die in onderstaande figuur zichtbaar is gemaakt.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	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: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	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 1.4. Categorie D 11.2 van het Besluit m.e.r.

De ontwikkeling is de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van een parkeerterrein. De ontwikkeling heeft echter geen oppervlakte van 100 hectare of meer. De ontwikkeling omvat niet meer dan 2000 woningen en heeft tevens geen bedrijfsoppervlakte van 200.000 vierkante meter of meer. Dit betekent dat de drempelwaarden uit de C en D lijst niet worden overschreden. Er is op basis hiervan geen formele m.e.r.-beoordeling nodig.

De reden dat een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling doorlopen moet worden komt voort uit artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit m.e.r. Hierin staat dat ook voor 'overige gevallen' bepaald moet worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Daarnaast wordt in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling beoordeeld hoe dit project zich verhoudt ten opzicht van de uitgevoerde planMER.

1.4 Doel van een m.e.r.-beoordeling

Het doel van een m.e.r.-beoordeling is om te analyseren in hoeverre sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen. Als uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kan het bevoegd gezag besluiten een m.e.r.-procedure op te starten. Als de milieugevolgen beperkt zijn of hierin het plan goed mee om kan worden gegaan, volstaat deze m.e.r.-beoordelingsnotitie. De m.e.r.-beoordeling is dan afgerond en vormt dan een bijlage bij het bestemmingsplan.

1.5 Procedure

De procedure van een m.e.r.-beoordeling heeft een aantal verplichte stappen.



De eerste stap in dit proces is het opstellen van een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling (onderhavig document) waarin de effecten van de voorgenomen activiteit worden geduid. De initiatiefnemer meldt op basis van de aanmeldingsnotitie aan het bevoegd gezag (het College van Burgemeester van Wethouders van gemeente Utrecht) dat hij een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit wil ondernemen. Het bevoegd gezag moet vervolgens binnen zes weken een besluit nemen over de uitkomst van de vormvrije m.e.r.-beoordeling en of er al dan niet een m.e.r. nodig is. De m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt als bijlage bij de ontwerpbeschikking van het bestemmingsplan gevoegd.

Er is geen sprake van een aparte bezwaar- en beroepsprocedure bij de beslissing over de m.e.r.-plicht. Bezwaar en beroep is alleen mogelijk tegelijkertijd met de procedure voor het bestemmingsplan. Als de gemeente besluit dat er wel een m.e.r. uitgevoerd moet worden, zal deze procedure direct gestart worden.

Dit wordt middels een openbare kennisgeving kenbaar gemaakt in de Staatscourant en het gemeentebblad.

Alleen belanghebbenden die door het m.e.r.-beoordelingsbesluit rechtstreeks in hun belang worden getroffen, in dit geval de initiatiefnemer, kunnen bezwaar maken. Voor anderen is dit besluit niet zelfstandig vatbaar voor bezwaar en beroep. Zij kunnen hun eventuele bezwaren tegen dit besluit inbrengen in een beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan.

1.6 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

Er bestaan bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. (Figuur 1.5)

Aan de hand van de Europese richtlijn m.e.r. worden de onderzoeken getoetst die zijn uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanprocedure 'Concorde'.

Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere projecten,
- gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering,
- risico's voor de menselijke gezondheid.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik,
- relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands
 - kustgebieden
 - berg- en bosgebieden
 - reservaten en natuurparken
 - gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen volgens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn)
 - gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang



3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden),
- de aard van het effect,
- het grensoverschrijdend karakter van het effect,
- de intensiteit en de complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect,
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten,
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

Figuur 1.5. Bijlage III EU richtlijn m.e.r.-milieubeoordeling projecten. Bron: www.infomil.nl

Bij de beoordeling worden tevens de effecten van de totale ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in ogenschouw genomen (zie paragraaf 1.7) en in hoeverre de realisatie past binnen de planMER Merwedekanaalzone.

1.7 Relatie planMER Merwedekanaalzone

Voor de transformatie van de Merwedekanaalzone naar een gemengd stedelijk gebied is een m.e.r.-procedure bij de procedure voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone doorlopen. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie deel 1 en de MER vastgesteld. De locatie van onderhavige ontwikkeling ligt in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone (zie figuur 1.6).



Figuur 1.6. Deelgebied 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone met in de rode cirkel indicatief het projectgebied. Bron: Planmer Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en eigen bewerking.

In de Omgevingsvisie zijn de ambities voor de Merwedekanaalzone vertaald naar een ruimtelijk-programmatisch kader en ontwikkelstrategie.



Hierin wordt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan vastgelegd, de Omgevingsvisie legt enkel de noodzakelijke randvoorwaarden van de gewenste ontwikkeling vast. Gezien de samenhang tussen de voorgenomen transformatie en de structuuropgaven van verkeer, water en groen in de Merwedekanaalzone en zijn omgeving is er behoefte aan strategische visievorming. De planMER richt zich dan ook primair op het strategische en kaderstellend niveau en heeft daarmee een signalerende functie. Dat wil zeggen dat de planMER zich richt op de haalbaarheid van de ontwikkeling vanuit de optiek van omgeving en milieu, het signaleren van kansen en risico's en het formuleren van randvoorwaarden voor de verdere planvorming. Het concept planMER Merwedekanaalzone heeft ter inzage gelegen van 6 mei tot en met 16 juni 2016.

Onderzochte programma-alternatieven planMER Merwedekanaalzone

In het planMER is een aantal alternatieven onderzocht. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de dichtheid van het programma (alternatief A, B en C, zie Figuur 1.7) en verkeersregulier (alternatief A1, B1, C1) of verkeersarm ontwerpen (alternatief A2, B2, C2). Vervolgens zijn nog twee optimalisatiealternatieven samengesteld (Combi hoog en Combi midden). Het **Combi Midden** alternatief (6.000 woningen en andere functies, verkeersarm ontwerpen en ontwikkelingen in het naastgelegen Stationsgebied) is in de oplegnotitie PlanMER (Van Kerkhoff et. al, 2017) aangeduid als voorkeursalternatief (VKA).

	A-minimaal	B-tussen	C-maximaal
Residentiële functies	50 woningen/ha (circa 3.000)	100 woningen/ha (circa 6.000)	150 woningen/ha (circa 9.000)
Kantoorfuncties	Minimaal behoud bvo in deelgebied 6	Behoud alle bestaande bvo	Vervang alle bvo door plintfuncties
Publieksfuncties	Behoud alle bvo detailhandel	Behoud alle bvo detailhandel	Vervang alle bvo door plintfuncties

Figuur 1.7 onderzochte programma-alternatieven.

Onderzochte effecten alternatieven in planMER Merwedekanaalzone

In de concept planMER en de oplegnotitie planMER zijn de alternatieven en het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie onderzocht op de effecten van de verschillende milieuaspecten. Onderwerpen zijn onder meer: bereikbaarheid en verkeersafwikkeling, geluidbelasting, luchtkwaliteit, waterberging, (sociale) veiligheid en integratie in de bestaande ruimtelijk structuur. Om te beoordelen of het woningbouwplan Concorde past binnen deze randvoorwaarden is in deze m.e.r.-beoordeling getoetst in hoeverre de realisatie van Concorde past binnen de concept planMER Merwedekanaalzone Utrecht. In deze m.e.r.-beoordeling is per thema en aspect beoordeeld of de effecten van Concorde binnen de bandbreedte van het onderzochte voorkeursalternatief Combi Midden passen.

1.8 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r (figuur 1.5):

- In hoofdstuk twee is de locatie van het project en de huidige situatie toegelicht;
- In hoofdstuk drie staan de kenmerken van het project centraal;
- In hoofdstuk vier komen de kenmerken van het potentiële effect per milieuthema aan bod. Eerst wordt in dit hoofdstuk per thema het project getoetst aan de planMER Merwedekanaalzone, vervolgens wordt per thema getoetst of het project belangrijke nadelige milieugevolgen heeft.
- Het rapport sluit in hoofdstuk vijf af met conclusies of het project belangrijke nadelige milieugevolgen heeft.

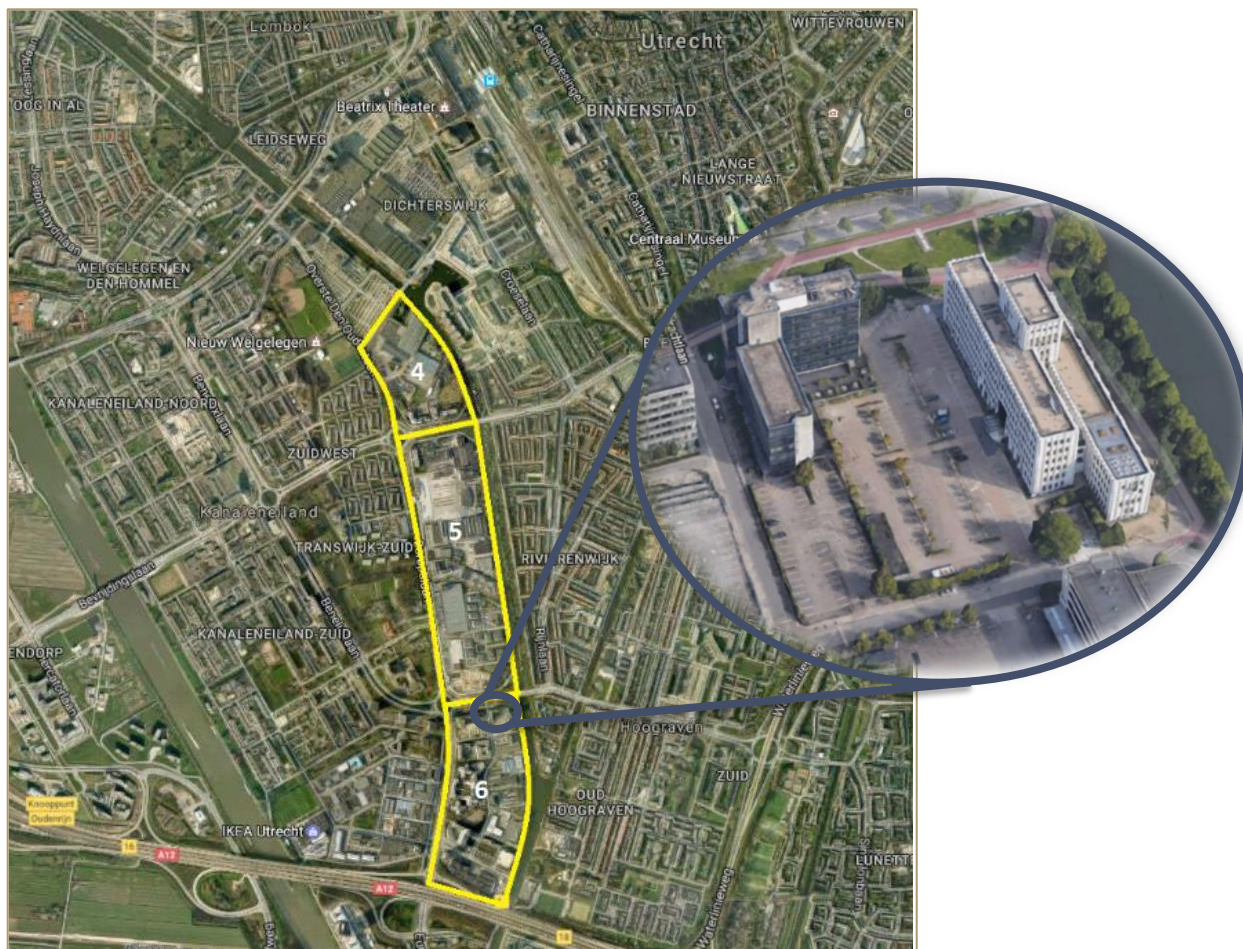
2. Plaats van het project

2.1 Ligging van het project

Het projectgebied ligt aan de Eendrachtlaan 10 te Utrecht. Ten noorden wordt het projectgebied begrenst door de Beneluxlaan. Ten zuiden van het projectgebied ligt de Vliegend Hertlaan. Ten oosten van het projectgebied ligt het Merwedekanaal die het gebied scheidt van de stadswijken Rivierenwijk en Hoograven.



In de omgevingsvisie ligt het gebied in het noordoosten van deelgebied 6, bijna op de grens met deelgebied 5. Omliggende bedrijven zijn kantoorhuisvestingen van Berenschot Groep, ABN-AMRO, brandstofstation Haan Kanaleneiland en horecagroothandel GEPU.



Figuur 2.1 Ligging van het projectgebied, met in de uitvergroting het projectgebied vanuit de zuid-west richting. Bron: Planmer Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Google Maps en eigen bewerking.

2.2 Omgevingskarakteristiek van het projectgebied

Het plangebied ligt in de wijk Kanaleneiland en maakt onderdeel uit van de Merwedekanaalzone. De omgeving wordt gekarakteriseerd door een inrichting met functies als grootschalige kantoren, instellingen, bedrijven en grootschalige detailhandel (o.a. een meubelboulevard aan de westzijde van de Europalaan). Het gebied kent ook diverse horecagelegenheden en er lijkt een transformatie gaan de naar hoogstedelijke detailhandel en functies. Hoogbouw is met name te vinden langs de oostzijde van de Europalaan. Aan de westzijde van het gebied is de bebouwing minder hoog. Zowel aan de noord- als zuidzijde van de A12 is er naast diverse bedrijvigheid een hotel te vinden. Aan de zuidzijde, in Westraven, is tevens een transferium aanwezig. Het westelijke deel is verbonden met de Europalaan die een belangrijke functie vervult als stedelijke invalsweg en aansluit op de A12. Het oostelijke deel heeft een relatie met het Merwedekanaal.



Figuur 2.2. Uitzicht op de locatie vanaf de zuidwestzijde. Rechts op de foto is GEPU zichtbaar. Bron: Google Maps.

Bereikbaarheid

Het projectgebied is zeer goed ontsloten. Zoals hierboven genoemd ligt Rijksweg A12 op ongeveer 650 meter afstand. De ontsluiting van het projectgebied voor auto's en fietsers vindt voornamelijk plaats via de Beneluxlaan. Fietsers kunnen het gebied bereiken via het fietsnetwerk dat over de Zeehavenkade loopt (langs het Merwedekanaal). Het projectgebied wordt door het openbaar vervoer ontsloten door een goed openbaar vervoersnetwerk. Per openbaar vervoer is het projectgebied goed bereikbaar met zowel tram als bus, waarmee verbindingen gewaarborgd zijn naar de rest van Utrecht. Met deze openbaar vervoersnetwerken zijn ook belangrijke knooppunten bereikbaar, waaronder het Centraal Station van Utrecht en station Vaartsche Rein.

2.3 Bijzondere waarden in het projectgebied

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op bijzondere waarden die eventueel in het projectgebied aanwezig zijn.

Cultuurhistorie

Het projectgebied is niet gelegen in een beschermd stadsgezicht. Het projectgebied is relatief jong. De bebouwing ter plaatse van het gebied heeft geen monumentale of cultuurhistorische waarde.

Archeologie

In kader van de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Dat houdt in dat er een bureauonderzoek heeft plaatsgevonden en dat er een inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de gronden in het plangebied een lage archeologische verwachting hebben. De kans op verstoring door onderhavig project is zeer klein. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van onderhavig plangebied weergegeven.

Bodem

In kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn bodemonderzoeken uitgevoerd. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van onderhavig plangebied weergegeven.

Water

Het plangebied is niet gelegen in de beschermingszone van een waterkering en er is geen sprake van grondwaterbeschermingsgebied. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een watertoets uitgevoerd. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten weergegeven.



Natuur

In het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden, Nederland Natuurnetwerk gebieden (voorheen Ecologische Hoofdstructuur), wetlands en nationale landschappen aanwezig. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een QuickScan Ecologie uitgevoerd, hierin is aangegeven of de onderhavige ontwikkeling op deze locatie gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden die op afstand van de locatie zijn gelegen. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten weergegeven.

3. Kenmerken van het project

3.1 Locatiekeuze

Eigenaar van het kantoorpand Eendrachtlaan 10, dat werd verhuurd aan de Sociale Verzekeringsbank, is de Oké Vastgoedgroep B.V. Een teruglopende belangstelling voor dit soort kantoorgebouwen en de ambitie van de gemeente Utrecht voor een stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone maken de plek een geschikte woningbouwlocatie. De voorgenomen ontwikkeling om in het gebied woningen te bouwen draagt bij aan de ambitie van de gemeente Utrecht voor dit gebied.

3.2 Programma

Het project bestaat uit het volgende programma:

De initiatiefnemer is voornemens het kantoorpand aan de Eendrachtlaan 10 te slopen en te vervangen door nieuwbouw van 215 appartementen (circa 16.678 m² bruto vloeroppervlakte). Het bouwblok bestaat uit twee delen, verbonden door een verhoogd dek met daaronder half verdiept een parkeergarage. De doelgroep is onder andere Young Professionals, waaronder wordt verstaan huidige bewoners van de stad Utrecht die in hun eerste werkende fase in Utrecht willen blijven wonen.

Het **functioneel programma** ziet er dan als volgt uit:

- Noordelijk blok: Wonen in de vorm van 122 huurappartementen van gemiddeld 88 m² bruto vloeroppervlak (uitzondering is de 15e verdieping met appartementen van circa 116 m² bruto vloeroppervlak). Het totale oppervlak van de appartementen is 10.887 m² bruto vloeroppervlak.
- Zuidelijk blok: Wonen in de vorm van 93 middeldure huurappartementen van gemiddeld circa 60 m² bruto vloeroppervlak (uitzondering is de 6e verdieping met appartementen van gemiddeld circa 94 m² bruto vloeroppervlak). Het totale oppervlak van de appartementen is 5.791 m² bruto vloeroppervlak.
- Begane grond: Entrees, binnentuin en fietsparkeervoorziening voor het noordelijk blok.
- Verdiepte kelderbak: Parkeergarage voor auto- en fietsparkeren en een aantal bergingen (ten behoeve van een aantal woningen in het zuidelijke blok). Het oppervlak van het autoparkeren is circa 2.196 m² bruto vloeroppervlak.

3.3 Vervoerswijze en ontsluiting

De bewoners en bezoekers van het project komen hoofdzakelijk met het openbaar vervoer, per fiets, lopend of met de auto. In het programma is een parkeerkelder opgenomen waar zowel auto's als fietsen kunnen worden geparkeerd. De ontsluiting verloopt via het bestaande wegennet.

3.4 Cumulatie met ontwikkelingen in het gebied

Ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone

Zoals beschreven in paragraaf 1.7 is de voorgenomen ontwikkeling gelegen in de Merwedekanaalzone die volop in ontwikkeling is. Het gebied wordt getransformeerd volgens het voorkeursalternatief: tot gemengd stedelijk gebied met 6.000 woningen en stedelijke voorzieningen. In het kader van de planMER Merwedekanaalzone is onderzocht welke ontwikkelingen reeds gerealiseerd zijn, dan wel beoogd zijn en waar in de planMER rekening mee is gehouden. B



ij de bepaling van de effecten is rekening gehouden met de voorkeursvariant.

Het projectgebied is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. In deelgebied 6 is in de zomer van 2017 het wooncomplex Flying Deer geopend. Dit wooncomplex grenst direct aan het projectgebied. Het is een voormalig kantoorgebouw dat is herontwikkeld naar woningen. De operator van het gebouw richt zich op verhuur van gemeubileerde appartementen aan expats, studenten en mensen die tijdelijke huisvesting nodig hebben. Zuidelijker in deelgebied 6 is het Van der Valk hotel geopend. Daarnaast wordt de nieuwe vestiging van Holland Casino gerealiseerd (figuur 3.1). Voor de bestemmingsplanprocedure van Holland Casino is een separate m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De bouw van Holland Casino wordt inmiddels uitgevoerd. Oplevering staat gepland eind 2020.



Figuur 3.1 conceptontwerp Holland Casino. Bron: gemeente Utrecht.

De eerste gebiedsontwikkeling in de Merwedekanaalzone is de herontwikkeling van het Defensierrein, bestaande uit maximaal 600 woningen, licht bedrijvigheid en detailhandel (deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone). De realisatie van de ontwikkeling is voorzien in de periode 2018 – 2021. Hiervoor is een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Ook voor dat bestemmingsplan is een separate m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

In de omgeving, buiten de Merwedekanaalzone worden diverse andere ruimtelijke ontwikkelingen voorbereid. Hieronder (zie figuur 3.2) staan de ruimtelijke ontwikkelingen die, gelet op de ligging in de nabijheid van het plangebied, invloed kunnen hebben. Een aantal van deze ontwikkelingen heeft bovendien reeds een juridisch-planologische procedure doorlopen en kan worden beschouwd als vaststaande ontwikkeling.

Ontwikkeling	Jaar	Ruimtelijk kader	MER-status
Stationsgebied	2008-2020	Bestemmingsplan	Autonome ontwikkeling

Figuur 3.2. Overzicht gerealiseerde en lopende ontwikkelingen in de omgeving van het projectgebied

Nabij het projectgebied zijn hiernaast nog enkele andere ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, waarvoor nog geen ruimtelijk besluit is genomen. Echter, in samenhang met de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone kunnen deze ontwikkelingen tot cumulatieve effecten leiden en/ of invloed hebben op de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in figuur 3.3 en beschouwd in het planMER Merwedekanaalzone.

Ontwikkeling	Jaar	Ruimtelijk kader	MER-status
Stationsgebied Fase 2	2017-2030	Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein	In de planMER opgenomen als scenario



Parallelwegen A12	2012-2017	Voorkeursvariant (2014), (ontwerp) Tracébesluit (2015-2017, vernietigd door afdeling bestuursrechtspraak Raad van State), Realisatie (2018-2026)	In de plan MER beschouwd
-------------------	-----------	--	--------------------------

Figuur 3.3. Overzicht scenario's die zijn opgenomen in de planMER Merwedekanaalzone.

Het Tracébesluit is vernietigd door de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State. De beroepen van de appellanten zijn gegrond verklaard¹. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS), waarin is aangegeven dat het programma niet meer gebruikt kan worden als basis om toestemming te geven voor activiteiten die stikstof uitstoten en effect hebben op instandhoudingsdoelstellingen van beschermde Natura 2000-gebieden. Omdat de PAS ook ten grondslag lag aan het Tracébesluit Ring Utrecht, kon deze volgens de Raad van State niet in stand blijven. Het project zal nu een eigen beoordeling (los van het programma PAS) moeten maken en die opnemen in een nieuw tracébesluit. Daarvoor zal een nieuwe procedure moeten worden doorlopen.

Het tracébesluit was wel in de plan MER opgenomen. Uitgangspunt is dat een oplossing wordt gevonden voor de landelijke PAS problematiek en het tracébesluit alsnog genomen wordt. Uitgangspunt in deze notitie is dat het plan Parallelwegen A12 alsnog uitgevoerd gaat worden.

¹ <https://www.raadvanstate.nl/@116513/201701683-6-r3/>



4. Kenmerken van potentiële effect

4.1 Inleiding

De onderhavige ontwikkeling kan invloed hebben op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen weergegeven. Enerzijds worden de verkeersgerelateerde effecten behandeld, zoals eventuele effecten van de verkeerstoenames op de bereikbaarheid, de geluidbelasting en luchtkwaliteit. Anderzijds gaat het om de meer locatie gerelateerde effecten die te maken hebben met de bouw en ingebruikname van het wooncomplex. Dan gaat het bijvoorbeeld om de effecten op de bodemkwaliteit en archeologische waarden, de effecten op de waterhuishouding, de visuele en landschappelijke impact op de omgeving en de effecten op flora en fauna. Bij de beoordeling van de milieueffecten is aangesloten bij de indeling van de milieueffecten in het planMER Merwedekanaalzone. Eerst wordt in dit hoofdstuk per thema de belangrijkste effecten van de transformatie van de Merwedekanaalzone uit het planMER Merwedekanaalzone in beeld gebracht, vervolgens wordt per thema ingezoomd op de effecten van de ontwikkeling van Concorde in de Merwedekanaalzone.

4.2 Verkeer en vervoer

Effecten verkeer en vervoer Merwedekanaalzone

In figuur 4.1 zijn de effectscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.

Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Bereikbaarheid autoverkeer	Kwaliteit verkeersafwikkeling / congestiekans op wegvakken en kruisingen	-
Kwaliteit openbaar vervoer	Afstand tot ov-haltes / draagvlak voor ov	+
Kwaliteit langzaam verkeersverbindingen	Maaswijdte en directheid langzaam verkeersroutes	++
Parkeren	Omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorziening	0
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid in relatie tot vormgeving en weginrichting versus verkeersintensiteiten	0

Figuur 4.1. Effectscores verkeer en vervoer planMER Merwedekanaalzone. Bron: planMER Merwedekanaalzone

Uit het MER blijkt dat als gevolg van de gehele transformatie van de Merwedekanaalzone de kwaliteit van de verkeersafwikkeling afneemt, vanwege de toename van het verkeer. De A12-aansluiting Europalaan kan in de spits niet veel extra verkeer verwerken. Het effect op de bereikbaarheid middels de auto is afhankelijk van de totale verkeersproductie van de Merwedekanaalzone. De verschillende alternatieven die in het planMER zijn beschouwd hebben allemaal een eigen invulling waarin bestaande bestemmingen worden vervangen door nieuwe bestemmingen. De huidige industriezone moet ontwikkeld worden tot een gemengde stadswijk. Een deel van de bestaande verkeersproductie van de industrie komt dan ook te vervallen welke vervangen wordt door een andere verkeersproductie.

Door de transformatie van de Merwedekanaalzone naar een gemengd stedelijk gebied neemt het gebruik van het openbaar vervoer toe. De kwaliteit van de langzaamverkeersverbindingen nemen in de gehele Merwedekanaalzone toe. De effecten op parkeren en verkeersveiligheid zijn neutraal beoordeeld.



Effecten verkeer en vervoer Concorde

Autoverkeer

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een onderzoek naar de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte uitgevoerd door de gemeente Utrecht. De berekening is onderstaande figuur weergegeven (Figuur 4.2)

Vergelijking huidige situatie en nieuwe situatie

Huidige functie: 6.000 m² bruto vloeroppervlakte Kantoor.

Op basis van de volgende uitgangspunten (bron: CROW publicatie 317)

Kantoor (zonder baliefunctie, de baliefunctie van het huidige kantoor lijkt zeer beperkt) in zeer sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom

verkeersgeneratie is 4,1 per 100 m² bruto vloeroppervlakte

$60 \times 4,1 = 246$ ritten

Prognose: 215 appartementen

Op basis van de volgende uitgangspunten (bron: CROW publicatie 317)

- zeer sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom

- 100 appartementen, type 'koop, midden'

Bijbehorende verkeersgeneratie is 5,1 per woning

- 100 appartementen, type 'huur, midden/goedkoop'

Bijbehorende verkeersgeneratie is 3,2 per woning

$100 \times 5,1 + 100 \times 3,2$

Netto toename van de ritgeneratie: $830 - 246 = 584$ verkeersbewegingen per etmaal

Figuur 4.2. Vergelijking huidige en nieuwe verkeerssituatie

Het toenemen van de ritgeneratie is een *theoretische* toename. De verwachting is dat bewoners van Concorde veel gebruik gaan maken van openbaar vervoer en langzaam verkeer. In het project wordt actief ingezet op het gebruik van de fiets, omdat bewoners een fietsenstalling onder het gebouw wordt aangeboden.

Openbaar vervoer en langzaam verkeer

Het project wordt gekenmerkt door een hoog stedelijk woonmilieu. De locatie ligt dicht bij openbaar vervoersknooppunten en is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De stedelijke ligging maakt alle dagelijkse- en niet dagelijkse voorzieningen tevens goed bereikbaar per fiets en/of lopend. Wonen in Concorde maakt autobezit niet-noodzakelijk. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente, dat er op is gericht om het autogebruik te verminderen.

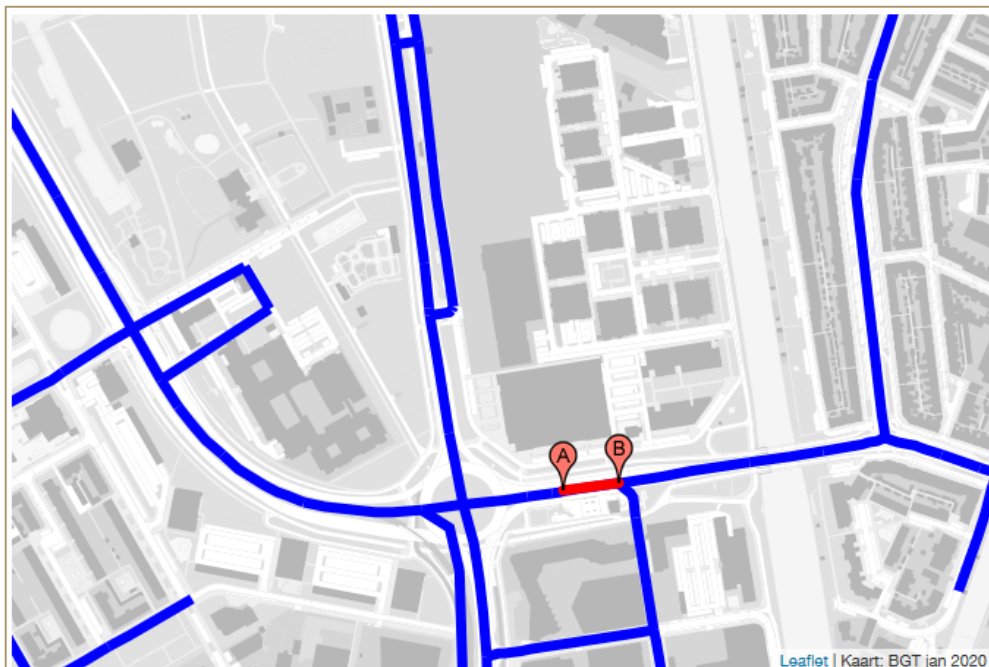
Verkeersintensiteiten

Uit het verkeersmodel VRU 3.4. van de gemeente Utrecht zijn de verkeersintensiteiten voor het prognose jaar 2030 geprognosticeerd. Het doel hier van is om inzichtelijk te maken hoe de verkeersintensiteit in 2030 is, en of deze verkeersintensiteit negatieve effecten heeft op de ontwikkeling van het project. Het jaar 2030 is als scenario uitgewerkt in het verkeersmodel. In het verkeersmodel van de gemeente Utrecht is uitgegaan van een prognose. Om te komen tot een goede prognose zijn diverse parameters betrokken, daaronder is ook alle ruimte voor nieuwe woningbouwplannen opgenomen.



Beneluxlaan

Het figuur hierna toont de uitkomsten van het verkeersmodel ter plaatse van de Beneluxlaan, waarin de locaties A en B zijn aangeduid. Van A naar B en van B naar A gaat het per etmaal om circa 20.870 autobewegingen, met name met lichtverkeer. Ook rijden op dit traject bussen. De bijdrage van het project Concorde (netto toename 584 verkeersbewegingen) aan de verkeersintensiteit van dit traject is beperkt.



Beneluxlaan

2x2 met middenberm

linknr: 3991, A-node: 11096, B-node: 11100

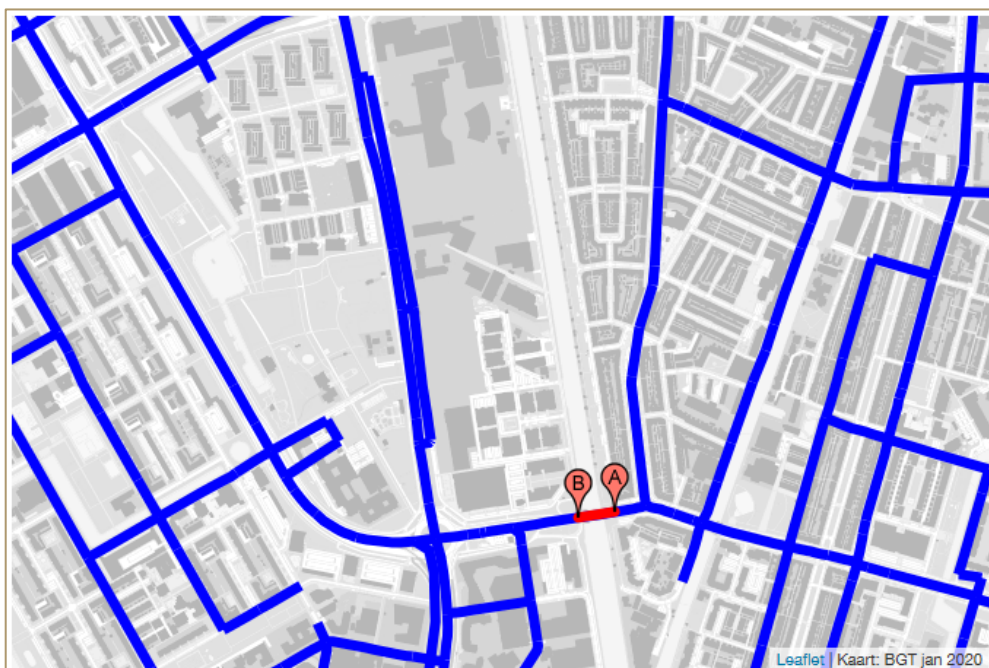
	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	20.872	12.644	9.780	1.904	960	8.228	6.658	1.044	526
licht	20.574	12.442	9.607	1.890	945	8.132	6.573	1.039	520
middelzwaar	232	156	133	11	12	76	67	4	5
zwaar	66	46	40	3	3	20	18	1	1

bussen	146	63	61	0	2	83	79	0	4
middelzwaar+bussen	378	219	194	11	14	159	146	4	9
bussen/uur			5,1	0,0	0,3		6,6	0,0	0,5
busequivalenten	260	112	108	0	4	148	141	0	7

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,2	99,3	98,4	98,7	99,5	98,9	97,6	99,3	98,2	97,6	99,5	98,1
middelzwaar %	1,4	0,6	1,3	1,0	0,4	1,0	2,0	0,6	1,5	2,2	0,4	1,7
zwaar %	0,4	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2	0,4	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2
uur %	6,4	3,8	0,9	6,7	3,2	0,8	6,5	3,7	0,9	6,8	3,1	0,8

Hierna wordt uitsnede van het verkeersmodel van een andere tracé van de Beneluxlaan getoond, ter plaatse van de Socratesbrug. Ook hierin zijn de punten A en B aangeduid. Van A naar B en van B naar A gaat het in totaal om 19.000 verkeersbewegingen per etmaal, welke grotendeels bestaan uit lichtverkeer. De bijdrage van het project Concorde (netto toename 584 verkeersbewegingen) aan de verkeersintensiteit van dit traject is beperkt.



Socratesbrug

2x2 zonder middenberm (A>B)

2x1 zonder langsparkeren (B>A)

linknr: 80882, A-node: 11224, B-node: 11230

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	19.004	8.228	6.658	1.044	526	10.776	8.280	1.660	836
licht	18.754	8.132	6.573	1.039	520	10.622	8.147	1.650	825
middelzwaar	194	76	67	4	5	118	101	8	9
zwaar	56	20	18	1	1	36	32	2	2

bussen	146	83	79	0	4	63	61	0	2
middelzwaar+bussen	340	159	146	4	9	181	162	8	11
bussen/uur			6,6	0,0	0,5		5,1	0,0	0,3
busequivalenten	260	148	141	0	7	112	108	0	4

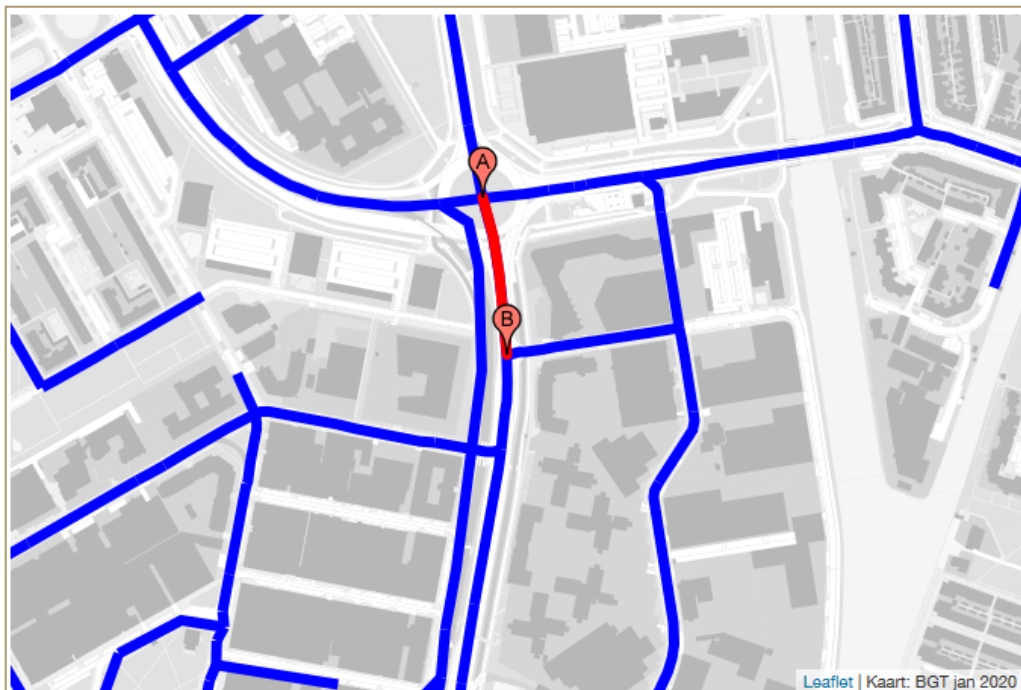
Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,7	99,5	98,9	98,4	99,4	98,7	97,6	99,5	98,1	97,7	99,4	98,4
middelzwaar %	1,0	0,4	1,0	1,2	0,5	1,1	2,2	0,4	1,7	1,9	0,5	1,3
zwaar %	0,3	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2
uur %	6,7	3,2	0,8	6,4	3,9	1,0	6,8	3,1	0,8	6,4	3,8	1,0



Europalaan

Het figuur hierna toont de verkeersbewegingen aan de Europalaan over het traject tussen A en B. Van A naar B en van B naar A gaat het om 34.185 verkeersbewegingen per etmaal, grotendeels bestaande uit lichtverkeersbewegingen. De bijdrage van het project Concorde (netto toename 584 verkeersbewegingen) aan de verkeersintensiteit van dit traject is beperkt.



Europalaan

2x2 met middenberm

linknr: 80881, A-node: 7864, B-node: 11097

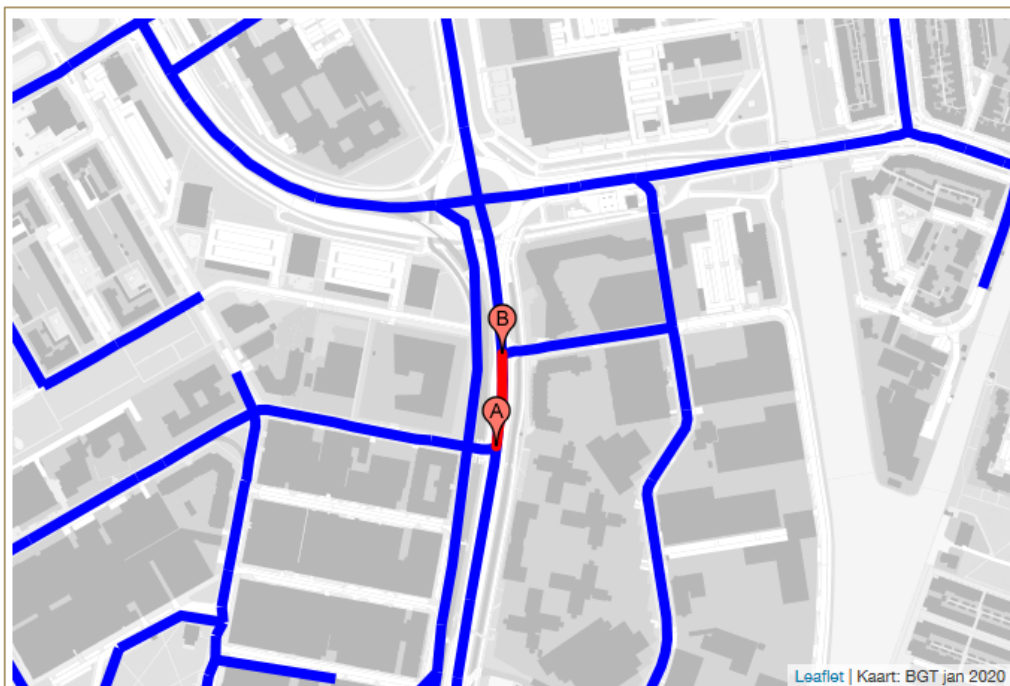
	A + B	van A naar B					van B naar A			
		etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	34.185	15.768	12.957	1.868	943	18.417	14.508	2.595	1.314	
licht	33.558	15.498	12.722	1.851	925	18.060	14.210	2.567	1.283	
middelzwaar	429	176	154	11	11	253	213	19	21	
zwaar	198	94	81	6	7	104	85	9	10	

bussen	998	508	353	82	73	490	329	34	127	
middelzwaar+bussen	1.427	684	507	93	84	743	542	53	148	
bussen/uur			29,4	20,5	9,1		27,4	8,5	15,9	
busequivalenten	1.776	904	629	145	130	872	585	61	226	

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,2	99,1	98,1	97,9	98,9	97,6	95,6	94,9	91,0	95,8	97,6	89,0
middelzwaar %	1,2	0,6	1,2	1,5	0,7	1,6	3,8	4,8	8,3	3,7	2,0	10,3
zwaar %	0,6	0,3	0,7	0,6	0,3	0,8	0,6	0,3	0,7	0,6	0,3	0,7
uur %	6,8	3,0	0,7	6,6	3,5	0,9	6,8	3,0	0,8	6,5	3,5	1,0

Het figuur hierna toont een uitsnede uit het verkeersmodel voor een ander deel van de Europalaan. Van A naar B en van B naar A gaat het om circa 32.000 verkeersbewegingen per etmaal, hoofdzakelijk om lichtverkeer. De bijdrage van het project Concorde (netto toename 584 verkeersbewegingen) aan de verkeersintensiteit van dit traject is beperkt.



Europalaan

2x2 met middenberm

linknr: 3988, A-node: 11091, B-node: 11097

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	32.251	16.483	12.995	2.315	1.173	15.768	12.957	1.868	943
licht	31.671	16.173	12.736	2.291	1.146	15.498	12.722	1.851	925
middelzwaar	390	214	180	16	18	176	154	11	11
zwaar	190	96	79	8	9	94	81	6	7

bussen	998	490	329	34	127	508	353	82	73
middelzwaar+bussen	1.388	704	509	50	145	684	507	93	84
bussen/uur			27,4	8,5	15,9		29,4	20,5	9,1
busequivalenten	1.776	872	585	61	226	904	629	145	130

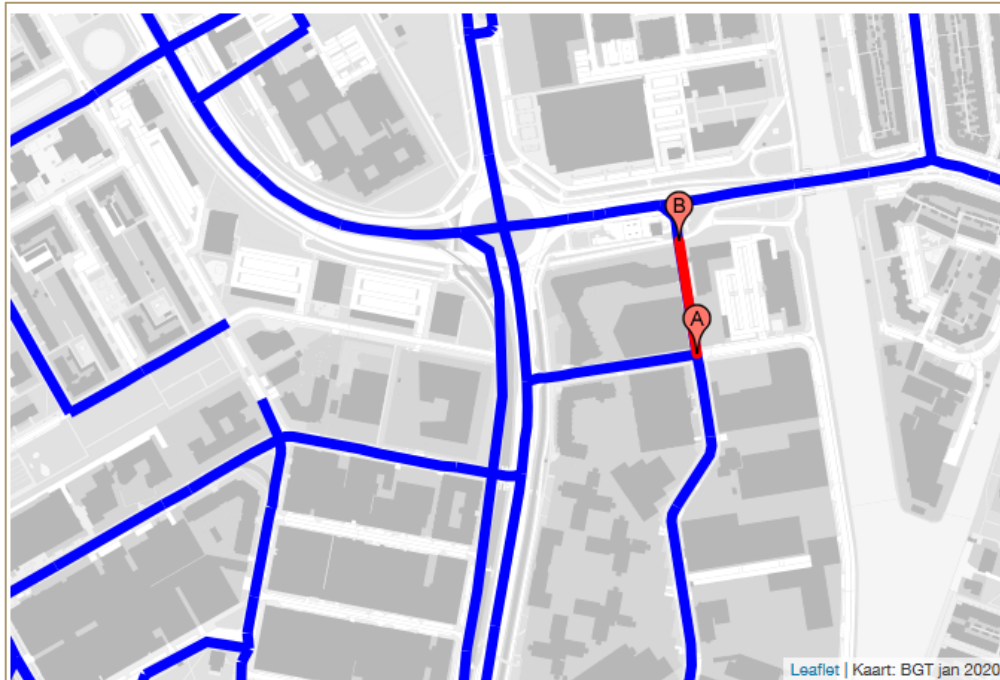
Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,0	99,0	97,7	98,2	99,1	98,1	95,6	97,5	88,2	95,6	94,9	91,0
middelzwaar %	1,4	0,7	1,5	1,2	0,6	1,2	3,8	2,1	11,2	3,8	4,8	8,3
zwaar %	0,6	0,3	0,8	0,6	0,3	0,7	0,6	0,3	0,7	0,6	0,3	0,7
uur %	6,6	3,5	0,9	6,8	3,0	0,7	6,5	3,5	1,0	6,8	3,0	0,8



Eendrachtlaan

Het figuur hierna toont een uitsnede uit het verkeersmodel ter plaatse van de Eendrachtlaan. Ter plaatse van de Eendrachtlaan is het aantal verkeersbewegingen beduidend minder. Het gaat om circa 2.000 verkeersbewegingen per etmaal. De bijdrage van het project Concorde aan het aantal verkeersbewegingen (netto 584 verkeersbewegingen per etmaal) op dit traject zal substantieel zijn.



Eendrachtlaan

2x1 30 km/u wegen (A>B)

2x1 met langsparkeren (B>A)

linknr: 326725, A-node: 10211, B-node: 1427805

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	1.980	0	0	0	0	1.980	1.661	211	108
licht	1.934	0	0	0	0	1.934	1.622	208	104
middelzwaar	36	0	0	0	0	36	31	2	3
zwaar	10	0	0	0	0	10	8	1	1

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	36	0	0	0	0	36	31	2	3
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
busequivalenten	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %				97,7	98,6	96,3				97,7	98,6	96,3
middelzwaar %				1,9	0,9	2,8				1,9	0,9	2,8
zwaar %				0,5	0,5	0,9				0,5	0,5	0,9
uur %				7,0	2,7	0,7				7,0	2,7	0,7



Vliegend Hertlaan

Ter plaatse van de Vliegend Hertlaan is het aantal verkeersbewegingen vergelijkbaar met de Eendrachtlaan. Het gaat om circa 2.000 verkeersbewegingen. De bijdrage van het project Concorde aan het aantal verkeersbewegingen (netto 584 verkeersbewegingen per etmaal) op dit traject zal substantieel zijn.



Vliegend Hertlaan

2x1 met langsparkeren

linknr: 3486, A-node: 10211, B-node: 11097

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	2.107	2.021	1.587	287	147	86	75	7	4
licht	2.056	1.972	1.547	283	142	84	73	7	4
middelzwaar	41	40	33	3	4	1	1	0	0
zwaar	10	9	7	1	1	1	1	0	0

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	41	40	33	3	4	1	1	0	0
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
busequivalenten	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Verberg busequivalenten

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	97,5	98,6	96,6	97,3	100,0	100,0	97,5	98,6	96,6	97,3	100,0	100,0
middelzwaar %	2,1	1,0	2,7	1,3	0,0	0,0	2,1	1,0	2,7	1,3	0,0	0,0
zwaar %	0,4	0,3	0,7	1,3	0,0	0,0	0,4	0,3	0,7	1,3	0,0	0,0
uur %	6,5	3,6	0,9	7,3	2,0	0,6	6,5	3,6	0,9	7,3	2,0	0,6



Binnenplanseweg: Een aantal wegen is niet opgenomen in het verkeersmodel. De volgende intensiteit en verdeling wordt gehanteerd:

Ventweg noordzijde Beneluxlaan: 3.700 mvt/etmaal; etmaalverdeling 6,5-4,1-0,7%; vrachtverkeer 99-0,5-0,5% (alle etmaalperioden)

Vliegend Hertlaan, tussen de Eendrachtlaan en de Zeehaenkade: 1.000 mvt/etmaal; etmaalverdeling 6,8-3,0-0,8%; vrachtverkeer 90-5-5% (alle etmaalperioden)

Verkeersveiligheid

Ter plaatse van de Eendrachtlaan is sprake van eenrichtingsverkeer. Voor fietsers is een aparte fietsstrook opgenomen. Verder is het straatprofiel voorzien van een stoep voor voetgangers. De rijbaan is verlicht met lantaarnpalen. De kruising met de Vliegend Hertlaan betreft een gelijkwaardige kruising. Aan de Vliegend Hertlaan is sprake van langsparkeren aan twee zijden en een stoep. Er is sprake van tweerichtingsverkeer. De Beneluxlaan betreft een voorrangsweg.

De verkeerstromen (voetganger, fietser en auto) zijn deels gescheiden, doordat sprake is van separate voetpaden en een fietsstrook aan de Eendrachtlaan. Verder is ter plaatse van de Eendrachtlaan sprake van eenrichtingsverkeer, wat bij afslaand verkeer naar het project Concorde voor automobilisten tot overzichtelijke situaties leidt. Verder wordt met bebording aangegeven hoe het project Concorde te bereiken.

Conclusie verkeer en vervoer

Het project draagt bij aan het doel van de gemeente om het autogebruik te verminderen, omdat de projectlocatie dicht bij openbaarvervoerknooppunten ligt. Daarnaast zijn, zeker als de transformatie van het Merwedekanaalgebied voltooid is, allerlei dagelijkse en niet dagelijkse voorzieningen op fiets en/of loopafstand.

4.3 Woon- en leefmilieu

Effecten woon- en leefmilieu Merwedekanaalzone

In figuur 4.3 zijn de effectscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.

Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Geluid	Wegverkeerslawaaï; geluid belast oppervlak	0
	Wegverkeerslawaaï; aantal (ernstig) geluidgehinderden	--
Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties NO ₂ op toetslocaties	0
	Verandering in concentraties PM ₁₀ op toetslocaties	0
	Verandering in concentraties PM _{2,5} op toetslocaties	0
Gezondheid	Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse geluid	--
	Verandering aantal blootgestelden per GES-klasse luchtkwaliteit	0
	Beweging: mate waarin langzaam verkeer en recreatie wordt gefaciliteerd	+
	Hinder tijdens de aanleg (bouwverkeer, geluid, stof, licht)	-
Hittestress	Hitte-eilandeffect	+
	Skyviewfactor	+
	Zonuren	+

Figuur 4.3. Effectscores woon- en leefmilieu planMER Merwedekanaalzone

Door de toename van het verkeer in de Merwedekanaalzone neemt ook het wegverkeerslawaaï toe. Bij



bestaande woningen kan dit zorgen voor een geringe toename van de geluidbelasting. Er is sprake van een aanzienlijk toename van het aantal geluidgehinderden in de plansituatie. Deze toename wordt veroorzaakt doordat een aanzienlijk aantal nieuwe woningen binnen de Merwedekanaalzone wordt gerealiseerd en woningen zwaarder worden belast met geluid. De eerstelijnsbebouwing die op grond van de Omgevingsvisie wordt voorgeschreven zorgt echter wel voor een akoestisch rustig klimaat in de zone tussen de eerstelijnsbebouwing en het achterliggende gebied. Dit achterliggende gebied wordt autoluw ingericht.

De luchtkwaliteitseffecten op het aantal blootgestelden zijn (zeer) beperkt ten opzichte van de referentiesituatie. Overal wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen.

Uit de omgevingsvisie van de Merwedekanaalzone blijkt de ambitie om de openbare ruimte speels in te richten om spelen, bewegen en ontmoeten mogelijk te maken en om zo gezond gedrag te bevorderen. Onderdeel hiervan is het bevorderen van een groene leefomgeving voor mens en dier. Daarnaast wordt met het groeien van de stad in dit deel van de stad rekening gehouden met het aanleggen van recreatieve voorzieningen.

Aangezien de omgevingsvisie voorziet in toepassing van klimaatgroen en een groene inrichting van de openbare ruimte voor hittebestrijding, zal er sprake zijn van positieve effecten op het aspect hittestress.

Gedurende de aanleg en bouwwerkzaamheden in de Merwedekanaalzone is er sprake van tijdelijke hindereffecten.

Effecten woon- en leefmilieu Concorde

Geluid

Voor onderhavige ontwikkeling zijn diverse akoestische onderzoeken uitgevoerd. Bureau Bouwfysica heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het wegverkeerslawaai en de effecten van de naburige horecagroothandel GEPU op de projectlocatie. Dit rapport is op 23 januari 2020 opgesteld.

Voorts is een akoestisch model voor de gehele Merwedekanaalzone opgesteld. Het plangebied Concorde is met een blauwe pijl aangeduid.



Figuur 4.4. Akoestisch model Merwedekanaalzone. Bron: Aanvulling Plan-MER Merwedekanaalzone Utrecht

Wegverkeer

Het onderzoek naar wegverkeer is uitgevoerd met het oog op de nabijheid van de Beatrixlaan, Eendrachtlaan en de Vliegend Hertlaan. Het akoestisch onderzoek geeft voor de beoogde verkaveling en ontwerp van het project Concordia te Utrecht een beoordeling op wegverkeerslawaai in relatie tot de wet- en regelgeving en beschrijft aanvullende maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid. Omdat het hier om een woningbouwontwikkeling gaat, wordt er gerekend met een voorkeursgrenswaarde en, als dat uit onderzoek noodzakelijk blijkt te zijn kan er gerekend worden met een maximale ontheffingswaarde. Deze waarden zijn uitgedrukt in decibel, zie figuur 4.5.

Situatie	Wegverkeer binnenstedelijk	
	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Woning nieuw	48 dB	63 dB

Figuur 4.5. Geluidsnormen bij binnenstedelijk wegverkeer. Bron: Akoestisch onderzoek wegverkeer Concorde

Uit het onderzoek blijkt dat zonder maatregelen niet voldaan wordt aan de aanvullende voorwaarden conform het gemeentelijk beleid voor wegverkeerslawaai en grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en dat evenmin voldaan wordt aan de toetswaarden die gehanteerd worden om te beoordelen of sprake is van een



aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

GEPU

Ten zuiden van het projectgebied ligt horecagroothandel GEPU (figuur 4.6). De nabijheid van horecagroothandel GEPU heeft geleid tot het uitvoeren van een akoestisch onderzoek.

In dit onderzoek is de geluidsuitstraling van GEPU in relatie tot het project in kaart gebracht.

Maatregelen

Het treffen van maatregelen bij de bron of in de overdracht wordt niet als effectief, dan wel passend beoordeeld. Maatregelen aan de woningen worden binnen het ontwerp inpasbaar geacht. De maatregelen maken onderdeel uit van het ontwerp.

Er worden op verdiepniveau diverse maatregelen voorgesteld om te kunnen voldoen aan de aanvullende voorwaarden conform het gemeentelijk beleid voor wegverkeerslawaaï en om te waarborgen dat GEPU door de voorgenomen ontwikkeling niet in zijn bedrijfsvoering wordt belemmerd en te waarborgen dat ter plaatse van het plan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd.

Deze maatregelen zijn terug te vinden in hoofdstuk 5 van het akoestisch rapport ('17117.31 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en GEPU project "Concorde" te Utrecht').

Ten aanzien van de bron- en overdrachtsmaatregelen kan het volgende worden opgemerkt:

- Het is niet redelijkerwijs mogelijk om de geluidbelasting vanwege de wegen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde middels bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.
- Een andere routing over het terrein is niet effectief, omdat ook op andere plaatsen aan de rand van het terrein (binnen de grens van de inrichting) hoge piekniveaus als gevolg van optrekkende vrachtwagens kunnen optreden.
- Het plaatsen van schermen op de terreingrens is niet uitvoerbaar omdat de dominante bron de optrekkende vrachtwagen bij de poort betreft. De vrachtwagen moet immers door een geopende poort de inrichting verlaten.
- Het uitsluiten / verbieden van nachtelijk transport grijpt ernstig in op de bedrijfsvoering van GEPU en wordt derhalve niet passend geacht. Het plaatsen van een scherm op de terreingrens en het verleggen van de inrit is gezien de hoogte van de nieuwbouw maar beperkt effectief omdat vanaf de hogere bouwlagen over het scherm heen gekeken wordt en hierdoor geen afscherming van geluid plaats vindt.
- Het treffen van maatregelen aan de dakbronnen (omkasten, plaatsen geluiddempers, verminderen bedrijfstijd) is geen oplossing omdat de dominante bron de vrachtwagens zijn.
- Het geheel overkappen van het buitenterrein en het verplaatsen van de inrit naar westzijde is akoestisch weliswaar effectief, maar wordt gezien de gevolgen voor de bedrijfsvoering en de ruimtelijk planologische inpasbaarheid niet als reële oplossing gezien.

De volgende gebouw gebonden maatregelen worden toegepast:

Gebouw noord (Woontoren)

- Schermen op de balkons, die voldoende geluid afschermen

Gebouw zuid

- Verdieping begane grond t/m 5: verdiepingshoge schermen, geluidsabsorberende wanden (deels). Om zo een geluidluw binnenterrein te realiseren.
- De zuidgevel en oostgevel op de begane grond t/m verdieping 5 worden doof uitgevoerd. Daarnaast worden mechanische spuivoorzieningen toegepast in de eenzijdig georiënteerde slaapkamers.



- Alle terrassen van de hoekwoningen in de zuidwesthoek krijgen geluidwerende schermen en geluidsabsorberende plafonds.
- Alle terrassen van de hoekwoningen in de zuidoosthoek krijgen aan de zuidzijde van het balkon een verdiepingshoog scherm, en de wand grenzend aan de slaapkamer dient absorberend te worden uitgevoerd. Tevens worden de plafonds absorberend uitgevoerd.
- Alle terrassen van de hoekwoningen in de noordwesthoek krijgen aan de west- en noordzijde een gesloten scherm aansluitend op de gevels en de vloeren. De plafonds worden geluidsabsorberend uitgevoerd.
- Voor de zesde verdieping worden de volgende voorzieningen noodzakelijk geacht:
 - Het plaatsen van een gesloten scherm op de dakrand van de zuidgevel over de volledige breedte met een hoogte van 1,6 m + dakpeil, aansluitend op het dak.
 - Het plaatsen van een gesloten scherm op de dakrand van de oostgevel tussen stramien 1-4 met een hoogte van 1,3 m + dakpeil, aansluitend op het dak en het scherm aan de zuidgevel.
 - Het plaatsen van een gesloten scherm op de dakrand van de westgevel tussen stramien 1-2 aansluitend op het dak en het scherm aan de zuidgevel alsmede op de dakrand van de oostgevel tussen stramien 4-7 met een hoogte van 1,2 m + dakpeil, aansluitend op het dak.

Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van negatieve geluidseffecten omdat het aantal geluidgehinderden toeneemt. Met geëigende maatregelen worden deze effecten deels weggenomen, maar er blijft deels een negatief effect bestaan. Er zijn nadelige milieugevolgen. Al is dit in het kader van de m.e.r. beoordeling minder relevant, moet worden opgemerkt dat er kan worden voldaan aan de wet- en regelgeving.



Figuur 4.6. Ligging GEPU. Bron: Google Maps



Luchtkwaliteit

In het kader van onderhavige ontwikkeling is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om aan te tonen of er kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het onderzoek is uitgevoerd door Buro Blauw Luchtonderzoek en advies. Er is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Met de NIBM-tool kan worden berekend of de verkeerstoename door het project 'niet in betekenende mate' zijn. De toename is 3% van de jaargemiddelde grenswaarde.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Er is sprake van een gering effect. Er is derhalve geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Gezondheid

Het begrip gezondheid is sinds 1948 door de WHO ingevuld als 'een toestand van compleet fysiek, mentaal en sociaal welbevinden en niet alleen de afwezigheid van ziekte of gebreken'. Het begrip is recent geherformuleerd tot 'het vermogen van mensen om met de fysieke, emotionele en sociale levensuitdagingen om te gaan en zoveel mogelijk eigen regie te voeren'. Om het meer handvatten te geven en om het meetbaar te maken, is het begrip in zes hoofddimensies opgedeeld.

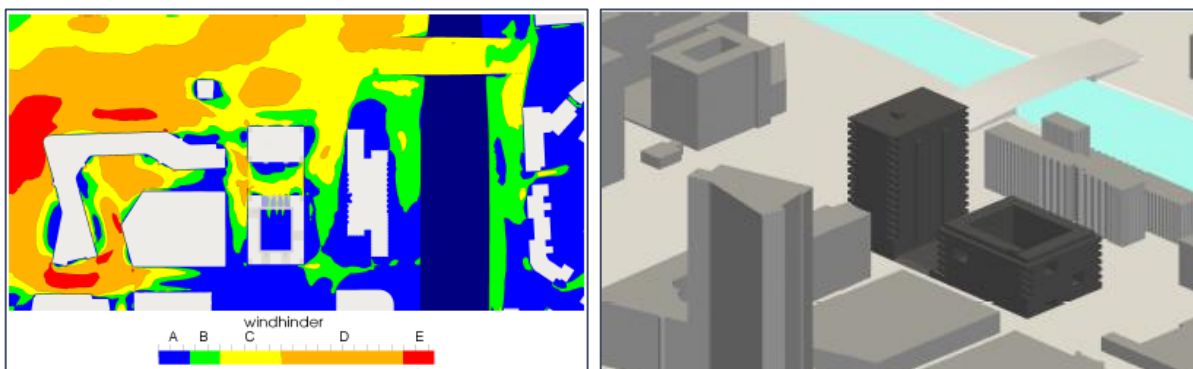
Lichaams-functies	Mentale functies en beleving	Spirituele en existentiële dimensie	Kwaliteit van leven	Sociaal-maatschappelijke participatie	Dagelijks functioneren
Medische feiten	Cognitief functioneren	Zingeving	Kwaliteit van leven, welbevinden	Sociale en communicatieve vaardigheden	Algemene dagelijkse levensverrichtingen
Medische waarnemingen	Emotionele toestand	Doelen of idealen nastreven	Geluk beleven	Betekenisvolle relaties	Werkvermogen
Fysiek functioneren	Eigenwaarde en zelfrespect	Toekomst-perspectief	Genieten	Sociale contacten	Gezondheids-vaardigheden
Klachten en pijn	Gevoel van controle	Acceptatie	Ervaren gezondheid	Geaccepteerd worden	
Energie	Zelfmanagement en eigen regie		Lekker in je vel zitten	Maatschappelijke betrokkenheid	
	Veerkracht		Levenslust	Betekenisvol werk	
			Balans		

Figuur 4.7. Hoofddimensies van Gezondheid. Bron: Plan MER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Om in de Merwedekanaalzone te komen tot een gezonde en levendige stadswijk wordt bij alle ontwikkelingen in het gebied aandacht gevraagd voor de verschillende aspecten van gezonde verstedelijking. Vanuit dit oogpunt kan de nieuwe woningbouwlocatie bijdragen aan een gezonde verstedelijking. De locatie ligt dicht bij openbaar vervoersknooppunten en is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De stedelijke ligging maakt alle dagelijkse- en niet dagelijkse voorzieningen tevens goed bereikbaar per fiets. Wonen in Concorde maakt autobezit niet-noodzakelijk. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente, dat er op is gericht om het autogebruik te verminderen. Verminderd autobezit draagt bij aan een verminderde uitstoot en bevordert wandelen en fietsen. Daarmee wordt bijgedragen aan een betere gezondheid van bewoners van het project, en aan inwoners van de gemeente Utrecht.

Windhinder

Door Actiflow is een windhinderonderzoek uitgevoerd. Korthedshalve verwijzen wij naar de rapportage van 15 juni 2018 met kenmerk AFR – 4765 (versie 1.0). De resultaten laten zien dat er nabij de nieuwbouw geen risico op windgevaar is, zo blijkt uit de studie van Actiflow.

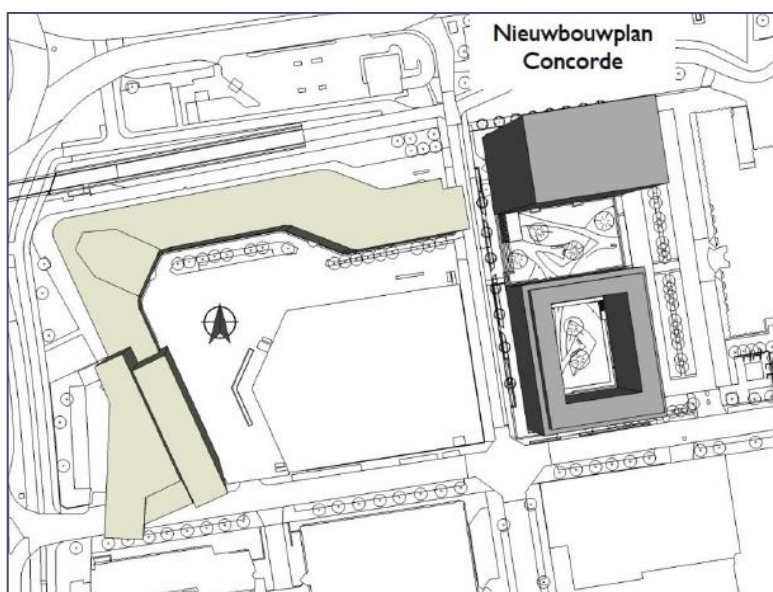


Figuur 4.8. Windhinder. Bron: Onderzoek Actiflow

Opgemerkt dient te worden dat de resultaten een opvallende zone op de kruising van de Europalaan en Beneluxlaan laat zien. Hier is een grote zone met windhinderklasse E en windgevaar aanwezig. Dit betreft echter niet onderhavige projectlocatie Concorde.

Beschaduwing

Door Kraak & Tack raadgevend ingenieurs en architecten is een studie uitgevoerd naar bezonning. Hierbij is een vergelijk gemaakt tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Hierna wordt de nieuwe situatie getoond.

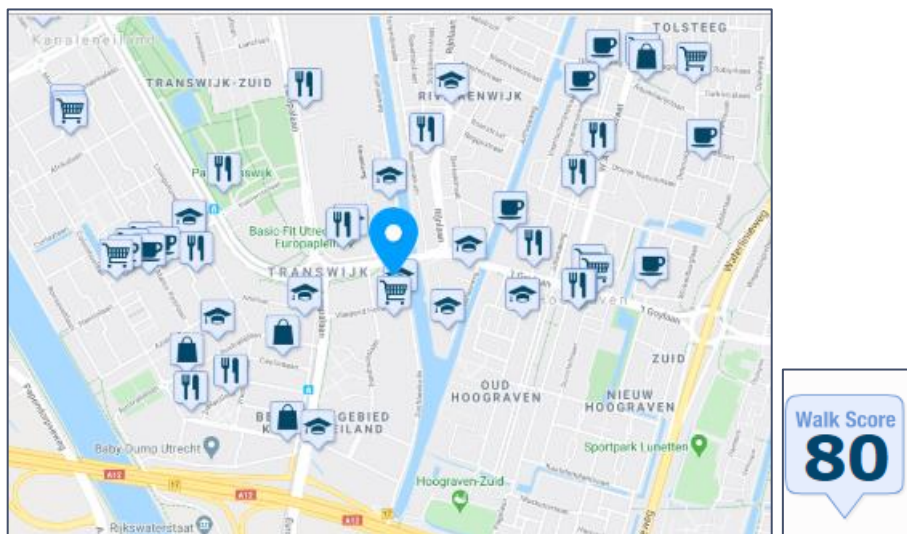


Figuur 4.9. Beschaduwing. Bron: Kraak & Tack raadgevend ingenieurs en architecten

Op basis van uitgevoerde onderzoek is geconcludeerd dat de schaduweffecten op de woontoren aan de Aziëlaan ten gevolge van het nieuwbouwplan Concorde erg beperkt blijven.

Nabijheid van voorzieningen

De walk score is een manier om het voorzieningenniveau binnen loopafstand te kwantificeren. De locatie heeft een walk score van 80 op een schaal van 0 tot 100, welke in de onderstaande afbeelding is weergegeven. Deze score geeft aan dat het getaxeerde is gelegen in een gebied waar binnen loopafstand veel voorzieningen (horeca, winkels, supermarkten e.d.) gesitueerd zijn.



Figuur 4.10. Voorzieningen. Bron: www.walkscore.com

Mogelijkheden tot bewegen en recreatie

Het Park Transwijk ligt op 650 meter afstand van de locatie, wat overeenkomt met 9 minuten lopen of 4 minuten fietsen. Daarnaast kan binnen enkel minuten fietsen het Beatrixpark bereikt worden. De stad Utrecht beschikt over uiteenlopende mogelijkheden tot beweging en recreatie. In de directe nabijheid van het project Concorde zijn diverse sportscholen aanwezig.

Gedifferentieerde sociale samenstelling

Binnen het project Concorde is sprake van een mix tussen sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en vrije sector koopwoningen. Binnen de Merwedekanaalzone en onderhavig project wordt voldaan aan hetgeen opgenomen in de Utrechtse Woonvisie 2019.

Geluidhinder

Het aantal personen dat mogelijk overlast ondervindt van geluid, zal door de komst van het project toenemen. Naar het aspect geluid is in het kader van het project onderzoek gedaan.

Hinder tijdens aanleg

Tijdens de aanleg- en bouwwerkzaamheden zal er mogelijk enige hinder optreden (verkeer, geluid, stof en lichthinder). Het bouwterrein dient bereikbaar te zijn voor vrachtauto's, die materiaal (grond en bouwmaterialen) kunnen aan- en afvoeren, en bouw materieel, zoals heistellingen, kranen en graafmachines. Gezien de goede ontsluiting van het gebied op de A12 ondervindt de omgeving de naar verwachting geen bereikbaarheidsknelpunten. Geluid in de aanlegfase kan vooral het gevolg zijn van grondwerk, bouwverkeer en heiwerkzaamheden. Anderzijds treden de effecten op in een stedelijk gebied waar sprake is van geluidbelasting van reeds aanwezig verkeer en enige bedrijvigheid. Voor de fundering van de bebouwing dienen heipalen te worden geplaatst. Met name voor de bewoners van het naastgelegen Flying Deer wooncomplex direct naast de heiwerkzaamheden kan tijdens deze heiwerkzaamheden hinder worden ondervonden. De regelgeving ten aanzien van bouwlawaai stelt grenzen aan de geluidbelasting, maar ook bij geluidniveaus onder de norm kan hinder optreden. In perioden van droogte kan zand (voor ophoging en/of opslag) gaan stuiven met stofhinder tot gevolg. Vanwege veiligheid en om de werkbare periode te verlengen kunnen bouwplaatsen worden verlicht. Lichtuitstraling vanaf de bouwterreinen kan als hinderlijk worden ervaren. De exacte uitvoering is nog niet bekend, maar enige hinder tijdens de aanleg is niet uit te sluiten.

Hittestress

Bij warm weer worden steden het zwaarst getroffen. Dat komt door het typisch stedelijk land- en materiaalgebruik: veel wegen en gebouwen, minder groen en water, minder wind. Hierdoor blijft de warmte er langer hangen en blijft de temperatuur hoger dan in het omringende landelijke gebied.



De stad verandert in een hitte-eiland. Het steeds dichter bebouwen van steden vergroot het probleem. Tijdens windstille nachten kan het temperatuurverschil tussen verstedelijkt en landelijk gebied oplopen tot 8 graden Celsius. Airconditioning en verkeer, activiteiten waarbij warmte vrijkomt, maken het nog erger. De hoge temperatuur kan voor kwetsbare groepen schadelijke gezondheidseffecten hebben. Het effect wordt ook wel hittestress genoemd. Door een groene inrichting van nieuwe bouwprojecten en de openbare ruimte kan hittestress afnemen. De gemeente Utrecht heeft voor het onderhavige project een bouwenvolpe opgesteld. Daarin worden ook eisen gesteld ten aanzien van de inrichting van de (semi) openbare ruimte. Er moet minimaal 25% van het terrein worden ingericht als groen. Dat kan ook met groene daken. Bestaande bomen worden zo veel mogelijk behouden en anders terug geplant. Daartoe is een bomeninventarisatie gehouden. Dit onderzoek is uitgevoerd door Copijn Bomenspecialisten. Er zijn overigens geen waardevolle bomen aangetroffen in het gebied.

In de huidige situatie van het kantoorpand zijn geen maatregelen genomen tegen hittestress. In de nieuwe situatie straks wel. Daarnaast wordt voor elke te verwijderen boom, een boom terug geplant. Het project draagt daarom bij aan het verminderen van hittestress.

Conclusie woon- en leefmilieu

Er is sprake van negatieve effecten voor geluid. Het aantal geluidgehinderde neemt toe. Ook het nemen van maatregelen zorgt er niet voor dat dit effect volledig wordt gemitigeerd. In de projectsituatie is dus sprake van een negatief effect. Onderhavige ontwikkeling kan echter wel voldoen aan de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid. Er dient in de omgevingsvergunningaanvraag bouwen rekening te worden gehouden met een aantal maatregelen. Tevens moet het college van B&W een hogere waardenbesluit ten aanzien van geluid nemen.

De onderhavige ontwikkeling voldoet ruimschoots aan het gestelde in het Besluit NIBM (luchtkwaliteitseisen). Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Er zijn beperkte gevolgen voor de milieugezondheidskwaliteit als gevolg van dit project. Die effecten worden veroorzaakt door de hinder die ontstaat tijdens de sloop van het huidige gebouw en de realisatiefase.

Met betrekking tot het doen afnemen van hittestress heeft het project een gunstige bijdrage. Bij het inrichten van de kavel is minimaal 25% groen. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling past binnen het planMER Merwedekanaalzone en als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen op het woon- en leefmilieu.

4.4 Bodem en water

Effecten bodem en water Merwedekanaalzone

In figuur 4.12 zijn de effectscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone op de bodem weergegeven.

Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Bodemopbouw	Effect op bodemopbouw en grondwaterstanden	0
Bodemkwaliteit	Effect op kwaliteit van bodem en grondwater	+
Waterberging	Bijdrage aan de waterneutrale opvang en berging hemelwater	++
Riolering	Bijdrage aan de vermindering van de belasting van het rioleringsysteem en de rioolwaterzuivering	++

Figuur 4.11. Effectscore bodem en water planMER Merwedekanaalzone



Uit het MER blijkt dat de ruimtelijke ontwikkelingen die in de Merwedekanaalzone zijn voorzien geen verhoogd risico geven op een nieuwe verontreiniging. Bij herontwikkelingen moeten verontreinigingen gesaneerd worden, wat positief is voor de bodemkwaliteit. In de Merwedekanaalzone zijn er kansen om voldoende waterbergend vermogen en infiltratieoppervlak te kunnen zorgen. Het hemelwater wordt afgekoppeld van de gemengde riolering en geborgen/vertraagd afgevoerd/geïnfiltreerd in het plangebied. De afkoppeling van hemelwaterafvoer van de riolering vermindert tevens de belasting van het rioleringsysteem.

Effecten bodem en water Concorde

Bodemonderzoek

In het kader van onderhavige ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door Milieutechniek ZVS Eemnes BV.

Bij het onderzoek zijn zowel de boven- als de ondergrond onderzocht op verontreiniging. Daar hoort ook een onderzoek bij van het water, in dit geval grondwater. Er is geen grondverontreiniging aangetroffen. In het grondwater is lichte verontreiniging gevonden met barium. De aangetroffen hoeveelheid barium is echter dusdanig laag dat er geen maatregelen hoeven te worden genomen om de onderhavige ontwikkeling mogelijk te maken. Er is geen sprake van een bodemverontreiniging op deze locatie. Het realiseren van de woningen verslechtert de kwaliteit van de bodem niet waardoor het effect in de project situatie gelijk is aan de huidige situatie. Er is derhalve geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen op het aspect bodemkwaliteit.

Bodemopbouw en grondwaterstand

Volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland bevindt het maaiveld zich op circa 2 meter +NAP. De gemiddelde stand van het grondwater bedraagt volgens de grondwaterstandenkaart van de gemeente Utrecht gemiddeld 0,1 – 0,2 +NAP. Het grondwater bevindt zich daarmee op ongeveer 1,8 tot 1,9 meter onder het maaiveld. De onderhavige ontwikkeling betreft de sloop van een kantoorgebouw en de nieuwbouw van een wooncomplex, waardoor de ontwikkeling geen invloed heeft op de grondwaterstanden.

Watertoets

Voor het plan is een watertoets uitgevoerd. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben weinig tot geen gevolgen voor het huidige watersysteem. In het kort gaat het om:

- Het verhard oppervlak neemt gering toe (Zie de Keur bepalingen voor de grenswaarden). Deze geringe toename van verhard oppervlak heeft weinig gevolgen voor het watersysteem. Het bestaande watersysteem kan tijdens een hevige regenbui al het hemelwater vanaf dit oppervlak verwerken en bergen
- Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast.
- Water wordt niet buiten het plangebied geborgen.
- Er vindt geen lozing plaats van verontreinigingen en/of verontreinigd water naar oppervlaktewater.
- Het plangebied ligt niet op of nabij een waterkering of belangrijke watergang.
- Het plangebied ligt niet nabij een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) of rioolpersleiding.

Waterberging

Er is geen sprake van een toename van de hoeveelheid verhard oppervlakte. De locatie is en blijft nagenoeg volledig verhard. Om duurzaam om te gaan met het water zal zoveel mogelijk regenwater worden opgevangen in de infiltratiebodem van de binnentuin. Daarnaast heeft de daktuin een buffereffect voor water, waardoor water kan worden opgenomen door de bedekking op het dak. Het overige water dat niet kan worden opgevangen op de locatie wordt afgevoerd op het gemeentelijk riool.

Gezien de bodemopbouw ter plaatse (antropogene deklaag), de grondwaterstand (circa 1,8 m – mv.) en de volledige bebouwing (met parkeerkelder) van de locatie is infiltratie van het regenwater beperkt mogelijk. Er



wordt daarom ook water opgeslagen op het groene dak van het gebouw en in Wadi's. Als infiltratie en het opslaan van water in Wadi's niet mogelijk is, kan hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater (Merwedekanaal).

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp. Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering wordt toegepast, bijvoorbeeld in de vorm van een bodempassage. Het hemelwater dat valt op de expeditieroute kan onder afschot worden afgevoerd naar de naastgelegen bermen.

Door middel van deze maatregelen vindt er een verbetering plaats ten opzichte van de bestaande situatie (vermindering van de afvoer naar de riolering) en wordt duurzaam omgegaan met het regenwater dat op de verhardingen valt.

Riolering

Het afvalwater wordt afgevoerd naar het gemeentelijk rioolstelsel gelegen aan de Vliegend Hertlaan. Door de gescheiden afvoer van het regenwater is er sprake van minder afvoer naar de gemeentelijke riolering. Aanpassing van de capaciteit van het bestaande afvalwaterriool is als gevolg van dit project dan ook niet noodzakelijk. Het huidige plan betekent een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

Conclusie bodem en water

Uit het planMER blijkt dat de ruimtelijke ontwikkelingen die in de Merwedekanaalzone zijn voorzien geen verhoogd risico geven op een nieuwe verontreiniging. De ontwikkeling van Concorde veroorzaakt geen nieuwe verontreiniging. De ontwikkeling sluit aan op de bevindingen uit het planMER.

In de Merwedekanaalzone zijn er kansen om voor voldoende waterbergend vermogen en infiltratieoppervlak te kunnen zorgen. Met onderhavige ontwikkeling is infiltratie van het regenwater in de bodem een goede optie. Door de gescheiden afvoer van het regenwater is er sprake van minder afvoer naar de gemeentelijke riolering. Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van de aspecten bodem en water.

4.5 Duurzaamheid

Effecten duurzaamheid Merwedekanaalzone

Duurzaamheid speelt een belangrijke rol in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. In figuur 4.13 zijn de effectscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.

Thema	Aspect	Effectbeoordeling VKA
Energie	Bijdrage aan verminderen afhankelijkheid fossiele brandstoffen	++
Materialen en grondstoffen	Bijdrage aan de sluiting van kringlopen van materialen op lokaal niveau	+

Figuur 4.12. Effectscores duurzaamheid planMER Merwedekanaalzone.

Door de realisatie van nieuwe woningen zal de energievraag in het gebied stijgen en daarmee ook de CO2-productie. Gezien de ambities en initiatieven van gemeente Utrecht op het gebied van duurzaamheid is de verwachting dat overkoepelende en integrale duurzame maatregelen gerealiseerd kunnen worden. De CO2-afname door energiebesparende maatregelen kan in dat geval groter zijn dan de CO2-toename door de groei van de energievraag, waarmee de effectbeoordeling positief is. Door verkeersarm ontwerpen wordt beoogd de keuze van vervoerswijze te beïnvloeden, waarbij een modal shift wordt bewerkstelligd van auto naar



openbaar vervoer / fiets. Dit heeft een zeer positief effect op de reductie van de CO₂-uitstoot. De herontwikkeling biedt kansen voor hergebruik van vastgoed en materiaal voor het bouwen en toekomstbestendige gebouwen (flexibel, demontabele gebouwen).

Effecten duurzaamheid Concorde

Bij de onderhavige ontwikkeling wordt rekening gehouden met de volgende duurzaamheidsmaatregelen:

Duurzaamheidsmaatregelen

- De GPR score voor de hoogbouw is 7,4;
- De GPR score voor de laagbouw is 7,3;
- De GPR scores worden nog geactualiseerd aan de huidige EPC berekeningen. Tezamen met enkele andere optimalisaties kan de GPR mogelijk stijgen naar 7,5 voor beide blokken;
- Er worden nestelkasten voor huismussen en gierzwaluwen toegepast.
- Er wordt geen aardgas toegepast.
- De ontwikkelaar zet circulair bouwen in door het huidige kantoor op een duurzame wijze te slopen en waar mogelijk materialen her te (laten) gebruiken;
- Vrijkomend beton kan mogelijk als betongranulaat hergebruikt worden;
- De binnentuin wordt voorzien van een hydratatie/drainagelaag. Dit wil zeggen dat regenwater wordt opgevangen en benut wordt voor hydratatie van de groene bovenlaag. Verder heeft dit systeem een grote waterbuffer, waardoor regenwater vertraagd afgegeven wordt op het riool.;
- De daktuin omvat 1.700 m² en vormt een aanzienlijke waterbuffer voor opvang van regenwater (ca. 70 liter per m²);
- Een aansluiting op het riool blijft nodig

Conclusie

De CO₂-afname in de Merwedekanaalzone kan door energiebesparende maatregelen groter zijn dan de CO₂-toename door de groei van de energievraag. Met de hierboven genoemde duurzaamheidsmaatregelen draagt Concorde bij aan het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Daarnaast wordt sloopmateriaal hergebruikt. Bij de nieuwbouw worden diverse duurzaamheidsmaatregelen toegepast.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect duurzaamheid.

4.6 Natuur

Effecten natuur Merwedekanaalzone

In figuur 4.14 zijn de effectscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.

Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Beschermd gebied	Natura 2000	0
	NNN	0
	Groenstructuur Utrecht	++
Beschermd soorten	Beschermd soorten	++

Figuur 4.13. Effectscores natuur planMER Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone ligt op aanzienlijke afstand van Natura 2000-gebieden. De meest nabijgelegen delen van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen liggen op minimaal 8 kilometer afstand. De effecten



van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op Natura 2000-gebieden zijn onderzocht in een Passende Beoordeling. Hieruit blijkt dat door de ruime afstand aantasting van deze gebieden als gevolg van hydrologische veranderingen en verstoring is uitgesloten.

Uit de stikstofberekening blijkt dat er een forse daling van de emissies van NO_x uit het plangebied voor de Merwedekanaalzone optreedt (50% afname bij het maximale scenario). De stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden zal niet toenemen als gevolg van de ontwikkelingen in het gebied.

Het NatuurNetwerk Nederland (NNN) ligt op grote afstand van het plangebied (minimaal 5 kilometer). Omdat externe werking van plannen niet van toepassing is op het NNN, zijn effecten uitgesloten.

Binnen het plangebied voor de Merwedekanaalzone komen geen elementen voor van de groenstructuur van de gemeente Utrecht. De grenzen van het plangebied zijn wel belangrijke dragers van de groenstructuur: grote doorgaande wegen vormen lanen en parkways en de oevers van het Merwedekanaal worden verder ontwikkeld tot groene ecologische en recreatieve zones. De herinrichting van de Merwedekanaalzone heeft geen gevolgen voor de oppervlakte en kwaliteit van de gemeentelijke groenstructuur. Door verkeersarm te ontwerpen kan meer voor een groene inrichting ontstaan.

Verspreid in en om het plangebied kunnen broedende vogels en vogels met jaarrond beschermde nesten voorkomen. In het plangebied en de omgeving van het plangebied is het voorkomen van diverse soorten vleermuizen bekend. Bij het slopen van bestaande bebouwing ten behoeve van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaan vast nest- en verblijfplaatsen van vogels en vleermuizen verloren. De huidige dichtheid van beschermde soorten in het plangebied is echter zeer laag. Bij herontwikkeling van het gebied kunnen verblijfplaatsen hersteld worden door faunavriendelijke maatregelen. Uiteindelijk kan het aantal vast nest- en verblijfplaatsen toenemen.

Effecten natuur Concorde

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een QuickScan Ecologie uitgevoerd (Els & Linde bv, september 2017). Vervolgens is door hetzelfde bureau een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd naar de slechtvalk.

Hierbij is gekeken of de voorgenomen activiteiten in overeenstemming zijn met de Wet natuurbescherming en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) 2013-2020. Er zijn geen effecten op beschermde soorten.

Beschermde gebieden

De voorgenomen ontwikkelingen zijn op afstand gelegen van de Natura 2000-gebieden (9 kilometer) en Natuur Netwerk Nederland (2,5 kilometer). Omdat de invloedssfeer van de voorgenomen ontwikkeling lokaal is, heeft deze geen negatieve effecten op de beschermde gebieden. Daarnaast zal als gevolg van het plan, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2, het aantal verkeersbewegingen verminderen, hetgeen zorgt voor een verminderde uitstoot van stikstofdioxide op Natura 2000-gebieden ten opzichte van de huidige situatie.

Groenstructuur Utrecht

De ontwikkeling van Concorde heeft geen negatieve invloed op de groenstructuur langs het Merwedekanaal en andere groenstructuren langs de randen van het gehele Merwedekanaalzone gebied.

Beschermde soorten

Het plangebied bestaat volledig uit bebouwing en erfverharding. De inrichting en het gevoerde beheer maken het plangebied tot een weinig geschikt functioneel leefgebied voor beschermde flora- en faunasoorten. Tijdens de QuickScan is er bij het veldbezoek een nest van een Slechtvalk aangetroffen. De aanwezigheid van deze beschermde vogel kon niet worden uitgesloten. Daarom is er aanvullend onderzoek uitgevoerd. Er zijn tijdens het eerste veldbezoek en het aanvullende veldbezoek geen beschermde soorten aangetroffen, maar mogelijk behoorde het plangebied tot het functionele leefgebied van sommige vleermuis-,



grondgebonden zoogdier-, amfibieën- en vogelsoorten. Om verstoring te voorkomen dienen de werkzaamheden buiten de broedperiode om (maart tot en met juli) te starten. Daarnaast geldt tijdens de werkzaamheden de zorgplicht.

Aerius berekening

Voor het project is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd (*Memo Stikstofdepositie. RHO adviseurs. d.d. 05 februari 2020*). In de memo is beschreven of het plan uitvoerbaar is binnen de Wet natuurbescherming. Er is onderzoek gedaan naar de aanlegfase (bouw) en gebruiksfase (ingebruikname). Hiervoor is de Aerius Calculator gebruikt (Figuur 4.14). Uit berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase blijkt dat er geen sprake is van stikstofdeposities op Natura 2000 die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jr. Derhalve is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. De stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden kan worden uitgesloten.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon

Rho

Inrichtingslocatie

Eendrachtlaan 10, - utrecht

Activiteit

Omschrijving

utrecht Concorde

AERIUS kenmerk

SzcealfwVH5Z

Datum berekening

05 februari 2020, 11:05

Rekenjaar

2022

Rekenconfiguratie

Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx

85,16 kg/j

NH3

5,16 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruik

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon

Rho

Inrichtingslocatie

Eendrachtlaan 10, - Utrecht

Activiteit

Omschrijving

Concorde

AERIUS kenmerk

RX58KXU73az

Datum berekening

05 februari 2020, 10:08

Rekenjaar

2021

Rekenconfiguratie

Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx

373,30 kg/j

NH3

< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

-

Figuur 4.14. Aerius Calculator. Links de gebruiksfase. Rechts de aanlegfase.

Conclusie natuur

De transformatie van de Merwedekanaalzone heeft geen effecten op beschermde gebieden. De herontwikkeling van het gebied biedt kansen voor versterking van de groenstructuur en verbetering van leefgebieden voor beschermde soorten.

De ontwikkeling van het project Concorde leidt eveneens niet tot effecten op beschermde gebieden en de groenstructuur Utrecht. Mits de werkzaamheden buiten het voortplantingsseizoen van vogels worden uitgevoerd, heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor deze of andere beschermde soorten. Het plan sluit dus aan op de effectbeoordeling van het planMER.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect natuur.

4.7 Ruimtelijke kwaliteit

Effecten Merwedekanaalzone

In figuur 4.15 zijn de effectscores ruimtelijke kwaliteit van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.



Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Ruimtelijke structuur	Mate waarin de MKWZ in het stedelijk weefsel van Utrecht wordt geïntegreerd	++
Ruimtelijk beeld	Mate waarin de MKWZ vanaf de hoofdroutes wordt beleefd	+

Figuur 4.15. Effectscores ruimtelijke kwaliteit planMER Merwedekanaalzone

Door de stedenbouwkundige vorm en type (bedrijfs)functies ligt de Merwedekanaalzone in de huidige situatie geïsoleerd van de omringende wijken. Als gevolg van de transformatie van de Merwedekanaalzone versterkt de ruimtelijke structuur en integratie van het gebied met de omringende stadswijken. De nieuwbouw verbetert het ruimtelijk beeld. De transformatie biedt daarnaast kans voor het 'rondje Kanaleneiland', een recreatieve route die is voorzien rondom Kanaleneiland en die een unieke buitenruimte toevoegt aan Utrecht.

Effecten ruimtelijke kwaliteit Concorde

De nieuwe bebouwing past qua schaal en korrelgrootte bij de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie wordt voor de bebouwing aan de kant van het Merwedekanaal uitgegaan van een basishoogte van 4 bouwlagen en aan de kant van de hoofdwegen een basishoogte van 8 bouwlagen. De basishoogte in het middengebied zit daar tussenin met 6 bouwlagen. Op bijzondere plekken is een accent (dubbele basishoogte) toegestaan. In het plan is sprake van een maximale bouwhoogte van 23 meter en een accent aan de Beneluxlaan van circa 50 meter. Daarmee verhoudt het plan zich goed tot haar omgeving. Aan de noordzijde ligt het bouwblok aan de Beneluxlaan, hierdoor kan het gebouw ook een maatvoering krijgen die aansluit bij de toekomstige stadsboulevard en de aan de overzijde gelegen torens van City Campus MAX en Pax et Lux. Aan de westzijde sluit het bouwblok aan op de bebouwing van Beerenschot. De invulling van de plinten draagt bij aan het karakter van de (semi-) openbare ruimte en maakt contact mogelijk met de straat. In het plan zijn de woningen op maaiveld georiënteerd op de Beneluxlaan, Eendrachtlaan, op naastgelegen perceel van de Vliegend Hertlaan en op het binnenterrein. Daarmee wordt de anonimiteit van dit gebied verkleind en de sociale veiligheid vergroot.

Conclusie

De onderhavige ontwikkeling past binnen het gewenste ruimtelijk beeld en de ruimtelijke structuur van de Merwedekanaalzone en deelgebied 6.

Er wordt geconcludeerd dat als gevolg van de onderhavige ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect ruimtelijke kwaliteit.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Effecten archeologie en cultuurhistorie Merwedekanaalzone

In figuur 4.16 zijn de effectenscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.

Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Archeologie	Effect op archeologische waarden	-
Cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	0

Figuur 4.16. Effectscores archeologie en cultuurhistorie planMER Merwedekanaalzone

De realisatie van woningen of bedrijven in de Merwedekanaalzone zal zorgen voor bodemberoerende



werkzaamheden en hebben daardoor een kans op aantasting van archeologische waarden. Het uitgangspunt is dat er voorafgaand aan ieder initiatief nader archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd.

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat diverse cultuurhistorische monumenten en zichtlijnen. Deze monumenten blijven behouden en worden dus niet aangetast. Wel kan de zichtbaarheid van de historische gebouwen door de mate van verdichting verdwijnen en zijn ze niet meer als zodanig herkenbaar in het plangebied.

Effecten archeologie en cultuurhistorie Concorde

Voor het onderhavige project is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Het onderzoek bestaat uit een bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkenkende en karterende fase). Het onderzoek is uitgevoerd door RAAP Archeologisch Adviesbureau BV.

Zoals op basis van het bureauonderzoek reeds verwacht werd, bestaat de opbouw van het plangebied uit oever- op geul- en/of beddingafzettingen. Op deze afzettingen is een 1,4 à 1,8 m dikke ophoging is aangebracht. Voor deze afzettingen gold een middelhoge archeologische verwachting voor de Bronstijd en de IJzertijd en een hoge verwachting voor de Romeinse tijd. Tijdens het verkennend booronderzoek is de bodemopbouw en de mate van recente verstoringen van de bodem van het plangebied in kaart gebracht. Uit het onderzoek blijkt dat de afzettingen van de Houtense stroomgordel in het plangebied in het recente verleden tot een diepte van enkele decimeters tot ruim 1,5 m is verstoord (figuur 4). Bij de bepaling van de verstoringdiepte is de top van oeverafzettingen in boring 3 (0,66 m +NAP) als referentieniveau gebruikt. In boring 3 en 5 is de top van de oeverafzettingen (het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging) intact aangetroffen.

In deze afzettingen werden op grond van het bureauonderzoek archeologische resten verwacht. Gezien het feit dat in slechts een klein deel van het plangebied een intacte top van de oeverafzettingen is aangetroffen en vanwege het ontbreken van archeologische indicatoren in deze boringen wordt de kans dat er intacte archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn klein geacht.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geen vervolgstap in het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht.

Conclusie

De transformatie van de Merwedekanaalzone heeft geen effecten op cultuurhistorische waarden, omdat als deze aanwezig zijn, dat deze worden behouden. Specifiek voor de ontwikkeling van Concorde geldt dat er geen effecten zijn op cultuurhistorische waarden, omdat deze niet aanwezig zijn in het plangebied. Dit blijkt uit het door RAAP Archeologisch Adviesbureau BV uitgevoerde archeologische onderzoek.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van de aspecten archeologie en cultuurhistorie.

4.9 Veiligheid

Effecten veiligheid Merwedekanaalzone

In figuur 4.17 zijn de effectscores van de transformatie van de Merwedekanaalzone weergegeven.



Aspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling VKA
Plaatsgebonden risico	Risicocontour (aantal gehinderden op basis grenswaarden)	0
Groepsrisico	Groepsrisico beoordeling dan wel berekening	--
Calamiteiten	Zelfredzaamheid en bereikbaarheid hulpdiensten	-
Waterveiligheid	Veiligheidsniveau waterkering	0
Sociale veiligheid	Effecten op sociale controle en sociale veiligheid	+

Figuur 4.17. Effectscores veiligheid planMER Merwedekanaalzone

Als gevolg van de voorgenomen transformatie komt er in het plangebied ruimte voor extra woningen, worden bestaande kantoren benut en komen er verschillende publieksfuncties.

Voor de toekomstige situatie van de Merwedekanaalzone moeten de voorgenomen ontwikkelingen buiten de plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6 contour) van de risicobronnen blijven. Wettelijk bepaald is dat (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen niet toegestaan zijn in een PR 10-6 contour. Ervan uitgaande dat hier rekening mee wordt gehouden, heeft de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone geen effect op het plaatsgebonden risico.

Twee tankstations binnen het Merwedekanaalzone-gebied kunnen leiden tot een toename in het groepsrisico, waarbij het groepsrisico dat al hoger was dan de oriëntatiewaarde nog hoger wordt. Hierdoor is sprake van een negatief effect op het groepsrisico. De voorgenomen planontwikkeling van de Merwedekanaalzone leidt tot een toename van de verkeersdrukke, waardoor de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten bij calamiteiten belemmerd kan worden.

De ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone leiden niet tot een wijziging van de overstromingsrisico's.

De Merwedekanaalzone wordt een levendig stadsdeel. Openbare ruimte wordt speels ingericht en er wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een aantrekkelijke omgeving. Detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen krijgen in plek in het gebied, waardoor plinten levendiger zullen worden. Het gebied zal hierdoor meer mensen aantrekken, ook in de avonden, waardoor het gebied aantrekkelijk wordt en de sociale controle toeneemt. Aandacht gaat ook uit naar de realisatie van een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk. Door deze ontwikkelingen en maatregelen neemt de sociale veiligheid in het gebied toe.

Effecten veiligheid Concorde

Voor het onderhavige project is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door Agel adviseurs. Het projectgebied dient aangemerkt te worden als een milieugevoelige functie. Voor de realisatie van deze woonfunctie is een goed woon- en leefklimaat gewenst. Als beoordelingskader is uitgegaan van het omgevingstype gemengd gebied. Dit omgevingstype is van toepassing op een ruimtelijke ontwikkeling waar sprake is van een menging van gebruiksfuncties. De keuze voor het omgevingstype gemengd gebied is gebaseerd op grond van het bestaande bedrijfsmatig gebruik van de omliggende percelen alsmede de invloed van het wegverkeer van de gebiedsontsluitingswegen op het heersende akoestisch klimaat.

Er zijn diverse milieubelastende activiteiten in de omgeving van het plangebied aangetroffen. In onderstaande figuur zijn de activiteiten weergegeven.



Nr	Locatie	SBI 2008	Cat.	Omschrijving	Afstanden in meters					
					geur	stof	geluid	gevaar	max.	werkelijk
1	Europaplein 1-1034		2	Gemengd wonen/detailhandel in plint	10	10	10	10	10	80
2	Beneluxlaan 1001	473	3.1	Tankstation LPG < 1000 m ³ /jr	10	0	10	50 ¹	50	18
3	Europalaan 40	63-82	1	Kantoren e.d.	0	0	0	0	0	15
4	Vliegend Hertlaan ong.	5221.1	2	Parkeergarage	0	0	10	0	0	15
5	Europalaan 46	63-82	1	Kantoren e.d.	0	0	0	0	0	28
6	Vliegend Hertlaan 8	4632	3.1	Groothandel Horeca	10	0	10	50	50	22
7	Vliegend Hertlaan 4A/4D	63-82	1	Kantoren e.d.	0	0	0	0		31

 overschrijding maximale richtafstand

Figuur 4.18. Overzicht milieubelastende activiteiten rond het projectgebied en de richtafstanden in meters. Bron: Toets milieuzonering bedrijven. Agel adviseurs.

Er zijn twee activiteiten waarbij de maximale afstand ten opzichte van het projectgebied wordt overschreden. Dat zijn het tankstation aan de Beneluxlaan en de horecagroothandel GEPU. Voor het tankstation geldt dat er LPG aflevering plaatsvindt. Voor het LPG station geldt echter dat de locatie van de vulpunten de maatgevende risicobronnen zijn. Het LPG vulpunt ligt op circa 230 meter afstand van het projectgebied. Hierdoor is het aanvaardbaar om het project te realiseren.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie van GEPU komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Op basis hiervan is het aannemelijk dat er geen koelinstallatie aanwezig is welke gevaarlijke stoffen bevat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zal dit middels een dossierbeoordeling of een locatiebezoek vastgesteld moeten worden. Koelinstallaties zijn in de regel opgesteld in aanwezige bebouwing en installatie onderdelen op het dak of aan de gevel bevestigd. De afstand van het hoofdgebouw van de groothandel tot het woongebouw bedraagt circa 55 meter. Op basis hiervan is het aannemelijk dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen beperking geeft aan de bedrijfsvoering van de groothandel.

Conclusie

Er zijn twee activiteiten die in theorie van invloed kunnen zijn op het project. Het tankstation aan de Beneluxlaan en horecagroothandel GEPU liggen binnen de invloedsfeer van het projectgebied. Het effect is dat er meer kwetsbare objecten in het gebied worden toegevoegd. Deze toevoeging heeft echter geen effect op de veiligheid omdat de kwetsbare objecten buiten de veiligheidscontouren van de Bevi inrichting liggen. Voor beide activiteiten kan dan ook worden onderbouwd dat de invloed op het project niet leidt tot een belemmering voor de uitvoerbaarheid.

Er kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect veiligheid.

5. Samenvatting en conclusie

5.1 Samenvatting

In deze aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling zijn de plaats, de kenmerken en de potentiële effecten van de ontwikkeling van Concorde aan de Eendrachtlaan 10 in de Utrechtse Merwedekanaalzone, bestaande uit de sloop van bestaande bebouwing, de realisatie van een wooncomplex met bijbehorende voorzieningen, beschreven. Onderstaand zijn per milieuaspect de conclusies van de milieugevolgen in beeld gebracht.



Verkeer en vervoer

De ontwikkeling van Concorde trekt meer verkeer dan de huidige functie op de locatie. De omgeving van het projectgebied wordt echter gekenmerkt door een goede structuur voor fietsverkeer. Mede hierdoor en door de gunstige ligging ten opzichte van andere stedelijke functies en de nabijheid van openbaar vervoer is te verwachten dat bewoners en bezoekers van het projectgebied veel gebruik zullen maken van andere manieren van transport dan de auto. Deze voorgenomen ontwikkeling vormt dan ook vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmering voor de Eendrachtlaan en de omliggende wegenstructuur.

Woon- en leefmilieu

De ontwikkeling van Concorde heeft op het aspect geluid nadelige effecten op het woon- en leefmilieu. Er kan worden voldaan aan de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid, mits er maatregelen worden toegepast. Er dient tevens een hogere waardenbesluit te worden genomen. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Er zijn beperkte gevolgen voor de milieugezondheidskwaliteit als gevolg van dit project. Die effecten worden veroorzaakt door de hinder die ontstaat tijdens de sloop van het huidige gebouw en de realisatiefase. Met betrekking tot het doen afnemen van hittestress heeft het project een gunstige bijdrage.

Bodem en water

De ontwikkeling van Concorde veroorzaakt geen nieuwe bodemverontreiniging. Er is geen sprake van toename van verhardingsoppervlak. Door de ontwikkeling van Concorde infiltratie van het regenwater mogelijk gemaakt. Tevens wordt regenwater opgeslagen op het groene dak. Het regenwater dat niet op de eigen kavel kan worden opgeslagen kan worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Door de gescheiden afvoer van het regenwater is er sprake van minder afvoer naar de gemeentelijke riolering.

Duurzaamheid

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt kansen voor hergebruik van vastgoed en materiaal voor het bouwen en toekomstbestendige gebouwen (flexibel, demontabele gebouwen). Deze methoden worden toegepast bij Concorde.

Het object wordt uitgerust met een VBWW (Verticale bodem wisselaar) met individuele warmtepompen. Dit is een gesloten systeem.

Natuur

De ontwikkeling leidt niet tot effecten op beschermde gebieden en de groenstructuur Utrecht. Mits de werkzaamheden buiten het voortplantingsseizoen van vogels worden uitgevoerd, heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor deze of andere beschermde soorten. Het plan sluit hiermee aan op de effectbeoordeling van het planMER.

Ruimtelijke kwaliteit

De ontwikkeling past binnen het ruimtelijk beeld en de ruimtelijke structuur van de Merwedekanaalzone.

Archeologie en cultuurhistorie

Uit archeologisch bureau- en veldonderzoek blijkt dat de archeologische hoge verwachting van het plangebied kan worden bijgesteld naar een lage archeologische verwachting. Er zijn met het oog op archeologie en cultuurhistorie geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten.

Veiligheid

Er zijn twee activiteiten die in theorie van invloed kunnen zijn op het project. Voor beide activiteiten kan worden onderbouwd dat de invloed op het project niet leidt tot een belemmering voor de uitvoerbaarheid. Er is geen sprake van nadelige effecten.

**Conclusie**

Gelet op het bovenstaande heeft het project Concorde geen significante nadelige effecten op het milieu. Het project behoeft geen m.e.r.-procedure. Tevens is gebleken dat er geen passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Daarmee is het opstellen van een planMER dus ook niet aan de orde.