

Vleutensevaart BV
Vleutensevaart 100
3532 AD UTRECHT

Behandeld door	A. van Driel	Datum	7 januari 2019
Doorkiesnummer		Ons kenmerk	4205054/20190701
E-mail	arnold.van.driel@utrecht.nl	Onderwerp	Vleutensevaart 50-100
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk	VV 50-100 d.d. 21-12-2018	Verzonden	08 JAN. 2019
Uw brief van	21 december 2018 (email)		

Geachte heer, mevrouw,

In uw email van 21 december 2018 heeft u ons voor het project Vleutensevaart 50-100 een aanmeldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling gestuurd. De aanmeldnotitie is conform de criteria zoals bepaald in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn opgesteld.

Het project (realiseren van een hotel met restaurant, een sportschool en/of bedrijfsverzamelgebouw en het realiseren van 30 woningen) is opgenomen in onderdeel D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject). Het project blijft onder de drempelwaarden die bij deze categorie in het Besluit mer is opgenomen.

Op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit mer moet het bevoegd gezag, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, nog wel een beslissing nemen over de vraag of er een milieueffectrapport nodig is voor deze ontwikkeling. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de door ons ontvangen aanmeldnotitie. De aanmeldnotitie is beoordeeld en hieruit blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het bevoegd gezag, heeft besloten dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen en er geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,
krachtens door deze verleend mandaat ¹



F.J. Middelbos – Kamstra
Gildemeester / manager Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Bijlage 1 Aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling Vleutensevaart 50-100, d.d. 21 december 2018

^[1] Op grond van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, d.d. 19 december 2017, (Vaststelling Mandaatregister Gemeente Utrecht 2018), zoals opgenomen in het Gemeenteblad van Utrecht 2017, nummer 460 en zoals gepubliceerd op 2 januari 2018.

Contactpersoon Martijn Gerritsen

Datum 21 december 2018

Kenmerk N001-1267811MPL-V01-agv-NL

Status Definitief

Vormvrije m.e.r.-beoordeling Vleutensevaart 50-100, Utrecht

1 Inleiding

De huidige eigenaar is voornemens het voormalige hoofdkantoor van Sara Lee (Vleutensevaart 100) te herontwikkelen tot een hotel met restaurant, vergader- en congresaccommodatie en kantoorruimte. Ook het naastgelegen pand (Vleutensevaart 50) wordt in de toekomst bij de ontwikkelingen betrokken en wordt omgebouwd tot sportschool en/of bedrijfsverzamelgebouw. Op de kop van het parkeerdek wordt het mogelijk gemaakt om een appartementencomplex te realiseren voor maximaal 30 woningen.

Het plangebied ligt in de wijk West en is globaal begrensd door de Keulsekade en het Merwedekanaal aan de zuidwestzijde, de Vleutensevaart aan de noordzijde en het Spinozaplantsoen aan de oostzijde (zie figuur 1). Voor het transformeren van de bestaande gebouwen en de nieuwbouw van het appartementengebouw moet het bestemmingsplan gewijzigd worden en ten behoeve hiervan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig om te bepalen of er belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.



Figuur 1: Plangebied Vleutensevaart 50-100

2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die m.e.r. plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r. procedure wenselijk/noodzakelijk maken. De voorgenomen activiteit is opgenomen in bijlage D categorie 11.2 van het Besluit m.e.r., maar blijft onder de drempelwaarde. Daarom is het voor de voorgenomen activiteit noodzakelijk een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Dit moet op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit mer. Op grond van dat artikel dient ook voor 'overige gevallen' beoordeeld te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

De toetsing is gedaan aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III, EU richtlijn 2014/52/EU. Dit betreffen 1) de kenmerken van het project, 2) de plaats van het project en 3) de kenmerken van het potentiële effect.

3 Toetsing

Er is gebruikgemaakt van diverse onderzoeksrapporten. Hiervan zijn literatuurverwijzingen in de voetnoten opgenomen.

Projectnaam	Vleutensevaart 50-100, Utrecht
1) Kenmerken van het project	
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	Er worden bestaande gebouwen getransformeerd en gebouwd volume toegevoegd. Het plangebied krijgt grotendeels een nieuwe functionele invulling met een combinatie van wonen, hotel, kantoor, vergader- en congresfaciliteiten, horeca en ondersteunende functies. Deze functies worden ondergebracht Vleutensevaart 100, Vleutensevaart 50 en in een nieuw te ontwikkelen appartementengebouw. Op het terrein bevinden zich momenteel in totaal 445 parkeerplaatsen. Het parkeerdek behoudt zijn functie en zal zowel voor het fabriekscomplex van D.E. als voor de nieuwe functies worden gebruikt. Het programma ziet er als volgt uit: <u>Vleutensevaart 100:</u> 857 m² bvo horeca en vergader- en congresfaciliteiten, 630 m² terras (begane grond); 952 m² bvo vergader- en congresaccommodatie (1e en 5e verdieping); 2.100 m² bvo hotel (2e, 3e en 4e verdieping), op de begane grond zijn ondersteunende functies toegestaan; 984 m² bvo kantoor (1e en 5e verdieping). <u>Vleutensevaart 100 (in totaal ca. 720m² bvo):</u> - sport (fitness) en daarmee samenhangende maatschappelijke dienstverlening; - bedrijfsverzamelgebouw. <u>Nieuwbouw:</u> - maximaal 30 woningen (maximaal 6 bouwlagen), in totaal 3.100 m² bvo). In bijlage 1 is de uitgangspuntenkaart waarop de beoogde ontwikkeling inzichtelijk wordt gemaakt opgenomen. Deze ontwikkeling valt onder de D lijst, artikel 11.2 van het Besluit m.e.r. (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen). Daarbij geldt een drempelwaarde van 100 hectare of meer. De geplande ontwikkeling blijft beneden de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor activiteiten die op de D lijst voorkomen maar onder drempelwaarden liggen, dient wel een vormvrije m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd.
Cumulatie met andere projecten	Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten, omdat in de directe omgeving geen andere projecten worden uitgevoerd.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen	Tijdens de werkzaamheden en de gebruiksfase daarna vindt er geen productie van stoffen plaats, die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen of tot effecten voor de bodem- en waterkwaliteit. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.
Verontreiniging en hinder	Zowel tijdens de bouw als daarna zijn de aspecten geur, geluid, trillingen, milieuhinder en bedrijvigheid, luchtkwaliteit, bodem en water en verkeer/parkeren van belang. Deze aspecten komen verder aan bod bij de beschrijving van milieueffecten.
Risico voor ongevallen	De beoogde realisatie van maximaal 30 nieuwe woningen en het transformeren van gebouwen waarbij zij een nieuwe functionele invulling krijgen, zorgen niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er



	worden naar huidig inzicht geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.
2) Plaats van het project	
Bestaande grondgebruik	In het plangebied staan drie opstallen. Vleutensevaart nummer 100 is het voormalige hoofdkantoor van Sara Lee/D.E., gebouwd in 1989, met een oppervlakte van ca. 6.350 m² (bvo). Vleutensevaart 50, gebouwd in 1983 met een oppervlakte van ca. 720 m² (bvo), is de vroegere geschenkenwinkel waar ook de Arbo dienst en sportfaciliteit van D.E. zijn gehuisvest. Op het oostelijke deel van het terrein staat een parkeerdek/garage. Er zijn 408 parkeerplaatsen beschikbaar; 300 plaatsen zijn aan D.E. verhuurd. Het voormalige hoofdkantoor aan de Vleutensevaart nummer 100 telt 6, deels 7 verdiepingen. De open ruimte er omheen is ter plaatse van het kantoorgebouw en ten westen van de geschenkenwinkel hoofdzakelijk groen ingericht en rondom het dek hoofdzakelijk verhard. Het plangebied ligt op een binnenstedelijk bedrijventerrein. In bijlage 2 is een luchtfoto en een situatietekening met daarop de huidige situatie opgenomen.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Niet van toepassing.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, HA/richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	Het betreft een binnenstedelijk gebied. Hieronder wordt per thema ingegaan op mogelijke aanwezige waarden in het plangebied. Geur In de directe nabijheid van het plangebied bevindt zich de fabriek van Douwe Egberts (D.E.). In juni 2016 is door de gemeente Utrecht een Besluit maatwerkvoorschriften verleend voor D.E. Utrecht. In deze beschikking zijn voorschriften voor geur opgenomen. In het geurrapport¹ bij het besluit is onderzoek gedaan naar de geurbelasting op drie toetslocaties: Spinozaplantsoen, gevel voormalige hoofdkantoor en de nieuwe appartementen nabij parkeergarage. Uit dit onderzoek blijkt dat op de toetslocaties wordt voldaan aan de maximale geurbelasting van 4,8 ge/m³ als 98-percentiel. De nieuwe ontwikkeling heeft dus geen invloed op de bestaande geurcontour. Geluidhinder In het kader van de bestemmingswijziging en het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) is een akoestisch onderzoek verricht². Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op de nieuwe appartementen ruim onder de 48 dB ligt. De cumulatieve geluidbelasting van alle wegen (zonder aftrek) is 49 dB of lager. Verkeerslawaaai vormt hiermee geen belemmering voor realisatie van het plan en de geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor geluidhinder. Voor spoorweglawaaai wordt in art. 1.4 Bgh de omvang van de geluidzone geregeld. De zone strekt zich uit vanaf de as van de spoorweg tot de breedte aan weerszijden van de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De afstand tussen het plangebied tot de spoorbrug bedraagt circa 360 meter. De zonebreedte vanaf het maatgevende GPP punt is 300 meter. Dit houdt in dat het plangebied buiten de geluidzone van het spoor valt. Op één locatie valt het plangebied voor een klein deel binnen de zonebreedte. Op deze locatie wordt het geluid echter afgeschermd door de

¹ Witteveen+Bos, april 2016: Geuronderzoek melding Activiteitenbesluit JDE Utrecht. Kenmerk: UT384-3/16-007.224.

² Groenewold, november 2017: Akoestisch onderzoek wegverkeer en parkeren functiewijziging Vleutensevaart 50-100 Utrecht. Kenmerk: Nov.17-v8 definitief.

	aanwezige bebouwing van Douwe Egberts. Bovendien worden de gevels aan de spoorzijde als dove gevels uitgevoerd, mede in verband met de geluidsproductie door Douwe Egberts. Trillingen Rond het spoor zijn soms trillingen voelbaar. Van passerende treinen, of van werkzaamheden aan het spoor of station. Voor trillingen door rijdende treinen zijn er nu geen wettelijke normen. Wel dient er vanuit goede ruimtelijke ordening rekening te worden gehouden met de invloed van trillingen. Kenniscentrum InfoMil geeft aan dat het onderzoeksgebied van trillingen bij (spoor)wegen meestal ligt binnen een afstand van ongeveer 100 meter vanaf de bron. Buiten dit gebied treden bijna nooit voelbare trillingen op. Tussen het plangebied van Vleutensevaart 50-100 en de spoorlijn ligt circa 360 meter. Daarmee is de kans op voelbare trillingen in het plangebied vrijwel uit te sluiten. De geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige gevolgen wat betreft trillingen afkomstig van spoorwegen. Milieuhinder en bedrijvigheid Het aspect milieuzonering is bij dit project in twee richtingen van belang: 1. Ten eerste de realisatie van woningen (gevoelige bestemming) in de nabijheid van D.E., de nieuw te realiseren functies in de bestaande gebouwen en het parkeerdek. Op dit onderdeel is besloten dat de nieuwe appartementen een dove west- en noordgevel krijgen, zodat er geen beperkingen zijn met betrekking tot het gebruik van het voormalige hoofdkantoor en het parkeerdek voor het geluidaspect. Daarnaast is uit onderzoek³ gebleken dat het appartementengebouw aan de Vleutensevaart / Keulsekade met een maximale bouwhoogte van ca. 19 meter ook niet conflicteert met de geurcontour van Douwe Egberts. 2. Ten tweede beschouwd vanuit de effecten van het plan op de bestaande woningen aan het Spinozaplantsoen. Op één woning na voldoet het geluidniveau vanwege het parkeren op alle bestaande woningen aan de streefwaarden. Bij de woning die hier buiten valt is echter slechts sprake van 1dB(A) overschrijding overdag en is er geen onacceptabele hinder en slaapverstoring te verwachten. Daarnaast is uit het geluidsrapport⁴ gebleken dat er geen geluidshinder te verwachten is afkomstig van een mogelijk toekomstig buitenterras. De conclusie is dat een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd en dat D.E. niet in de bedrijfsvoering wordt belemmerd. De geplande werkzaamheden hebben dus in beide genoemde richtingen geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor milieuhinder en bedrijvigheid. Externe veiligheid In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft de volgende resultaten opgeleverd: ▪ Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen: in of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. ▪ Bedrijven die vallen onder het Bevi: in het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven, evenals dat er buiten het plangebied geen Bevi bedrijven zijn die van invloed zijn op het plangebied. ▪ Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water: gezien de afstand tot de A2 en het feit dat de betreffende spoorlijn bij het plangebied geen deel uitmaakt van het zgn. Basisnet vormen wegen en spoorwegen geen belemmering voor de ontwikkeling.
--	--

³ Peutz, oktober 2017: Geprojecteerde appartementengebouw Vleutensevaart 100 te Utrecht: geur vanwege Douwe Egberts. Kenmerk: JHa/ JHa/KS/O 15934-1-NO-001.

⁴ Groenewold, november 2017: Geluidemissie stemgeluid terras restaurant Vleutensevaart 100 Utrecht. Kenmerk: Nov.17-v5 definitief.

	Tot slot legt het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdamrijnkanaal (ARK) geen beperkingen op aan het plan. Voor het ARK bestaat geen PR 10-6 contour die op de oever komt. Wel geldt er op basis van het Bevt een vrijwaringszone/plasbrandaandachtsgebied. Aangezien de vrijwaringszone geen overlap heeft met het plangebied is er geen strijdigheid met het Bevt. Het groepsrisico is laag en wordt als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het ARK legt geen beperkingen op aan het plan. De ontwikkeling wordt dus verder niet beperkt door een toename van risico's op het vlak van externe veiligheid. Luchtkwaliteit Voor het plan is (ruim) gerekend met 1.200 extra verkeersbewegingen gemiddeld per dag richting het plangebied met een aandeel van 0,8 vrachtwagens. Met de NIBM-tool is een berekening uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een 'niet in betekenende mate' plan⁵. De tool berekent een volledig worstcase-bijdrage aan luchtkwaliteit. Uit de berekening blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer niet "in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor luchtkwaliteit. Bodem Op het terrein aan de Vleutensevaart 50 en 100 is een actualiserend bodemonderzoek⁶ en twee aanvullende onderzoeken^{7 8} uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat op de locatie van de beoogde appartementen licht tot sterk verhoogde gehalten PAK, minerale olie en matig verhoogde gehalten zware metalen zijn aangetroffen. Bij de toplaag van huidig en toekomstig groen zijn slechts lichte verontreinigingen waargenomen. Op basis van de resultaten bestaan vanuit milieuhygiënisch oogpunt echter geen bezwaren tegen de nieuwbouw, aangezien er wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden van de gemeente Utrecht. De geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor bodem. Ecologie De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de Wet natuurbescherming. Hiervoor is een QuickScan natuurwetgeving uitgevoerd⁹. Beschermde soorten worden op basis van deze QuickScan niet verwacht. Voor de ontwikkeling van de onderzoekslocatie is dan ook geen ontheffingsaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Daarnaast ligt de planlocatie op grote afstand van beschermde natuurgebieden, namelijk ruim 2 kilometer van het dichtstbijzijnde NNN-gebied en circa 4,5 kilometer van Natura 2000-gebied. Uit het onderzoek naar de stikstofdepositie¹⁰ blijkt dat het plan uitvoerbaar is en de maximale depositiewaarde beneden de grenswaarde ligt. De geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor ecologie.
--	--

⁵ Pasmaat advies, maart 2018: Memo Luchtkwaliteit Vleutensevaart 50-100 te Utrecht.

⁶ Verhoeven Milieutechniek B.V., september 2013: Actualiserend bodemonderzoek Vleutensevaart 50 en 100 te Utrecht. Kenmerk: B13.5421/R5421/MV.

⁷ Verhoeven Milieutechniek B.V., augustus 2015: Aanvullend grondonderzoek ten behoeve van een uitbreiding en nieuwbouw ter plaatse van de betonplaat, Vleutensevaart 100 te Utrecht. Kenmerk: B15.6160/Brfrpp-01/HD.

⁸ Verhoeven Milieutechniek B.V., maart 2016: Aanvullend grondonderzoek ten behoeve van nieuwbouw appartementen en aanleg openbaar groen, Vleutensevaart/Keulsekade te Utrecht. Kenmerk: B16.6359/Brfrpp-01/HD.

⁹ NIPA Milieutechniek B.V., november 2017: QuickScan flora en fauna Vleutensevaart 50-100 Utrecht. Kenmerk: 16301.

¹⁰ Gemeente Utrecht, mei 2018: Beoordeling stikstofdepositie Vleutensevaart 50-100.

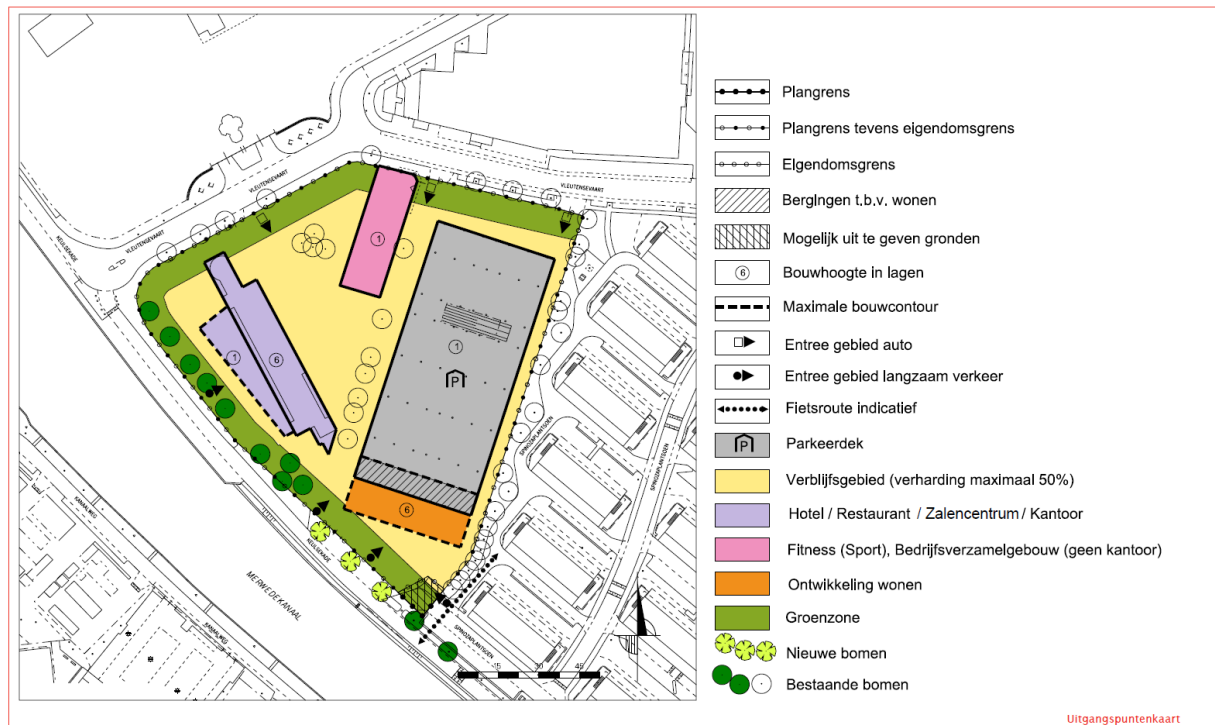
	Water Uit de watertoets¹¹ is gebleken dat de voorgenomen toekomstige ontwikkeling geen negatief effect heeft op de waterhuishouding. Op de footprint van het nieuw te realiseren appartementengebouw ligt nu een verhard parkeerterrein. Daarnaast komt het parkeerterrein ten zuiden van de Vleutensevaart en ten noorden van de Keulsekade te vervallen en wordt deze omgevormd naar een groenzone. Ook worden er op enkele plaatsen parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan overwogen wordt om deze uit te voeren in half verharding of waterpasserende verharding, zodat water in het groen kan infiltreren. De geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor water. Archeologie Op de gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart is te zien dat het plangebied voor het overgrote deel in een gebied zonder archeologische verwachting ligt. Op deze plek kunnen de werkzaamheden uitgevoerd worden zonder archeologische beperkingen. Op het deel met archeologische verwachting is bij bodemverstorende werkzaamheden groter dan 100m² en dieper dan 30/50 cm een archeologievergunning nodig. Hierdoor wordt de bescherming van archeologische waarden geborgd. De geplande werkzaamheden hebben dus geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor archeologie. Verkeer en parkeren Voor verkeer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd: ▪ De ontwikkeling mag het gebruik van de fietsstraat niet onnodig belasten. Dit betekent dat de toegangen voor autoverkeer tot het plangebied aan de Vleutensevaart liggen. De Keulsekade is beperkt bereikbaar voor autoverkeer. Er wordt een toegang voor fietsers gerealiseerd vanaf de fietsstraat voor bewoners en bezoekers. ▪ Er komen twee of drie ontsluitingen voor autoverkeer aan de Vleutensevaart, voor zowel in- als uitrijden. Door de in- en uitritten flexibel te benoemen kan de initiatiefnemer de verkeersstromen optimaliseren en de gevolgen daarvan voor de bewoners van het Spinozaplantsoen zo beperkt mogelijk houden. Wat betreft parkeren is het uitgangspunt dat parkeren plaatsvindt op eigen terrein. Het parkeerdek blijft tijdens kantooruren in gebruik als parkeerruimte voor auto's van werknemers van DE en biedt ruimte voor auto's van bewoners en gebruikers van het plangebied. Buiten kantooruren zijn de parkeerplaatsen van DE ook beschikbaar voor de andere functies. In totaal zijn er 408 parkeerplaatsen, waarvan er 300 aan DE verhuurd worden. Voor de overige functies zijn 108 parkeerplaatsen beschikbaar. Op basis van de parkeernota zijn er 147 parkeerplaatsen nodig voor de nieuwe functies. Deze parkeerplaatsen zijn een deel van de dag bezet. Op basis van de CROW aanwezigheidspercentages voor de verschillende momenten in de week en dag kan worden aangegeven dat de pieken in de avonden liggen. Aangezien op dat moment de verhuurde parkeerplaatsen van DE beschikbaar zijn, kan dit in het plangebied worden opgevangen. Hierover worden afspraken gemaakt met de initiatiefnemer. Ook wordt in de bestaande en nieuw te bouwen hoofdvolumes ruimte gemaakt voor het fietsparkeren conform het Utrechtse parkeerbeleid. Er kan dus worden geconcludeerd dat de geplande werkzaamheden dus geen belangrijk nadelige gevolgen voor verkeer en parkeren hebben.
3) Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.

¹¹ Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven - Stadsingenieurs, maart 2017: Waterparagraaf Vleutensevaart 100.



Grensoverschrijdend karakter	Gezien de ligging van het project niet van toepassing.
Orde van grootte en complexiteit effect	Effecten zijn verwaarloosbaar of middels maatregelen mitigeerbaar en lokaal van aard.
Waarschijnlijkheid effect	Het optreden van een aantal geringe effecten is waarschijnlijk echter door het nemen van maatregelen kunnen deze effecten goed voorkomen en/of teniet worden gedaan.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	Omdat uiteindelijk (na mitigatie/compensatie) geen effecten worden verwacht is dit niet van toepassing.
Conclusie	De toetsing aan de selectiecriteria in bijlage III (EU richtlijn 2014/52/EU) maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER noodzakelijk maken.

Bijlage 1 Uitgangspuntenkaart



Uitgangspuntenkaart beoogde ontwikkeling (Bouwenvelop Vleutensevaart 100)

Bijlage 2 Huidige situatie Vleutensevaart 50-100



Bestaande functies (*Bouwenvelop Vleutensevaart 100*)



Luchtfoto plangebied (*Bouwenvelop Vleutensevaart 100*)