

Aanmeldnotitie mer- beoordeling

Project	Briljantlaan 11-15 te Utrecht
Status	1.0
Projectnummer	24139
Kenmerk	24139.AN/MER
Datum	27 oktober 2025
Auteur	██████████ BSc
Controle	mr. ██████████



COLOFON

Aan: College van B&W van de gemeente Utrecht
Van: MEES Ruimte & Milieu
Contact: VORM en DVP Planontwikkeling
Betreft: Aanmeldnotitie mer-beoordeling Briljantlaan 11-15 te Utrecht

Projectnr.: 25015
Auteurs: Zie voorblad
Versie: 1.0
Datum: 27 oktober 2025

INHOUDSOPGAVE

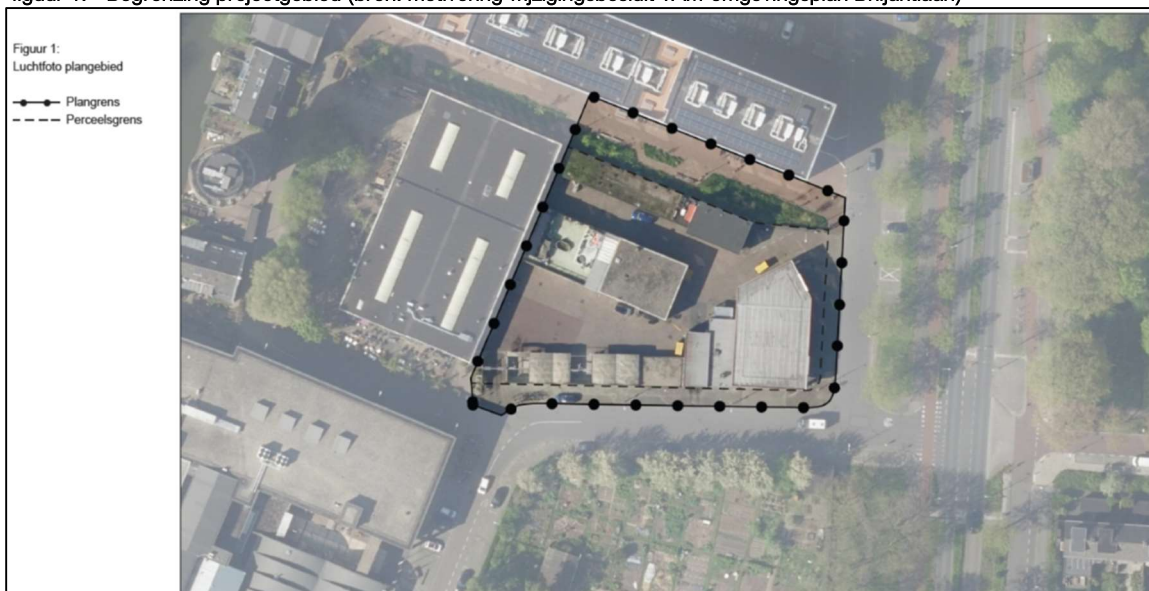
1.	Inleiding	4
2.	Kenmerken van het project	6
3.	Plaats van het project	10
4.	Kenmerken van het potentiële effect	12
5.	Conclusie mer-beoordeling	26

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Ontwikkelaars VORM en DVP Planontwikkeling hebben in 2024 de locatie aan de Briljantlaan 11-15 gekocht. De initiatiefnemers willen de huidige opstallen slopen en op de locatie duurzame en betaalbare appartementen met atelierwoningen en commerciële functies in de plint realiseren. In totaal worden maximaal 160 appartementen gerealiseerd en minimaal 250 m² aan commerciële ruimten in de plint. In onderstaand figuur is de begrenzing van het projectgebied in de omgeving weergegeven.

figuur 1. Begrenzing projectgebied (bron: motivering wijzigingsbesluit TAM-omgevingsplan Briljantlaan)



De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het geldende omgevingsplan. Vanwege deze strijdigheden met het omgevingsplan wordt een planologische procedure doorlopen in de vorm van een TAM-omgevingsplan. Op een dergelijk besluit is de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit van toepassing. In afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit is de wetgeving rond de milieueffectrapportage (mer) opgenomen. Door het bevoegd gezag dient een afzonderlijk besluit genomen te worden of een mer-beoordeling volstaat. Deze aanmeldnotitie is de eerste stap in de procedure voor het uitvoeren van een mer-beoordeling.

In bijlage V bij het Omgevingsbesluit zijn de projecten aangewezen waarvoor een mer-(beoordelings)plicht geldt (zie onderstaande tabel). Het voorgenomen project betreft een stedelijk ontwikkelingsproject en valt daarmee onder categorie J.11 in kolom 1 van bijlage V. Gelet op de aard en omvang van het project is een mer-plicht niet van toepassing is (zie kolom 2). Op grond van kolom 4 is een mer-beoordeling wel nodig.

Tabel 1. Relevant onderdeel J.11 uit bijlage V van het Omgevingsbesluit

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Projecten	Gevallen waarin de mer-plicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet)	Gevallen waarin de mer-beoordelingsplicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet)	Besluiten als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onder c, van dit besluit
J.11	Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen	Niet van toepassing	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan

In het kader van de mer-beoordeling dient een mededeling te worden gedaan van het aangewezen project bij het bevoegd gezag, waarin een beschrijving van het project, de locatie en de mogelijke milieueffecten zijn opgenomen. De vorm van een mer-beoordelingsbesluit is niet bepaald, maar de inhoud waar een mer-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (mer richtlijn, 2014/52/EU). In de milieueffectbeoordeling dient de volgende inhoud te zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten;
2. Locatie van de projecten;
3. Soort en kenmerken van het potentiële effect.

In hoofdstuk 2 worden deze onderdelen nader toegelicht.

1.2 GERAADPLEEGDE ONDERZOEKEN

Voor het opstellen van deze aanmeldnotitie zijn de volgende onderzoeken geraadpleegd:

1. *Mobiliteitsonderzoek* d.d. 14 mei 2025, door Goudappel met kenmerk 017940.20250417.R1.02;
2. *Akoestisch onderzoek industrielawaai, weg- en railverkeerslawaa*i d.d. 2 oktober 2025, door Peutz met kenmerk O 17187-1RA-003;
3. *Milieuhygiënisch vooronderzoek en een verkennend milieukundig bodem- en asbestonderzoek* d.d. 14 december 2023, door IDDS met kenmerk A5010-06/PBE/rap1;
4. *Archeologisch bureauonderzoek* d.d. 28 juli 2025, door IDDS met kenmerk A7525;
5. *Ecologische quickscan* d.d. 28 juni 2024, door MBH Consult B.V.;
6. *Stikstofdepositieberekening* d.d. 21 april 2025, door MBH Consult B.V.;
7. *Onderzoek externe veiligheid* d.d. 9 juli 2025, door Peutz met kenmerk HA 9903-2-RA;
8. *Windhinderonderzoek* d.d. 9 september 2025, door OMRT met kenmerk C024-003
9. *Bezonningsonderzoek* d.d. 9 juli 2025, door OMRT met kenmerk C024-003

1.3 LEESWIJZER

In voorliggende aanmeldnotitie wordt gemotiveerd dat geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten, waardoor een mer-beoordeling volstaat. In hoofdstuk 2 wordt het projectplan beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de plaats van het project en hoofdstuk 4 op de kenmerken van de potentiële effecten. Deze aanmeldnotitie wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met een verzoek aan het bevoegd gezag.

2 KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 PROJECTBESCHRIJVING

Het totale projectgebied is circa 2.726 m² groot. De huidige bebouwing bestaat uit een tankstation met een kleine shop en kantoor, een wasstraat, zes wasboxen, 39 garageboxen en twee woningen bovenop de garageboxen. De bebouwing is in de huidige situatie voornamelijk één bouwlaag hoog. Aan de oostzijde van het perceel is het projectgebied open met de toegang tot de verschillende functies. De noord- en zuidzijde hebben een blinde wand vanwege de achterzijde van de was- en garageboxen. De westzijde grenst aan de muur van restaurant LE:EN. In de huidige situatie is geen openbare ruimte in het projectgebied aanwezig. De buitenruimte bestaat uit verhard oppervlakte.

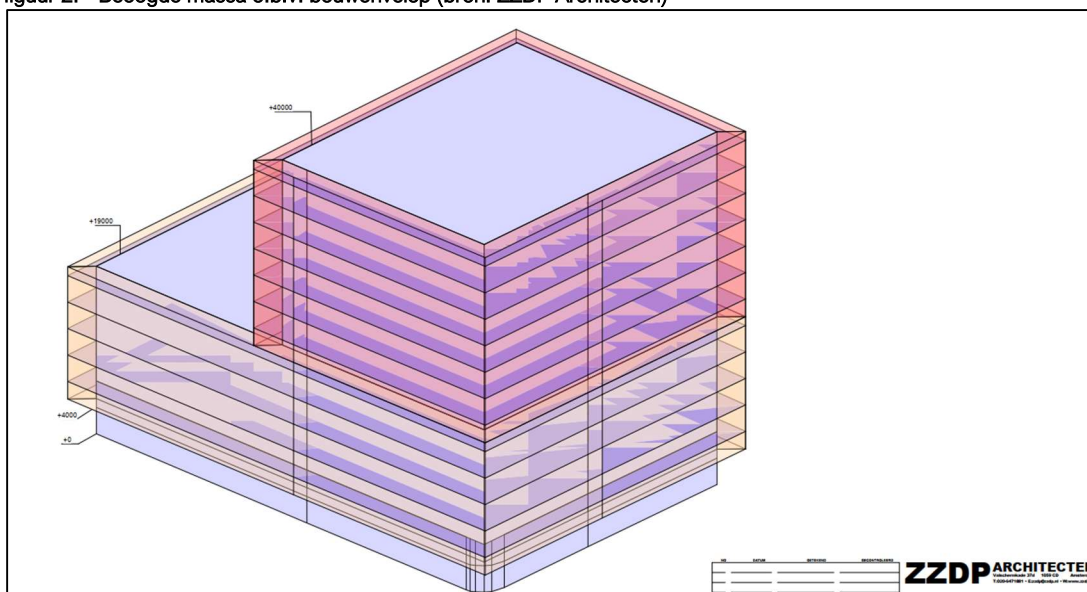
De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit een gebouw met een compacte opzet die rondom ruimte creëert voor het completeren van het netwerk van de openbare ruimte. Door de ontwikkeling wordt openbare ruimte toegevoegd aan het gebied. Het gebouw heeft een karakteristieke vorm die passend is binnen het gebied. Zo heeft het gebouw een gelaagde opbouw bestaande uit twee verschillende volumes, namelijk de stedelijke basis en het hoogteaccent. Om onderscheid te maken heeft het voorkeur om een tussenlaag te realiseren tussen het accent en de stedelijke basis. Het gebouw krijgt een alzijdige uitnodigende uitstraling.

Bij de voorgenomen ontwikkeling worden diverse functies gerealiseerd. Hieronder is het programma opgesomd:

- 140-160 appartementen (maximaal 160);
- minimaal 250 m² BVO aan commerciële ruimten en maximaal 350 m² BVO;
- ruimtes ter ondersteuning ten behoeve van de woningen in de plint van het gebouw;
- nieuwe openbare ruimte, waarbij de hoeveelheid verharding afneemt en meer ruimte komt voor groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Onderstaand figuur toont de beoogde massa (op basis van de bouwvelop) van de beoogde ontwikkeling.

figuur 2. Beoogde massa o.b.v. bouwvelop (bron: ZZDP Architecten)



The site plan shows a residential development in Rotterdam. A yellow-shaded area represents the search area (Zoekgebied) with a maximum footprint of 850m². Within this area, an orange-shaded building footprint (Stedelijke basis) is shown, containing a house icon (5) and a flower icon (6). The plan includes various urban planning boundaries and routes, such as the maximum roofline (Maximale rooijlijn), the existing property boundary (Erfgrens eigendom), and the maximum building footprint (Maximale overbouw Stedelijke basis). It also shows the orientation towards the public space (Oriëntatie op de openbare ruimte), the search area for the entrance parking garage (Zoekgebied entree parkeergarage), and the route for through culture (loop) (Doorgaande cultuur (loop)route). The plan is surrounded by existing buildings and streets, including Heuveloord, Rotsoord, Brillantlaan, and Saffierlaan.

Plangrens

Stedelijke basis

Openbare ruimte (verkeer)

Openbare ruimte (groen tenzij...)

Zoekgebied hoogteaccent
Footprint max. 850m² bvo

Maximale rooijlijn

Plint met commercieel en/of maatschappelijke functies (geen woningen)

Erfgrens eigendom

Maximale overbouw Stedelijke basis

Oriëntatie op de openbare ruimte

Zoekgebied entree parkeergarage

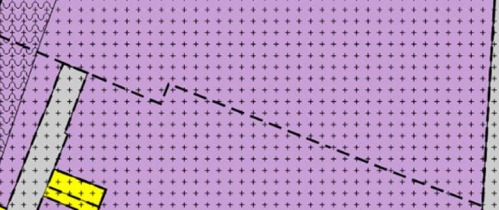
(fiets)parkeren inpandig

Doorgaande cultuur (loop)route

AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEN

(TIJDELIJK DEEL) OMGEVINGSPLAN

Ter plaatse van het projectgebied geldt het “Omgevingsplan gemeente Utrecht” ([akn/nl/act/gm0344/2020/omgevingsplan](#)) zoals gepubliceerd op 28 november 2024. Het projectgebied valt onder het tijdelijk deel van het omgevingsplan, aangezien de voormalige bestemmingsplannen nog niet zijn omgezet naar het definitieve omgevingsplan. Onderstaande figuur toont een uitsnede van de verbeelding behorend bij het geldende omgevingsplan (tijdelijk deel).



Watervogelbuurt, Hoograven, Tolsteeg

bestemmingsplan - Utrecht

meer documentkenmerken ▾

geconsolideerde versie 25-10-2012 - geconsolideerd

Plekinfo Regels Bijlagen bij regels Bijlagen bij toelichting Overig

Toelichting

Bestemmingsvlakken (2)

- Waarde - Archeologie >
- Bedrijventerrein >

Bouwvlakken (1)

- bouwvlak

Op basis van het bestemmingsplan “Watervogelbuurt, Hoograven, Tolsteeg” kent het projectgebied grotendeels de enkelbestemming ‘Bedrijventerrein’. Daarnaast kent het projectgebied de dubbelbestemming ‘Waarde -Archeologie’. Ter plaatse van het projectgebied geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 60%. Ten slotte is er een bouwvlak aanwezig ter plaatse van het projectgebied. De voorgenomen ontwikkeling is derhalve niet toegestaan op basis van het geldende omgevingsplan.

2.3 CUMULATIE MET ANDERE PROJECTEN

De voorgenomen ontwikkeling heeft een relatie met herinrichting en vergroening van de openbare ruimte op Rotsoord. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Utrecht heeft hiervoor een Integraal Programma van Eisen – Functioneel Ontwerp (IPvE-FO) vastgesteld. Het eindresultaat van dat project is dat de openbare ruimte in Rotsoord een kwaliteitsverbetering heeft gekregen en een groener gebied is geworden met een klimaat adaptieve inrichting. Deze inrichting biedt meer bescherming tegen oververhitting van gebouwen en openbare ruimte. Begin 2021 is gestart met de uitvoering van de eerste fase van deze herinrichting. De herinrichting rond het projectgebied is in 2023 aangevangen. De herontwikkeling maakt het mogelijk om de gewenste groene, openbare wandelroute als hoofdroute door Rotsoord zonder onderbrekingen te realiseren.

Overige projecten, die dermate concreet zijn dat cumulatie van effecten aan de orde kan zijn, zijn niet bekend.

2.4 GEBRUIK VAN NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Voor de realisatie van het project worden reguliere natuurlijke hulpbronnen gebruikt als bouw materiaal zoals hout en beton. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Bij het voorgenomen project is geen sprake van productieprocessen.

2.5 PRODUCTIE VAN AFVALSTOFFEN

Binnen het projectgebied wordt een woonfunctie en commerciële ruimtes voorzien, waarbij voornamelijk sprake zal zijn van huishoudelijk gerelateerd afval. Voor de afvoer van (huishoudelijk/bedrijfs) afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van aanzienlijke (rest)effecten in relatie tot een mer-procedure.

2.6 RISICO VAN ZWARE ONGEVALLLEN EN/OF RAMPEN

Er is bij het voorgenomen project geen sprake van realisatie van risicovolle inrichtingen. Door Peutz is een *Onderzoek externe veiligheid* uitgevoerd. Daarbij zijn zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico in ogenschouw genomen. Op circa 270 meter afstand tot het projectgebied bevindt zich een spoortraject waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit spoor behoort tot het Basisnet. Het projectgebied is niet binnen het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar gelegen. De beoogde ontwikkeling is op een afstand groter dan 200 meter gesitueerd. De beoogde ontwikkeling bevindt zich hiermee niet binnen het brand- of explosieaandachtsgebied van het spoor. Mogelijk is het projectgebied wel binnen het gifwolkaandachtsgebied van het spoor gesitueerd. Bij de beoogde ontwikkeling dient daarom rekening gehouden te worden met de mogelijke ligging in een gifwolkaandachtsgebied.

Een gifwolk is een 'wolk' met een zodanige concentratie van giftige stoffen dat mensen vergiftigd worden. Bij een (dreigende) gifwolk is de meest effectieve vluchtweg loodrecht op de wind. Voor aanwezigen kan het

echter lastig zijn om in het veld de windrichting vast te stellen. Door binnen te schuilen kan de blootstelling aan gevaarlijke stoffen bij het vrijkomen van een gifwolk sterk worden gereduceerd. Schuilen is derhalve over het algemeen het meest uitvoerbaar handelingsperspectief. In dit verband is de luchtdichtheid van het gebouw, de mogelijkheid tot het uitschakelen van de ventilatie en het sluiten van deuren en ramen van groot belang. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een decentraal ventilatiesysteem met mechanische afzuiging en een VENTT-ventilatiesysteem per verblijfsruimte voor de luchttoevoer. Dit maakt een scheiding van drager en inbouw (losmaakbaar bouwen) mogelijk en voorkomt ingestorte luchtkanalen. In het Besluit bouwwerken leefomgeving is geborgd dat de mechanische ventilatie daadwerkelijk wordt gerealiseerd conform de daarvoor gestelde eisen. Gelet op voorgaande is er geen sprake van een aanzienlijk milieueffect, die een mer zou rechtvaardigen.

Tot slot wordt opgemerkt dat de beoogde ontwikkeling zelf niet gepaard gaat met relevante wijzigingen ten aanzien van de risico's in de omgeving.

2.7 RISICO'S VOOR DE MENSELIJKE GEZONDHEID

Bij het voorgenomen project worden risico's voor de menselijke gezondheid als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling niet verwacht. In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op het aspect gezondheid.

3 PLAATS VAN HET PROJECT

3.1 LOCATIE

Voor een weloverwogen beoordeling is het van belang dat de kenmerken van het project vermeld zijn. Het projectgebied is gesitueerd op het adres Briljantlaan 11-15 te Utrecht. Het projectgebied ligt ten zuiden van het centrum van Utrecht. Het projectgebied wordt begrensd door de straten Rotsoord, Briljantlaan, Ravenoord en Heuveloord. Dit is reeds weergegeven op figuur 1 van deze aanmeldnotitie.

3.2 HUIDIG GEBRUIK EN KWALITEITEN VAN HET GEBIED

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het gebied Rotsoord. Rotsoord is een kleinschalig en eeuwenoud industrieterrein gelegen tussen de Vaartsche Rijn, het spoor, de Briljantlaan en de Diamantweg. Het gebied bevindt zich in een transitiefase. Het verandert van een bedrijventerrein dat grotendeels zijn functie verloor, naar een gebied met een grote diversiteit aan functies met een binnenstedelijke sfeer.

Het projectgebied ligt oostelijk van de straat Heuveloord. Waar de bedrijvigheid van oudsher was gevestigd aan de Vaartsche Rijn, was dit gebied onbebouwd. Langs de oostelijke oever van de Vaartsche Rijn, vanaf het Ledig Erf naar het zuiden, is al meer dan 500 jaar sprake van bedrijvigheid. De Vaartsche Rijn werd gebruikt als transportroute voor de aanvoer van grondstoffen en afvoer van gemaakte producten. Langs de Helling werden kleine arbeiderswoningen en later pakhuizen gebouwd. Door de aanleg van een spoorlijn werd het gebied Rotsoord in 1845 gescheiden van de Oosterhelling die later Oosterkade werd genoemd. Daarna veranderde Rotsoord afhankelijk van de kansen die ondernemers zagen, waarbij steeds een focus lag op produceren en verhandelen. Elke periode liet bouwwerken en nieuwe verkavelingen achter, die vervolgens weer gesloopt of aangepast werden als een nieuwe industriële ondernemer investeerde. De bebouwing van dit gebied kwam eind jaren '50 bij de aanleg van de Briljantlaan. Kort daarna is het tankstation inclusief garageboxen gebouwd. Het tankstation is in 1991 grondig vernieuwd met de aanleg van een nieuwe luifel en wasstraat. Sindsdien hebben binnen het projectgebied geen noemenswaardige ruimtelijke wijzigingen plaatsgevonden. In het projectgebied liggen echter voldoende kansen om de kwaliteit van de omgeving en de openbare ruimte te versterken.

3.3 FUNCTIES EN KWALITEITEN OMGEVING

Door het sterke lineaire karakter van de Vaartsche Rijn is het gebied toch nog enigszins als eenheid te herkennen. Het gebied is parallel aan de Vaartsche Rijn ontwikkeld. De kavels zijn, vanwege de oorspronkelijke bebouwing van bedrijven en buitenplaatsen, ongelijk van afmeting en staan loodrecht op de Vaartsche Rijn. Ter plaatse van Rotsoord is de Vaartsche Rijnstrook betrekkelijk breed. Het noordoostelijk deel van de strook richt zich meer op de Briljantlaan. Het zuidoostelijke deel van het gebied bestaat voornamelijk uit openbaar groen en de kinderboerderij. Dit deel is meer naar binnen gericht.

De bouwhoogte varieert over het algemeen van een tot drie lagen, alleen een klein deel van Pastoe en het gebouw van politie en brandweer is hoger (vier tot vijf lagen). De watertoren komt met een hoogte van circa 35 meter overal boven uit. Recenter zijn er meer ontwikkelingen waarbij de bouwhoogte ietwat hoger is, zoals de woningbouwontwikkeling aan Rotsoord 7 en de Helling 12 -14.

3.4 LIGGING TEN OPZICHTE VAN BESCHERMDE GEBIEDEN

Het projectgebied is niet gelegen in een van de gevoelige gebieden zoals benoemd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Dit betreffen de Wetlands, kustgebieden, berggebieden en bosgebieden, nationale landschappen en parkeren, speciale beschermingszones (zoals een Natura 2000-gebied of een NNN-gebied) en/of een landschap van historisch of cultureel belang. Het projectgebied is echter wel gelegen binnen een gebied met archeologische waarde. Het gaat om de waarde WA5. Dit betekent dat bodemingrepen die groter zijn dan 50 m² en dieper reiken dan 30 cm beneden het maaiveld, vergunningplichtig zijn. In paragraaf 4.8 wordt hier nader op ingegaan.

4 KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT

De diverse milieuaspecten die een rol kunnen spelen, worden hieronder toegelicht. Mogelijke effecten worden in ogenschouw genomen voor wat betreft het bereik, grensoverschrijdend karakter, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en onomkeerbaarheid.

4.1 VERKEER

Door Goudappel is in 2025 een *Mobiliteitsonderzoek* uitgevoerd naar o.a. de verkeergeneratie. Uit dit onderzoek volgt dat de voorgenomen ontwikkeling circa 380 verkeersbewegingen per weekdagemaal en circa 430 verkeersbewegingen per werkdagemaal. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de reductiemogelijkheden. Dit resulteert in circa 30 tot 40 verkeersbewegingen gedurende de spitsperioden. De verkeersgeneratie voor de deelauto's komt neer op 46 verkeersbewegingen per weekdag- en werkdagemaal.

Om het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de verkeersgeneratie in kaart te brengen, zijn de verkeersbewegingen uit de huidige situatie afgetrokken van de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie, inclusief reductiemogelijkheden. De voorgenomen ontwikkeling zorgt ervoor dat het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie sterk afneemt ten opzichte van de huidige situatie (een afname van 309 verkeersbewegingen per weekdagemaal en een afname van 298 verkeersbewegingen per werkdagemaal). Er is daarmee geen sprake van een negatief (milieu)effect op het wegennet, dat een mer zou rechtvaardigen.

Voor wat betreft de ontsluiting geldt het volgende. De hoofdentree van de projectlocatie is vanuit oostelijke richting via de Briljantlaan en kan per auto, fiets en te voet worden bereikt. Het projectgebied is wat betreft ontsluiting op de rest van de stad, voor auto's en fietsers, aangewezen op de verbinding met de Vondellaan aan de noordelijke zijde en 't Goylaan in het zuiden. Dit gaat wijzigen met de uitvoering van het Ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort uit oktober 2023. Dit toekomstperspectief beschrijft maatregelen in het verkeersnetwerk om de verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Rotsoord en de binnenstad te verbeteren. De maatregelen zijn onder andere een knip voor autoverkeer bij Ledig Erf, een verplichting voor autoverkeer om vanuit de Vondellaan de Bleekstraat in te rijden (afslaggebod) en de Jutfaseweg los te koppelen van de Vondellaan. Ook worden verschillende straten, waaronder de Briljantlaan, heringericht als stadslaan en wordt in de nabije toekomst de maximumsnelheid er verlaagd naar 30 kilometer per uur.

4.2 PARKEREN

4.2.1 Fietsparkeren

De gemeente Utrecht heeft fietsparkeernormen vastgelegd. Het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen, ofwel de fietsparkeerbehoefte, is berekend door het aantal woningen en de omvang van de overige functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen. Ook is onderzocht in hoeverre dubbelgebruik van parkeerplaatsen leidt tot een lagere parkeerbehoefte op verschillende momenten van de dag/week.

De fietsparkeerbehoefte op basis van het gemeentelijk beleid is als volgt:

- 480 fietsparkeerplekken voor de bewoners van de woningen, hiervan dienen 320 fietsparkeerplekken in een laag te worden voorzien en ten minste 24 fietsparkeerplaatsen moeten geschikt zijn voor zwaardere en/of grotere fietsen.
- 39 fietsparkeerplekken als gevolg van de reductie op autoparkeren.

In het totaal is er sprake van een fietsparkeerbehoefte van 519 fietsparkeerplaatsen. Wanneer hierin wordt voorzien is sprake van een passende parkeeroplossing voor bewoners van de woningen.

Voor de overige doelgroepen (bezoekers woningen en commercieel-maatschappelijke ruimte) is het voornemen om fietsparkeerplekken te voorzien in de openbare ruimte door middel van het realiseren van fietsnietjes. Door toepassen zonder dubbelgebruik is de realisatie benodigd van 51 fietsparkeerplekken. Met toepassing van dubbelgebruik is de parkeerbehoefte 45 fietsparkeerplekken. Wanneer hier door middel van fietsnietjes in de openbare ruimte wordt voorzien, wordt voorzien in voldoende fietsparkeerplekken voor deze doelgroepen.

Er is voor wat betreft het aspect fietsparkeren gelet op voorgaande geen sprake van een aanzienlijk milieueffect, die een mer zou rechtvaardigen.

4.2.2 Autoparkeren

De gemeente Utrecht heeft haar parkeernormen vastgelegd in de bijlagen van 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht'. In de parkeernormen voor woningen wordt onderscheid gemaakt naar oppervlakte en eigendomssituatie/prijsklasse. Ook wordt in de parkeernormen onderscheid gemaakt naar de locatie van de ontwikkeling. Deze ontwikkeling ligt in 'B1- gebied'. Daarnaast is de ontwikkellocatie gelegen in een gebied dat als maatwerkgebied is aangewezen (Rotsoord).

De parkeeroplossing verschilt per doelgroep en is daarom per doelgroep uitgewerkt. Bewoners en medewerkers van de ontwikkeling hebben geen recht op een parkeervergunning op straat. In de omgeving van de ontwikkeling zijn geen gratis parkeerplaatsen beschikbaar, waarmee zij geen uitwijkmogelijkheden hebben. Daarom zijn bij de voorgenomen ontwikkeling maximaal 30 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien, welke alleen te gebruiken zijn door bewoners en medewerkers. Hierbij is geen sprake van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Voor de bewoners en medewerkers zijn in totaal 28,49 parkeerplaatsen benodigd). Conform gemeentelijk beleid wordt de parkeereis rekenkundig afgerond op hele getallen. Dat betekent dat 28 parkeerplaatsen benodigd zijn voor bewoners en medewerkers. Gegeven de 30 beschikbare parkeerplaatsen is voor deze doelgroep voorzien in een passende parkeeroplossing. Het realiseren van minder parkeerplaatsen (minimaal 28) is ook mogelijk.

Voor de bezoekers van de ontwikkeling is het uitgangspunt gehanteerd dat de parkeereis binnen acceptabele op loopafstand van de ontwikkeling wordt opgelost, waarbij gebruik kan worden gemaakt van een bestaande gemeentelijke of particuliere parkeergarage. Voor bezoekers geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 500 meter. Binnen deze acceptabele loopafstand vallen twee potentiële parkeergarages, namelijk parkeergarage Vaartsche Rijn, op circa 350 meter loopafstand en parkeergarage Rotsoord 19, op circa 250 meter loopafstand. In gemeentelijke parkeergarage Vaartsche Rijn zijn maximaal 7 parkeerplaatsen beschikbaar die door de voorgenomen ontwikkeling kunnen worden gebruikt. In de huidige opzet van de parkeeroplossing wordt geen gebruik gemaakt van deze beschikbare parkeerplaatsen. De parkeergarage bij Rotsoord 19 betreft een particuliere parkeergarage waarbij een samenwerking met ParkBee is aangegaan om een deel van de parkeergarage beschikbaar te stellen voor bezoekers van (onder andere) de ontwikkeling van de Briljantlaan. Afspraken zijn gemaakt om (een deel van) het bezoekersparkeren van het project Briljantlaan op te lossen, hierbij is aangetoond dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Toekomstige bewoners zullen worden geïnformeerd over deze parkeeroplossing voor de bezoekers. Daarmee is ook voor deze doelgroep voorzien in een passende parkeeroplossing.

Een gedeelte van de deelmobiliteit wordt daarnaast ingezet in de vorm van 5 deelmobiliteitsplekken, in een deelmobiliteitsruimte van minimaal 62,5 m² bvo. Hier is bij de voorgenomen ontwikkeling in voorzien op de begane grond nabij de entree. De resterende 7 deelauto's worden opgelost in de openbare ruimte in de directe omgeving van het plangebied. Door de deelauto's in de openbare ruimte te stallen, wordt de zichtbaarheid vergroot en daarmee het gebruik gestimuleerd. Daarmee is ook voor deze doelgroep voorzien in een passende parkeeroplossing

Gelet op voorgaande is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, geen sprake.

4.3 GELUID

4.3.1 Industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai

Door Peutz is een *Akoestisch onderzoek naar Industrielawaai, weg- en railverkeerslawaai* uitgevoerd. Hieruit volgt dat de planlocatie nabij enkele bedrijven en binnen de geluidaanbidsgebieden van weg- en railverkeer is gelegen. De hoogst berekende geluidbelasting ten gevolge van deze bronsoorten is als volgt:

- Industrie (excl. maatregelen): 53 dB(A)-etmaalwaarde;
- Wegverkeer: 53 dB L_{den};
- Railverkeer: 59 dB L_{den}.

Voor wegverkeer wordt er voldaan aan de standaardwaarde. Voor industrie (exclusief maatregelen) wordt de standaardwaarde met 3 dB overschreden. Voor railverkeer treedt een overschrijding op de standaardwaarde van 55 dB L_{den} met 4 dB.

Omdat de standaardwaarden voor Industrielawaai en railverkeerslawaai met respectievelijk 3 en 4 dB worden overschreden zijn geluidreducerende maatregelen beschouwd. Conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen van de gemeente Utrecht dient tenminste 30% van de verblijfsruimte gelegen te zijn aan de geluidluwe zijde. Een gevel is geluidluw in de gemeente Utrecht wanneer deze voldoet aan de standaardwaarde voor alle bronsoorten. Aldus dient de optredende geluidbelasting ten gevolge van Industrielawaai met tenminste 3 dB gereduceerd te worden op de westgevel en de optredende geluidbelasting ten gevolge van railverkeerslawaai met ten hoogste 4 dB gereduceerd te worden op de noord- en oostgevel. Om die reden worden in het kader van Industrielawaai ofwel bouwkundige maatregelen bij NE:EL/LEEN/The Drain gerealiseerd ofwel gebouwgebonden maatregelen in het ontwerp van het geprojecteerde appartementengebouw opgenomen. In het kader van railverkeerslawaai worden bouwkundige maatregelen opgenomen in het ontwerp voor de noord- en oostgevel. Op deze wijze zal voor alle geprojecteerde woningen een geluidluwe gevel worden gerealiseerd. Voor het treffen van de hiervoor genoemde maatregelen zal een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen in het TAM-omgevingsplan.

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van de verschillende bronsoorten ter hoogte van verblijfsgebieden berekend. Uit de resultaten blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Met een gecumuleerde geluidbelasting van 54 dB wordt het akoestisch leefklimaat als 'redelijk' gekwalificeerd. Het gezamenlijk geluid bedraagt ten hoogste 59 dB. Er dient een karakteristieke gevelwering van ten minste 26 dB voor de noordgevel te worden gerealiseerd om een binnenniveau van 33 dB te waarborgen

Met voorgaande maatregelen wordt een acceptabel woon- en leefklimaat geborgd. Aangezien de nodige maatregelen worden getroffen zal voor de toekomstige bewoners geen sprake zijn van aanzienlijke milieueffecten die een mer rechtvaardigen.

4.3.2 Geluidhinder richting de omgeving

In het kader van deze mer-beoordeling is ook relevant om te beoordelen of de voorgenomen ontwikkeling mogelijk tot een negatief effect leidt op de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling voorziet onder meer in de realisatie van woningen. Dit betreft daarmee geen (geluid)hindergevende functie voor de omgeving. Er worden echter ook commerciële en maatschappelijke functies in de plint toegestaan. Dergelijke niet-woonfuncties verhouden zich gelet op de aard van de functie goed tot een woonfunctie. Bij de nadere planuitwerking zal ervoor gezorgd worden dat een niet-woonfunctie, indien nodig, bouwkundig wordt afgescheiden van de woningen. Voor de woningen in de omgeving wordt gelet op voorgaande eveneens geen onevenredige geluidhinder verwacht. Er zijn daarmee geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

4.4 LUCHTKWALITEIT

Toetsen aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig indien een project of activiteit niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Dan gaat het bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of activiteit waarvoor een omgevingsvergunning nodig is maar waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Indien dit het geval is, is er geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) nodig. Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO₂ en PM₁₀ niet hoger is dan 1,2 µg/m³. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Dit volgt uit artikel 5.53 en 5.54 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

In artikel 5.54 van het Bkl staan standaardgevallen niet in betekenende mate aangegeven, waaronder:

- Gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan: 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen;
- Gebouwen met een kantoorfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² brutovloeroppervlak en een gelijkmatige verkeersverdeling bij twee ontsluitingswegen;
- Zowel gebouwen met een kantoorfunctie als gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties van die gebruiksfuncties, met:
 - één ontsluitingsweg: het aantal woningen maal 0,0008 en een bruto-vloeroppervlakte van kantoorfuncties en nevengebruiksfuncties daarvan in vierkante meter maal 0,000012 dat samen opgeteld kleiner is dan of gelijk is aan 1,2; of
 - twee ontsluitingswegen: een evenredig aantal woningen en een evenredig grote bruto-vloeroppervlakte van kantoorfuncties.

Eind 2024 zijn nieuwe aangescherpte Europese grenswaarden vastgesteld. Deze zullen uiterlijk eind 2026 opgenomen worden in landelijke wetgeving. Vanaf 2030 moet voldaan worden aan deze nieuwe grenswaarden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2021 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn strenger dan de grenswaarden van de EU. In januari 2025 is de nieuwe beleidsnota 'gezonde lucht voor iedereen' vastgesteld door de gemeenteraad. Daarin is vastgesteld om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2021.

figuur 5. Omgevingswaarde, WHO advieswaarden en grenswaarden

Stof	Omgevingswaarde Bkl	Grenswaarde EU 2030	WHO-advies waarde-2021	Toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	10 µg/m ³	Jaargemiddelde
PM ₁₀ (fijnstof)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	15 µg/m ³	Jaargemiddelde
PM _{2,5} (fijnstof)	25 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	Jaargemiddelde

Met de voorgenomen ontwikkeling worden maximaal 160 woningen en commerciële functies in de plint (250 m² – 350 m² bruto vloeroppervlak) mogelijk gemaakt. Op basis van de in artikel 5.54 Bkl genoemde gevallen

kan geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee in niet betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om te bepalen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zijn er concentraties luchtverontreinigende stoffen op de locatie getoetst aan de EU-grenswaarden en WHO-advieswaarden. De concentraties zijn afkomstig uit het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) en zijn in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2. Concentraties CIMLK peildatum september 2025

	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)	
Monitoringsronde 2024 Monitoringsjaar 2025	19,8	16,8	9,2	Receptor wegverkeer 30280353_614855
Monitoringsronde 2024 Monitoringsjaar 2030	16,3	15,8	8,3	Receptor wegverkeer 30280353_614855
Grenswaarde	40	40	25	

De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging en zit daarmee de ambitie van de gemeente om toe te werken naar de WHO-advieswaarden niet in de weg. Op de locatie wordt voldaan aan de EU-grenswaarden. Er wordt nu en in de nabije toekomst nog niet voldaan aan de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit zal naar verwachting wel blijven verbeteren. Er kan daarom gesteld worden dat geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen.

4.5 GEZONDHEID

De voorgenomen ontwikkeling zorgt voor nieuwe woningen en ontmoeting-/werkruimtes. Daarnaast ontstaan er extra verblijfsruimte in de openbare ruimte van Rotsoord die de verbindende schakel van de wandelroute door Rotsoord vormt. De openbare ruimte wordt na de realisatie toegevoegd en hierbij wordt een goede verblijfskwaliteit als uitgangspunt genomen.

In het nieuw te realiseren gebouw wordt het makkelijk gemaakt om te kiezen voor gezond gedrag. Het gebouw wordt zo ingericht dat:

- het vanzelfsprekend is om de trap te nemen in plaats van de lift;
- burens elkaar tegenkomen in het gebouw, maar ook in de gezamenlijke ruimten zoals de gezamenlijke binnentuin op het dak van de parkeergarage;
- de collectieve fietsenstalling gemakkelijk toegankelijk is;
- iedere woning een geluidluwe zijde heeft;
- sprake is van een gezond binnenklimaat; en
- iedere woning beschikt over een eigen buitenruimte.

Verder zijn de veel voorzieningen (sport, supermarkt, etc) op loopafstand van het projectgebied, kan men gemakkelijk de fiets pakken om de stad in te gaan, is de auto ondergeschikt en wordt het gestimuleerd om een ommetje in de buurt te maken door de aansluiting op bestaande wandelroutes.

In het projectgebied worden duidelijke maatregelen getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan gezondheid. De ontwikkeling heeft een positief effect op de groene ruimte en hiermee ook op de leefomgeving en gezondheid. Van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, is geen sprake.

4.6 WATER EN KLIMAATADAPTATIE

Het projectgebied is gelegen in het werkgebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

4.6.1 Hemelwater en waterberging

Conform het gemeentelijk beleid dient het projectgebied zo te worden ingericht dat bij een zeer extreme regenbui geen schade optreedt. Hieraan wordt voldaan, als een extreme bui van 80 mm in één uur, verwerkt kan worden zonder dat schade optreedt door instromend regenwater in gebouwen, vitale infrastructuur of nutsvoorzieningen. Ook treden er geen gezond- en veiligheidsrisico's op, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels of (verdund) afvalwater op straat. Daarnaast dient een groot deel van de neerslag (50 mm) op privaat terrein te worden geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen in voorzieningen op privaat terrein.

Het projectgebied wordt zodanig ingericht dat een regenbui van minimaal 50 mm op privaat terrein kan worden vastgehouden, teneinde de riolering te ontzien tijdens een regenbui. De regenbui wordt opgevangen op de retentiedaken. Het gebouwde oppervlakte (privaat gebied) betreft ca. 1.800 - 2.000 m². Dat betekent dat ca. 90-100 m³ regenwater dient te worden gebufferd. In de retentielaag onder de binnentuin van ca. 200-250 m² kan ca. 30-40 m³ gebufferd worden door toepassing van waterretentiekratten van 170mm hoog en in de retentielagen van de hoger gelegen daken (ca. 1.100 m²) kan ca. 40 m³ gebufferd worden door toepassing van drainagebufferlagen. Het overige regenwater (ca. 10-20 m³) wordt opgevangen in de buffertank. In de nadere uitwerking kan de exacte oplossing en dimensionering wijzigen.

De verplichting tot het realiseren van waterberging, uitgaande van het opvangen van een regenbui van minimaal 50 mm op privaat terrein, wordt opgenomen in de regels van het TAM-omgevingsplan voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6.2 Waterkwantiteit

In de huidige situatie is het projectgebied volledig verhard. In de toekomstige situatie zal het verhard oppervlak afnemen, vanwege de toevoeging van groen. Op basis van de Waterschapsverordening is het projectgebied gelegen in 'bebouwd gebied'. Op basis van artikel 4.326 lid 4 van de Waterschapsverordening geldt pas een compensatieplicht voor verhard oppervlak binnen bebouwd gebied, als er meer dan 500 m² extra verhard oppervlak wordt aangebracht. Hiervan is geen sprake.

4.6.3 Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

De nieuw aan te leggen parkeergarage wordt ten hoogste 60 cm onder maaiveld aangelegd (onderkant vloer garage) en blijft daarmee boven de grondwaterstand.

4.6.4 Klimaatadaptatie

Naast de hierboven benoemde waterberging, worden nog overige maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie getroffen:

- Een deel van het dak van de toekomstige parkeergarage wordt ingericht als collectieve ontmoetingsplek voor bewoners met voldoende schaduw voor de woonkwaliteit en reductie van hittestress.
- Er wordt voorzien in groene gevels op plintniveau. Beplanting kan hier via speciaal daarvoor geplaatste staaldraden omhoog klimmen. Op deze manier staan de planten in volle grond. De beplantingskeuze is gebaseerd op de hoeveelheid zon en gaat uit van planten die niet gaan woekeren of de gevel en/ of de gevel beschadigen. Voorgaande draagt eveneens bij aan het reduceren van hittestress.
- De daken en openbare ruimte worden benut voor een verdeling tussen zonnepanelen en beplanting en dragen zodoende bij aan de ambities op het gebied van energie, regenwateropvang en biodiversiteit. Voor de inrichting van het openbare gebied en de daktuin boven de parkeergarage ligt de focus op een mix tussen sociale interactie, klimaatadaptatie en beplanting. Voor de inrichting van de bovenste twee

daken (op de vijfde en elfde verdieping) ligt de nadruk op energieopwekking en waterretentie (klimaatadaptatie).

- Door het toevoegen van meer groen in de openbare ruimte, wordt een bijdrage geleverd aan het reduceren van hittestress.

4.6.5 Conclusie

Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen. Daar waar nodig worden de te treffen maatregelen geborgd in het op te stellen TAM-omgevingsplan voor deze ontwikkeling.

4.7 BODEM

Ter plaatse van het projectgebied is een *Milieuhygiënisch vooronderzoek en een verkennend milieukundig bodem- en asbestonderzoek* uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten worden de volgende conclusies getrokken:

- Nabij de wasboxen is in de grond en het grondwater een sterke verontreiniging met minerale olie aanwezig. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Ter plaatse van peilbuis 04 is de grond licht verontreinigd met minerale olie. Het grondwater is matig verontreinigd met minerale olie. De omvang van voorgenoemde verontreiniging is niet bekend;
- In de grond is geen asbest aangetoond.

Gelet op de onderzoeksresultaten kan de hypothese verdacht voor de onderzoekslocatie worden gehandhaafd. Op de locatie is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Uit het bodemonderzoek volgt verder dat, los van de aanwezige olieverontreinigingen, het projectgebied geschikt is voor het beoogde gebruik.

De sterke verontreiniging met minerale olie is te relateren aan de voormalige bedrijfsactiviteiten in het projectgebied. Daarmee valt het onder de zorgplicht en is sprake van een saneringsplicht. In het kader van deze saneringsplicht, is het uitvoeren van een nader bodemonderzoek noodzakelijk teneinde de omvang van de verontreiniging vast te stellen. Dit nader bodemonderzoek kan echter pas uitgevoerd worden, na sloop van de bestaande bebouwing. Sloop van de bebouwing zal pas plaatsvinden, nadat een omgevingsvergunning voor de voorgenomen ontwikkeling is verkregen. Om die reden wordt ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning, een plan van aanpak voor de sanering met uitgangspunten (saneringsdoelstelling) opgesteld. In de nog aan te vragen (en te verlenen) omgevingsvergunning kan te zijner tijd een voorschrift worden opgenomen over de uitvoering van aanvullend (ter plaatse van gesloopte opstallen) en nader (voor het afperken van de ernstige en/of onder de zorgplicht vallende verontreinigingen) bodemonderzoek en het geschikt maken voor het beoogde gebruik en het saneren van de verontreinigingen die onder de zorgplicht vallen.

Met inachtneming van de hiervoor genoemde sanerings- c.q. zorgplicht voor de locaties met de olieverontreinigingen, kan hiermee worden geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen.

4.8 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

Archeologie

Binnen het projectgebied zijn geen archeologische rijksmonumenten aanwezig. Volgens het geldende omgevingsplan ligt het projectgebied in een gebied van archeologische waarde aangeduid als WA4 en WA5.

Dat betekent dat bodemingrepen die groter zijn dan 100 m² en dieper reiken dan 30 cm beneden het maaiveld, vergunningplichtig zijn. De voorgenomen ontwikkeling van het projectgebied overschrijdt de vrijstellingsgrenzen (oppervlakte en diepte) en is daarmee vergunningsplichtig. Aan de vergunning worden voorwaarden verbonden ten aanzien van het archeologisch onderzoek dat uitgevoerd moet worden. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het grondwerk is het archeologisch vooronderzoek een indieningsvereiste. Dit bestaat uit een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek. Het bureauonderzoek is reeds uitgevoerd.

Uit de resultaten van het *Archeologisch bureauonderzoek* volgt dat in het projectgebied mogelijk nog intacte archeologische resten aanwezig zijn. Derhalve dient een verkennend booronderzoek te worden uitgevoerd om de aard en mate van intactheid van het bodemprofiel te bepalen. Voorafgaand aan het verkennend booronderzoek is conform BRL SIKB protocol 4003 een Plan van Aanpak opgesteld. In het Plan van Aanpak staat beschreven dat 15 boringen worden uitgevoerd tot ca. 3m -mv (tot in de top van de oever-/crevasseafzettingen) in relatie tot de geplande verstoringsdiepte voor halfverdiept parkeren onder de nieuwbouw. Het verkennend booronderzoek wordt voor de bouwaanvraag uitgevoerd.

Hoewel het niet het doel is van het verkennend booronderzoek om archeologische vindplaatsen op te sporen, zal tijdens het booronderzoek toch op archeologische indicatoren worden gelet. Hiertoe zullen archeologisch relevante bodemlagen zullen worden gezeefd over een zeef met een maaswijdte van max. 4 mm (zand) en/of versneden/verbrokkeld (klei/veen) en gecontroleerd op de aanwezigheid van archeologische indicatoren.

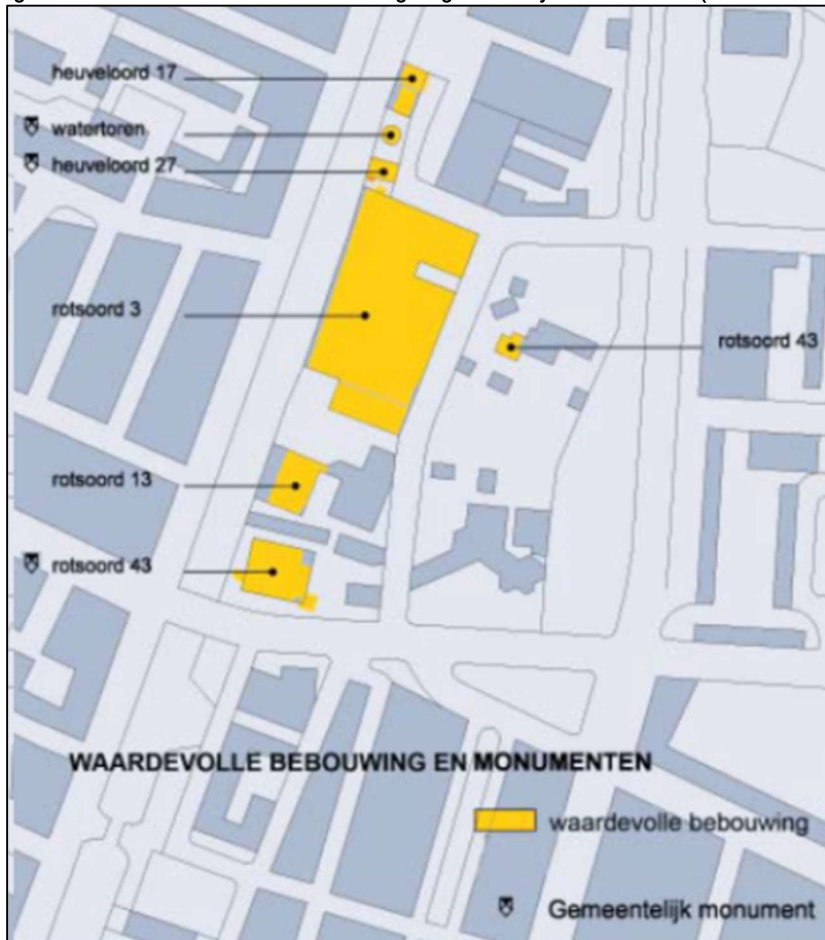
In het TAM-omgevingsplan wordt geborgd dat voorafgaand aan de bouwaanvraag, een archeologisch vervolgonderzoek moet worden overhandigd. Gelet op voorgaande is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, geen sprake.

Cultuurhistorie

Rotsoord kenmerkt zich, zoals de gehele Vaartsche Rijnstrook, door variatie in bebouwing, in maat en schaal, in bouwhoogte, in oriëntatie en in functies. Bebouwing en open ruimtes wisselen elkaar op ongeordende wijze af. Door het sterke lineaire karakter van de Vaartsche Rijn is het gebied toch nog enigszins als eenheid te herkennen. Het gebied is parallel aan de Vaartsche Rijn ontwikkeld. De kavels zijn, vanwege de oorspronkelijke bebouwing van bedrijven en buitenplaatsen, ongelijk van afmeting en staan loodrecht op de Vaartsche Rijn. Ter plaatse van Rotsoord is de Vaartsche Rijnstrook betrekkelijk breed. Het noordoostelijk deel van de strook richt zich meer op de Briljantlaan. Het zuidoostelijke deel van het gebied bestaat voornamelijk uit openbaar groen en de kinderboerderij. Dit deel is meer naar binnen gericht. De bouwhoogte varieert over het algemeen van 1 tot 3 lagen, alleen een klein deel van Pastoe en het gebouw van politie en brandweer is hoger (4 tot 5 lagen). De watertoren komt met een hoogte van circa 35 meter overal boven uit. Recentelijker zijn er meer ontwikkelingen waarbij de bouwhoogte ietwat hoger is, zoals de woningbouwontwikkeling aan Rotsoord 7 en de Helling 12 - 14.

De huidige bebouwing aan de Briljantlaan 11 - 15 is niet aangemerkt als waardevolle bebouwing of als gemeentelijk monument. Ook staat de Briljantlaan 11 - 15 niet op de meest recente monumentenlijst. Op figuur 6 zijn de monumenten en waardevolle bebouwing in de omgeving van het plangebied opgenomen.

figuur 6. Overzicht waardevolle bebouwing en gemeentelijke monumenten (bron: Ruimtelijke visie Rotsoord)



De basishoogte van Rotsoord is circa vijf bouwlagen. Voor het accent mag tweemaal de basishoogte toegelaten worden, met daarbij vanwege de ligging van het plangebied nabij een grootschalige openbare ruimte maximaal twee extra verdiepingen. Dit komt neer op een maximale hoogte van het accent van twaalf bouwlagen. In praktijk komt dit voor het accent overeen met circa 40 meter. De maximale bouwhoogte is daarmee vergelijkbaar met de hoogte van de watertoren. Met de ontwikkeling wordt een plan gerealiseerd die passend is binnen Rotsoord en de kwaliteit waarborgt van het gebied. Van aanzienlijke milieueffecten op de omliggende waardevolle bebouwing is dan ook geen sprake.

4.9 GEUR

Bij de ontwikkeling van het project wordt voorzien in woningen (geurgevoelige functies) in de nabijheid van de horecagelegenheden LE:EN en NEEL). In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels voor horeca en geur. Deze houden in dat de geur door een activiteit bij een geurgevoelig gebouw of locatie aanvaardbaar moet zijn. Het gaat daarbij om gebouwen met de volgende functies: wonen, gezondheidszorg, kinderopvang en onderwijs. De gemeente beoordeelt wat aanvaardbaar is. Maatregelen die nodig zijn voor de aanvaardbaarheid worden geborgd via regels in het omgevingsplan. Bijvoorbeeld door het beperken van de openingstijden van het restaurant of het beperken het type horeca (bijvoorbeeld geen afhaalzaken). Zoals reeds beschreven is sprake van een (richt)afstand van ruim 10 meter tussen de woningen in het plangebied en de horecavestigingen LE:EN en NEEL. Op basis van de VNG-handreiking uit 2009 is met deze afstand geen sprake van een activiteit die onevenredige geurhinder veroorzaakt.

Daarnaast betreffen de voorgenomen commerciële functies in het plangebied geen functies die geurhinder veroorzaken (al dan niet bouwkundig afgescheiden van woningen).

Gelet op voorgaande resultaten is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, geen sprake.

4.10 NATUUR

In het kader van natuurbescherming dient de aan- of afwezigheid van beschermde soorten vastgesteld te worden en de invloed op beschermde natuur bepaald te worden.

Soortenbescherming

Bij de voorgenomen ontwikkeling wordt de huidige bebouwing gesloopt en komt hiervoor nieuwbouw in de plaats. Derhalve is een *Ecologische quickscan* uitgevoerd. Uit de quickscan is gebleken dat nader onderzoek uitgevoerd moet worden naar de gierzwaluw en naar zomer-, kraam- en paarverblijfplaatsen van de gewone, kleine en dwergvleermuis, grootoorvleermuis, laatvlieger en meervleermuis. Hieruit volgt dat er geen verblijfplaatsen zijn aangetroffen. Een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna activiteit is niet benodigd.

Daarnaast is uit de quickscan gebleken dat alle vogelnesten in functie zijn beschermd. Alle werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (circa 1 maart – 15 augustus, afhankelijk van klimatologische omstandigheden) plaats te vinden. Wanneer de werkzaamheden in het broedseizoen worden uitgevoerd, dient vooraf een broedvogelcheck te worden gedaan door een deskundige. Wanneer nesten worden aangetroffen die in gebruik zijn, dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden totdat het nest verlaten is.

Tot slot is gebleken dat de rugstreeppad zich kan vestigen wanneer de werkzaamheden beginnen. Er wordt geadviseerd om tijdens werkzaamheden het ontstaan van poelen water en open zand te voorkomen. Wanneer een rugstreeppad zich vestigt in een poel, dan is dit water als voortplantingsplaats beschermd van mei tot en met juli. Werkzaamheden dienen uitgesteld te worden totdat de poel verlaten is.

Gelet op voorgaande is, met inachtneming van de voorwaarden die gelden voor een evt. noodzakelijke omgevingsvergunning, geen sprake van aanzienlijke negatieve milieueffecten.

Gebiedsbescherming

Voor wat betreft beschermde gebieden is geconstateerd dat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van een Natura 2000-gebied, het Natuurnetwerk Nederland (NNN), beschermd weidevogelgebied of een (gemeentelijke) verbindingszone. Het meest nabijgelegen NNN-gebied ligt op circa 2 km ten oosten van het projectgebied. De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden zijn de Oostelijke Vechtplassen op een afstand van circa 7,4 kilometer. Overige Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 10 kilometer afstand.

Uit de *Stikstofdepositieberekening* volgt dat het projecteffect van de voorgenomen ontwikkeling in zowel de bouwfase als de gebruiksfase ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit is daarom niet noodzakelijk.

Gelet op voorgaande resultaten is van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, geen sprake.

4.11 EXTERNE VEILIGHEID

Verwezen wordt naar de beoordeling in paragraaf 2.6 van deze aanmeldnotitie. Op het gebied van externe veiligheid doen zich geen aanzienlijke milieueffecten voor, die een mer zouden rechtvaardigen.

4.12 TRILLINGEN

De regels uit het omgevingsplan van de Gemeente Utrecht over trillingen zijn niet van toepassing voor wonen (paragraaf 22.3.5). Voor woningen langs het spoor (vooral met goederenvervoer) gelden hierdoor geen instructieregels. Met de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen kunnen plannen worden gemaakt voor het beschermen van de leefomgeving. Uit deze handreiking volgt dat de gebruikelijk gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst een zone tot 100 meter van het spoor is. Uit verschillende trillingsonderzoeken blijkt dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden die boven de streefwaarde voor V_{max} van 0,1 komen. Een zone van 100 meter voldoet daarom in veel situaties. Er zijn echter ook enkele locaties in Nederland waar op een afstand groter dan 100 meter van het spoor toch sprake is van klachten van hinder door spoortrillingen. De oorzaak hiervan is dan een combinatie van verschillende factoren: er is sprake van een specifieke grondopbouw in combinatie met zwaar treinverkeer en trillingsgevoelige gebouwen. In dergelijke situaties kan hinder optreden tot grotere afstanden tot het spoor dan 100 meter tot aan 200-250 meter. De kans van optreden van trillingshinder door spoor op afstanden groter dan 250 meter wordt verwaarloosbaar klein geacht. Het projectgebied is op circa 280 meter van het spoor gelegen. Conform de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen wordt dan ook geen trillingshinder verwacht.

Daar komt bij dat de voorgenomen ontwikkeling niet voorziet in functies die trillingshinder voor de omgeving tot gevolg hebben.

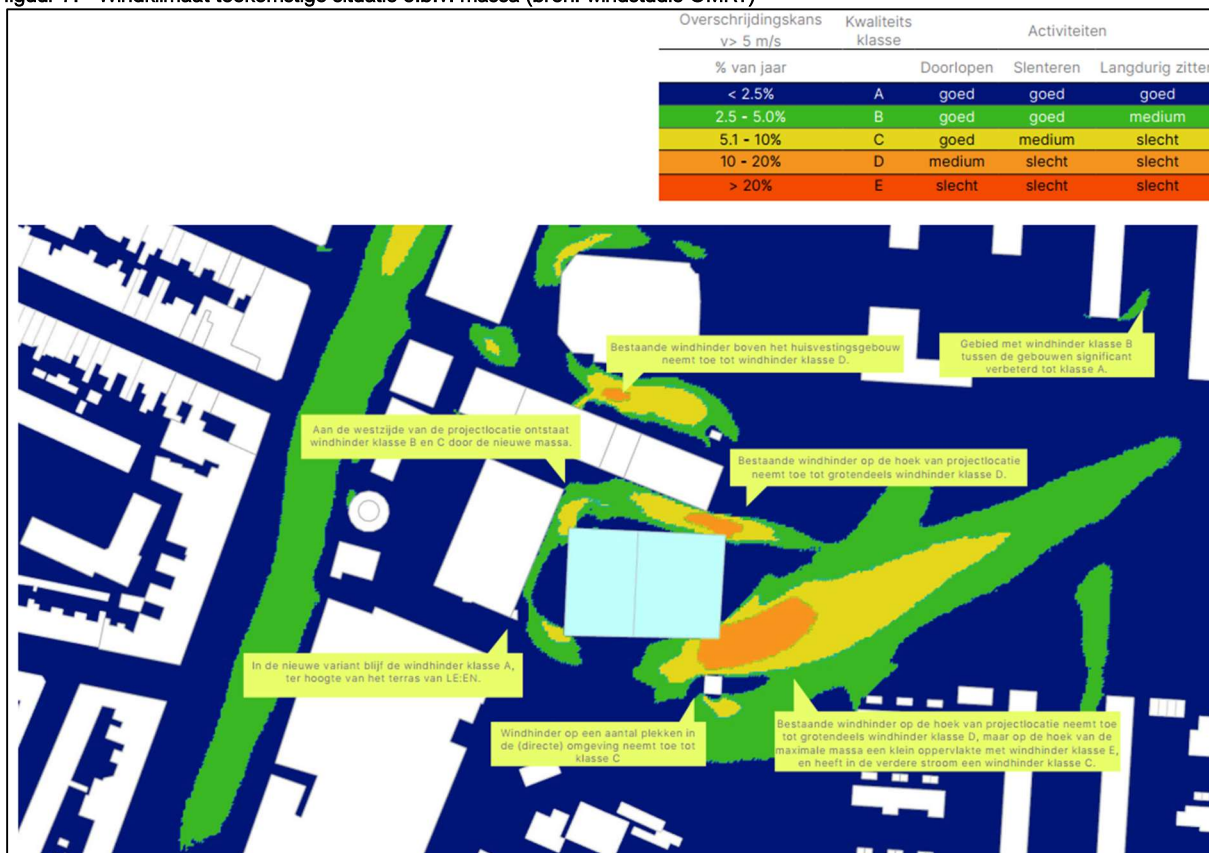
Van aanzienlijke milieueffecten, die een merzouden rechtvaardigen, is geen sprake.

4.13 RUIMTELIJKE KWALITEIT

4.13.1 Windhinder

Ten behoeve van het aspect windhinder is een *Windhinderonderzoek* uitgevoerd met als doel het windklimaat nabij het projectgebied inzichtelijk te maken op straatniveau in de directe omgeving van het projectgebied. Het lokale windklimaat wordt in het onderzoek inzichtelijk gemaakt aan de hand van de methode zoals omschreven in de NEN 8100. De resultaten laten zien dat zowel in de huidige als toekomstige situatie geen sprake is van windgevaar. Op figuur 7 is het windklimaat van de toekomstige situatie weergegeven.

figuur 7. Windklimaat toekomstige situatie o.b.v. massa (bron: windstudie OMRT)



Uit de analyse van de toekomstige situatie op basis van het huidige ontwerp volgt dat de resultaten in eerste opzicht vergelijkbaar zijn met de maximale planologische variant. Echter, omdat het nieuwe ontwerp minder massief is, zijn de contouren van de windhinderklassen kleiner. Er is dus minder windhinder in het gebied ten opzichte van de maximale planologische variant.

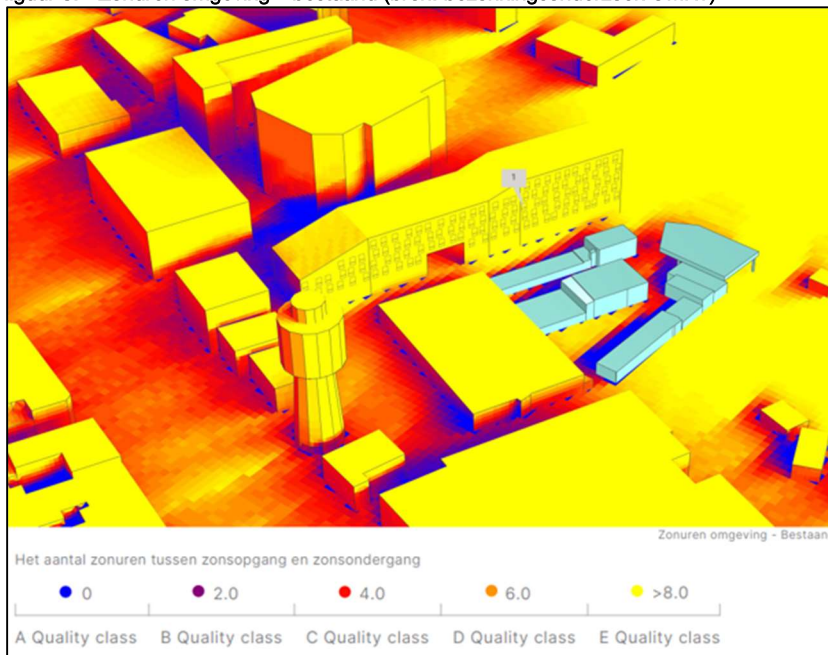
Van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, is in beide gevallen geen sprake.

4.13.2 Bezonnin

Het effect van het bouwplan op de bezonnin en schaduwwerking binnen en buiten het projectgebied is in een *Bezonningsonderzoek* onderzocht. Hierbij is gekeken naar het aantal zonuren op gevels en buitenruimtes. In het vigerende omgevingsplan zijn geen eisen opgenomen ten aanzien van bezonnin. Als uitgangspunt voor het onderzoek is de lichte TNO norm aangehouden.

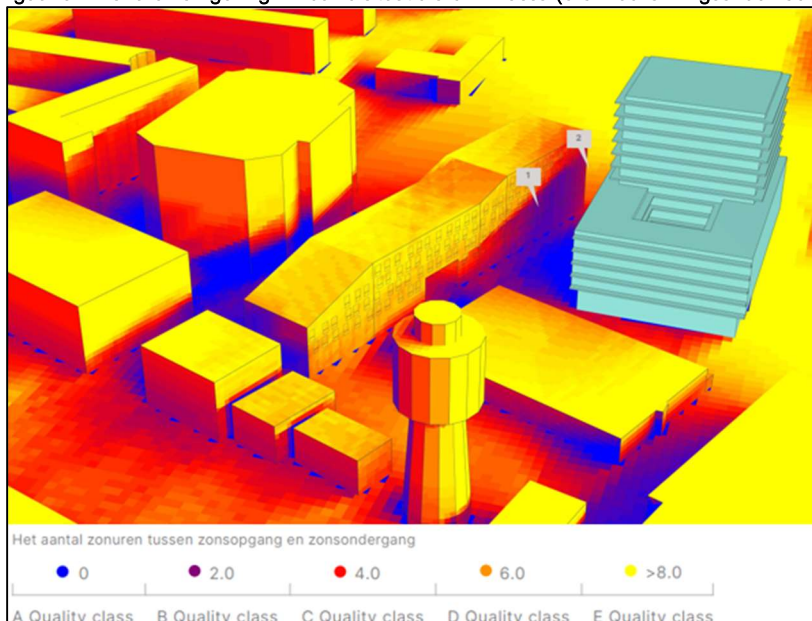
In het bezonningsonderzoek is de bestaande situatie geanalyseerd. Het projectgebied heeft aan de noord- en westzijde aangrenzende bebouwing. Aan de westzijde staat een voormalige, industriële loods, nu gevuld met meerdere functie (geen woonfunctie), en aan de noordzijde bevindt zich een huisvestingsgebouw. Omdat dit gebouw op de begane grond geen woonfunctie heeft, zijn de zonuren berekend op de eerste verdieping (5,75m hoogte). In de huidige situatie zijn er geen gevels van woningen ten noordnoordoosten van de projectlocatie die minder dan 2 uur zonuren ontvangen.

figuur 8. Zonuren omgeving – bestaand (bron: bezonningsonderzoek OMRT)



Voor de toekomstige situatie is een model gemaakt op basis van de maximaal planologische variant en een model gemaakt op basis van het huidige ontwerp. De maximale massa beïnvloedt de zonuren in de directe omgeving, maar heeft vooral invloed op het huisvestingsgebouw te noorden van het projectgebied. Bij marker '1' (zie figuur 8) zorgt het plaatsen van de maximale massa ervoor dat de zonuren op de gevel van 9,5 uren verlagen tot waarden variërend van 1 uur tot 1,75 uren. Er zijn 23 ramen waar het aantal zonuren onder de 2 uur komen. Dit geldt alleen voor het donkerste toetsmoment (19 februari en 21 oktober). Op de hoek, bij marker '2' (zie figuur 8), blijft het aantal zonuren op 2 uur en wordt voldaan aan de norm. Vanaf 21 maart voldoen alle ramen aan de minimumeis van 2 mogelijke bezonningsuren.

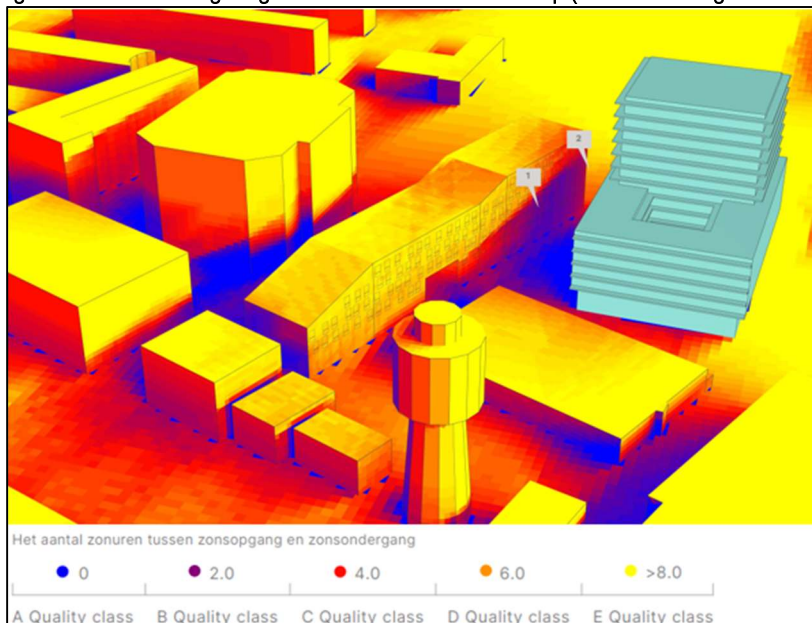
figuur 9. Zonuren omgeving – nieuwe situatie o.b.v. massa (bron: bezonningsonderzoek OMRT)



Naast de maximale planologische variant, is ook beschouwd wat het aantal zonuren in de omgeving is op basis van het beoogde ontwerp. Ook het nieuwe ontwerp beïnvloedt met name de zonuren van het

huisvestingsgebouw ten noorden van het projectgebied. Vergeleken met de maximale planologische variant heeft het nieuwe ontwerp minder negatieve invloed op de woningen ten noorden. De afname in het aantal zonuren is gelijk, maar in plaats van 23 ramen zijn er 14 ramen waar het aantal zonuren onder de 2 uur komen. Dit geldt – net als bij de maximale planologische variant – alleen voor het donkerste toetsmoment (19 februari en 21 oktober).

figuur 10. Zonuren omgeving – nieuwe situatie o.b.v. ontwerp (bron: bezonningsonderzoek OMRT)



Uit het onderzoek van OMRT volgt dat voor enkele woningen (ramen) niet voldaan wordt aan de lichte TNO-norm. De afname doet zich enkel voor op de maatgevende dag (19 februari) waarbij de bezonningsduur circa 1 uur bedraagt. Vanaf 21 maart voldoen alle ramen aan de minimumeis van 2 mogelijke bezonningsuren. Voor de woningen is daarmee nog altijd sprake van een goed woon- en leefklimaat. Hier komt bij dat de ontwikkeling tot een aanzienlijke verbetering van de openbare ruimte en het gebied zorgt. De huidige, verouderde bedrijfsbebouwing wordt gesloopt. Met de nieuwe ontwikkeling, waarmee woningen en maatschappelijk-commerciele ruimten toegevoegd worden, geven een nieuwe kwaliteitsimpuls aan het gebied - mede door de groene invulling van het nieuw toe te voegen openbare ruimte. Van aanzienlijke milieueffecten, die een mer zouden rechtvaardigen, is dan ook geen sprake.

5 CONCLUSIE MER-BEOORDELING

Uit hoofdstuk 2 volgt dat er, indien nodig met inachtneming van het treffen van maatregelen, geen aanzienlijke milieu effecten naar aanleiding van de ontwikkeling verwacht hoeven te worden. Deze maatregelen luiden als volgt:

- Omdat de standaardwaarden voor industrielawaai en railverkeerslawaaai met respectievelijk 3 en 4 dB worden overschreden zijn geluidreducerende maatregelen noodzakelijk. Conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen van de gemeente Utrecht dient tenminste 30% van de verblijfsruimte gelegen te zijn aan de geluidluwe zijde. Een gevel is geluidluw in de gemeente Utrecht wanneer deze voldoet aan de standaardwaarde voor alle bronsoorten. Aldus dient de optredende geluidbelasting ten gevolge van industrielawaai met tenminste 3 dB gereduceerd te worden op de westgevel en de optredende geluidbelasting ten gevolge van railverkeerslawaaai met ten hoogste 4 dB gereduceerd te worden op de noord- en oostgevel. Om die reden worden in het kader van industrielawaai ofwel bouwkundige maatregelen bij NE:EL/LEEN/The Drain gerealiseerd ofwel gebouwgebonden maatregelen in het ontwerp van het geprojecteerde appartementengebouw opgenomen. In het kader van railverkeerslawaaai worden bouwkundige maatregelen opgenomen in het ontwerp voor de noord- en oostgevel. Op deze wijze zal voor alle geprojecteerde woningen een geluidluwe gevel worden gerealiseerd.
- Het realiseren van waterberging, uitgaande van het opvangen van een regenbui van minimaal 50 mm op privaat terrein.
- In het nieuw te realiseren gebouw wordt het makkelijk gemaakt om te kiezen voor gezond gedrag. Het gebouw wordt zo ingericht dat:
 - o het vanzelfsprekend is om de trap te nemen in plaats van de lift;
 - o burens elkaar tegenkomen in het gebouw, maar ook in de gezamenlijke ruimten zoals de gezamenlijke binnentuin op het dak van de parkeergarage;
 - o de collectieve fietsenstalling gemakkelijk toegankelijk is;
 - o iedere woning een geluidluwe zijde heeft;
 - o sprake is van een gezond binnenklimaat; en
 - o iedere woning beschikt over een eigen buitenruimte.
- De volgende maatregelen worden op het gebied van klimaatadaptatie getroffen:
 - o Een deel van het dak van de toekomstige parkeergarage wordt ingericht als collectieve ontmoetingsplek voor bewoners met voldoende schaduw voor de woonkwaliteit en reductie van hittestress.
 - o Er wordt voorzien in groene gevels op plintniveau. Beplanting kan hier via speciaal daarvoor geplaatste staaldraden omhoog klimmen. Op deze manier staan de planten in volle grond. De beplantingskeuze is gebaseerd op de hoeveelheid zon en gaat uit van planten die niet gaan woekeren of de gevel en/ of de gevel beschadigen. Voorgaande draagt eveneens bij aan het reduceren van hittestress.
 - o De daken en openbare ruimte worden benut voor een verdeling tussen zonnepanelen en beplanting en dragen zodoende bij aan de ambities op het gebied van energie, regenwateropvang en biodiversiteit. Voor de inrichting van het openbare gebied en de daktuin boven de parkeergarage ligt de focus op een mix tussen sociale interactie, klimaatadaptatie en beplanting. Voor de inrichting van de bovenste twee daken (op de vijfde en elfde verdieping) ligt de nadruk op energieopwekking en waterretentie (klimaatadaptatie).
 - o Door het toevoegen van meer groen in de openbare ruimte, wordt een bijdrage geleverd aan het reduceren van hittestress.

Door het uitblijven van aanzienlijke milieueffecten kan worden geconcludeerd dat er geen volledige milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen en dat er geen milieueffectrapport (mer) nodig is.

Middels voorliggende aanmeldnotitie wordt het bevoegd gezag verzocht het besluit te nemen dat, gezien de kenmerken van het potentiële effect, geen nadere mer-beoordeling nodig is.