



Kruisvaartkwartier Utrecht

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Objectum B.V. / MRP Kruisvaartkade B.V.

8 december 2017

Project Kruisvaartkwartier Utrecht
Opdrachtgever Objectum B.V./MRP Kruisvaartkade B.V.

Document Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling
Status Definitief
Datum 8 december 2017
Referentie 100837/17-018.616

Projectcode 100837
Projectleider W.F. van den Berg MSc
Projectdirecteur ir. R.P.N. Pater

Auteur(s) S.W.M. Ophelders MSc
Gecontroleerd door W.F. van den Berg MSc
Goedgekeurd door W.F. van den Berg MSc

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Stationsweg 5
Postbus 3465
4800 DL Breda
+31 (0)76 523 33 33
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Achtergrond en aanleiding	5
1.2	Een m.e.r.-beoordeling	5
1.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	6
1.4	Procedure (vormvrije) m.e.r.-beoordeling	6
2	VOORGENOMEN ACTIVITEITEN	8
2.1	Plaats van het project	8
2.2	Huidig grondgebruik	8
2.3	Doel van het project	9
2.4	Kenmerken van het project	10
2.5	Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu	12
2.6	Relatie tot andere projecten	12
3	KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN	14
3.1	Bodem	14
3.2	Water	15
3.3	Natuur	17
3.4	Archeologie	18
3.5	Geur	18
3.6	Geluid	18
3.7	Trillingen	19
3.8	Luchtkwaliteit	20
3.9	Externe veiligheid	21
3.10	Kwaliteit leefomgeving	21
3.11	Verkeer en bereikbaarheid	23
4	CONCLUSIES EN VERVOLG	24
4.1	Conclusies ten aanzien van effecten	24

4.2	Conclusie procedure m.e.r.	24
5	REFERENTIES	25
	Laatste pagina	25
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
	geen	

INLEIDING

1.1 Achtergrond en aanleiding

Op het voormalig terrein van het expeditieknooppunt van de post (EKP) tussen de spoorbundel en de Kruisvaart bij de Dichterswijk in Utrecht heeft de grondeigenaar NS Vastgoed het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het plan Kruisvaartkwartier.

Het plan is een uitwerking van een deel van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier die het college van de gemeente Utrecht in 2003 heeft vastgesteld, waarin de ontwikkeling met appartementen op het voormalige EKP-terrein is opgenomen. Eerder (in 2001) is al een startnotitie door het college vastgesteld met het voorstel hier woningbouw te realiseren. In 2016 is een nieuwe startnotitie door het college vastgesteld met grondgebonden woningen. Bij de vaststelling heeft het college de opdracht gegeven het plan te verdichten. Het plan is herhaaldelijk gewijzigd als gevolg van veranderende marktomstandigheden en reacties van omwonenden en gemeentelijke ambities. Uiteindelijk is dit uitgemond in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kruisvaartkade. Dit document is op 27 juni 2017 door het college en op 21 september 2017 door de raad vastgesteld.

Het Kruisvaartkwartier bestaat uit de realisatie van 450-600 woningen en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte. Dit wordt vastgelegd in bestemmingsplan Kruisvaartkwartier.

1.2 Een m.e.r.-beoordeling

In het Besluit milieueffectrapportage zijn activiteiten aangewezen waarvoor sprake is van een m.e.r.(beoordelings)plicht. In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn activiteiten opgenomen waarvan het niet zeker is of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Om te bepalen of er bij deze activiteiten uit onderdeel D sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen, moet hiervoor een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd worden.

Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan valt onder onderdeel D11.2. Het besluit bevat een activiteit uit kolom 1 (*de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen*). De voorgenomen activiteit voldoet niet aan de gegeven drempelwaarde van 2.000 of meer woningen. De voorgenomen ontwikkeling bevat namelijk 450-600 woningen in combinatie met bijzondere functies. Dit betekent dat er sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

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

- 1 belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-procedure noodzakelijk;
- 2 belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-procedure doorlopen worden.

Voldeed de voorgenomen activiteit aan de drempel, dan was er sprake van een formele m.e.r.-beoordelingsplicht. Het verschil tussen de formele en vormvrije m.e.r.-beoordeling is alleen procedureel. Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling hoeft het besluit dat geen m.e.r.-procedure noodzakelijk is, niet apart

openbaar gemaakt te worden en ter visie te liggen. Bovendien hoeft het bevoegd gezag geen overleg te voeren met andere betrokken bestuursorganen die betrokken zijn bij de moederprocedure (het bestemmingsplan).

1.3 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

MRP Kruisvaartkade B.V. is initiatiefnemer voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier.

Contactgegevens initiatiefnemer:

Naam:	MRP Kruisvaartkade B.V.
Contactpersoon:	Jan Thijs Klaassen
Telefoon	085 017 00 19
Adres:	Herikerbergweg 292
Postcode en plaats:	1101 CT Amsterdam
Postadres:	Herikerbergweg 292
Postcode en plaats:	1101 CT Amsterdam

De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag die op basis van de voorliggende aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r. en m.e.r.-beoordeling, het m.e.r.-beoordelingsbesluit neemt.

Contactgegevens bevoegd gezag:

Naam:	Gemeente Utrecht
Contactpersoon:	Maud Schimmel
Telefoon:	030 286 46 85
Adres:	Stadsplateau 1
Postcode en plaats:	3521 AZ Utrecht
Postadres:	Postbus 16200
Postcode en plaats:	3500 CE Utrecht

1.4 Procedure (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

De procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling is voorgeschreven in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. (art. 2, 5^e lid, b). Om aan de m.e.r.-beoordelingsplicht te voldoen, worden de volgende stappen doorlopen:

- 1 mededeling voornemer: allereerst meldt MRP Kruisvaartkade B.V., als initiatiefnemer, aan het bevoegd gezag het voornemen om een activiteit te ondernemen dat voorkomt in onderdeel D11.2 van het Besluit milieueffectrapportage. Het bevoegd gezag is gemeente Utrecht. De mededeling voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier vindt plaats via voorliggend document;
- 2 beslissing bevoegd gezag: op grond van de aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag - binnen zes weken - het besluit of voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit een milieueffectrapport (MER) opgesteld moet worden, vanwege 'de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben'. Bij deze beslissing houdt het bevoegd gezag rekening met de criteria uit bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende 'de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Deze criteria zijn:
 - de kenmerken van de activiteit (onder andere omvang en samenhang met andere activiteiten ter plaatse);
 - de plaats waar de activiteit wordt verricht (onder andere locatiekeuze in relatie met kwetsbaarheid van de omgeving);
 - de kenmerken van de gevolgen van de activiteit (onder andere bereik, waarschijnlijkheid en omkeerbaarheid van de te verwachten effecten);
- 3 motivering en bekendmaking: het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt bij het vastgestelde ontwerpbestemmingsplan gevoegd en gezamenlijk ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan is reeds ter

inzage geweest zonder dat een aanmeldnotitie vooraf was gedaan. Middels het voorliggend document wordt de procedure gerepareerd. De inzaget termijn bedraagt zes weken;

- 4 bezwaar en beroep: tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit is een bezwaar- of beroepsprocedure mogelijk indien het besluit een belanghebbende rechtstreeks in zijn belang treft (zie artikel 6.3 van de Algemene wet bestuursrecht). Eventuele bezwaren tegen de geplande activiteiten door derden en/of belanghebbenden moeten worden ingebracht middels een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan of tijdens een beroepsprocedure tegen het definitieve bestemmingsplan conform de Algemene wet bestuursrecht.

2

VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

2.1 Plaats van het project

Het plangebied bestaat uit een lang en smal deel langs het spoor in de Utrechtse wijk Centrum, grenzend aan de wijk Zuidwest. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in afbeelding 2.1. Het plangebied wordt begrensd door busbaan Dichtersbaan, die parallel loopt aan het spoor, en de Kruisvaart met daarachter de Dichterswijk. De Jan van Foreeststraat vormt de noordelijke begrenzing. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de schuin afbuigende Kruisvaart en het groengebied ten noorden van het Trimbosinstituut aan de Da Costakade.

2.2 Huidig grondgebruik

In het plangebied is op de betonrestanten van het EKP-terrein een tijdelijk skatepark, The Yard, aangelegd. Langs de Kruisvaart is een informele wandelgelegenheid. De rest van het plangebied ligt braak.

De huidige bestemmingen voor het plangebied zijn benoemd als Bedrijventerrein, Verkeer-railverkeer, Verkeer, Groen (1), Water (1) en Waarde-Archeologie (dubbelbestemming).

Realisatie van woningbouw en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte is strijdig met de bestemmingen en bepalingen van de geldende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan in voorbereiding maakt de gebiedsontwikkeling mogelijk.

Afbeelding 2.1 Plangebied



2.3 Doel van het project

De hoofddoelstelling van het project is om de nieuwe ontwikkelingen, de bouw van 450-600 woningen met bijzondere functies in het Kruisvaartkwartier te realiseren, binnen de ruimtelijke kaders zoals die gegeven zijn in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Kruisvaartkade. Op de afbeelding 2.2 is de kaart behorende bij het SPvE weergegeven.

Afbeelding 2.2 Stedenbouwkundig programma



2.4 Kenmerken van het project

Stedenbouwkundig concept

De opgave voor het project Kruisvaartkwartier is de afronding van de bestaande Dichterswijk richting spoor door de transformatie van de voormalige spoorlocatie tot een stadswijk. Er wordt uitgegaan van ruimtelijke contrasten, rust en dynamiek in de openbare ruimte en logische openbare routes binnen het plangebied, maar ook met de bestaande Dichterswijk, het (grootschalige) spoorwegemplacement en het Stationsgebied. De locatie zal als een samenhangend stedelijk gebied ontwikkeld worden. Dit komt tot uiting in de maat van de bouwblokken, de architectonische uitwerking en de inrichting van de buitenruimte. Gegeven de kleine breedte van de locatie is een belangrijk aandachtspunt de overgang tussen de woningen aan de spoorzone en de woningen aan de Kruisvaart, zowel bebouwd als onbebouwd.

Programma

Het exacte programma is nog niet bekend. Wel worden in het bestemmingsplan de kaders hiervoor vastgelegd.

Wonen

Het woonbouwprogramma bestaat uit 450 tot maximaal 600 woningen. Uitgangspunt voor deze locatie is een hoog stedelijk gedifferentieerd programma met variatie in woningplattegronden en prijsklassen. Minimaal 20 % van het totaal aantal woningen is sociaal. Woningen zijn minimaal 45 m² groot. Het plan kan gefaseerd worden gerealiseerd. In de aanloop naar het indienen van bouwplannen zullen de gemeente en ontwikkelaar overleggen over het definitieve woningbouwprogramma.

Bijzondere functies

Door naast woningen andere functies toe te staan ontstaat functiemenging. Functiemenging draagt bij aan een gedifferentieerd woonmilieu waarmee levendigheid binnen de wijk wordt versterkt en werkgelegenheid wordt gecreëerd. Bovendien kan door functiemenging een bijdrage worden geleverd aan de sociale cohesie in de wijk. Het gaat daarbij om de volgende kleinschalige (buurt)activiteiten:

- horeca in categorie D2 uit de Lijst van Horeca-activiteiten;
- bedrijfsactiviteiten in de categorieën A en B1 van de Lijst van bedrijven functiemenging;
- galleries;
- (para-)medische voorzieningen;
- dienstverlening;
- werkplekken;
- voorzieningen op gebied van gezondheid en wellness.

Deze niet-woonfuncties zijn op de koppen en in het parkgebouw op de eerste bouwlaag en in samenhang daarmee ook op de tweede bouwlaag en op bovenste bouwlaag van de bebouwing aan de spoorzijde toegestaan. In de overige bebouwing aan het spoor is dat uitsluitend op de eerste bouwlaag het geval. Horeca in categorie D2 is op de begane grondlaag van het parkgebouw toegelaten. Dat houdt verband met het gemeentelijke Horecabeleid, waarin hier het profiel 'spraakmakende horeca' van toepassing is, gelet op de ligging aan het Hefbrugpark. Er is horeca in categorie D2 op de begane grond van de koppen toegestaan, als het onderdeel is van een voorzieningenstrook, zoals bedoeld in het gemeentelijke Horecabeleid. Met het oog op het vereiste kleinschalige karakter worden in dit bestemmingsplan maximale oppervlaktematen per vestiging vastgelegd. Ook de relatie met de effecten ten aanzien het aantal autoverkeersbewegingen speelt daar bij een rol.

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen

Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen als bedoeld in de EU-richtlijn. Wel is sprake van afvoer van bouw- en slooppafval en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval en dergelijke. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. 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

Het nieuwe woongebied leidt niet tot verontreiniging als bedoeld in de EU-richtlijn. Relevant voor dit aandachtspunt zijn hinder in de aanlegfase en hinder als gevolg van mogelijke toename van verkeer en verkeersgerelateerde effecten. Hinder kan optreden tijdens de werkzaamheden, vooral omdat het gebied gefaseerd wordt ingericht.

Met name tijdelijke geluidshinder kan een rol spelen voor de omwonenden (met name in de Dichterswijk). In overleg met de uitvoerende aannemer worden maatregelen getroffen om overlast te beperken. Voorbeelden van deze maatregelen – die op grond van de APV sowieso deels voorgeschreven worden – zijn:

- het werkgebied beperken;
- vaste werktijden (niet 's avonds en niet 's nachts);
- eenrichtingsverkeer in het aan- en afvoerverkeer van grond en puin;
- het regelmatig informeren van omwonenden.

Risico's

Het plangebied ligt dichtbij het spoor waar ook rekening gehouden moet worden met externe veiligheid. In de plannen worden maatregelen opgenomen in overleg met de Veiligheidsregio Utrecht. Het aandachtspunt 'risico's van zware ongevallen of rampen' is daarmee optimaal beheerst.

Het nieuwe woongebied en bijbehorende voorzieningen leidt niet tot (toename van) risico's voor de volksgezondheid als bedoeld in de EU-richtlijn. Aandachtspunt voor de volksgezondheid zijn ook hier de mogelijke effecten van veranderingen in of toename van verkeersstromen (geluid, luchtkwaliteit).

2.5 Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Beoordeeld wordt wat het opnamevermogen van het natuurlijke milieu is, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Voor het Kruisvaartkwartier is in het bijzonder aandacht voor gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen. Het Kruisvaartkwartier maakt onderdeel uit van het centrumgebied van de stad Utrecht en bevindt zich in een gebied met een grote concentratie aan woningen, bedrijven en infrastructurele functies als het stedelijk wegennet, een HOV-baan en het treinspoor.

In de huidige Dichterswijk ten westen van de ontwikkellocatie is reeds een overschrijding van het geluid vanuit het spoor. In de huidige situatie is een tijdelijke geluidswal opgenomen, die dit probleem slechts ten dele tegengaat. Ook ervaart men in de wijk grote parkeerdruk. Dit heeft mogelijk te maken met de aantrekkende werking van onbetaald parkeren.

Het Kruisvaartkwartier kent verder geen gevoelige gebieden als gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, of landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang als omschreven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

2.6 Relatie tot andere projecten

Merwedekanaalzone

De komende 15 jaar zal de Merwedekanaalzone veranderen in een hoogstedelijke gezonde stadswijk. Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan-Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Het gebied heeft een totaaloppervlak van circa 65 ha. De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat.

Beurskwartier/nieuwe centrum

Aan de westkant van het centraal station breidt Utrecht op 2 locaties het centrum uit. Op een deel van het Jaarbeursterrein zijn plannen om het Beurskwartier te ontwikkelen. Het Beurskwartier krijgt een hoogstedelijk gemengd programma waarbij de nadruk ligt op wonen. Er worden circa 3.100 appartementen gebouwd en in de plinten wordt ruimte geboden aan horeca en creatieve bedrijvigheid. Op en rond het Westplein zijn plannen voor het Lombokplein. Het stedelijk weefsel van het Lombokplein wordt hersteld tot een prettig stuk stad. Daarvoor wordt de verkeersbundel getransformeerd naar een gewone, wel vrij drukke, maar goed oversteekbare stadstraat. En er worden 'Lombokse' bouwblokken en een plein aan het water gerealiseerd. De realisatie van het Beurskwartier en Lombokplein loopt tot 2030.

Jan van Foreeststraat 2

Het voormalig PTT Sorteercentrum is door MidNed Projectontwikkeling in 2016 aangekocht met de intentie dit leegstaande kantoorgebouw aan de Jan van Foreeststraat in Utrecht te transformeren naar 218 huurappartementen. Het gebouw met een oppervlakte van circa 10.000 m² ligt pal naast het Centraal Station in Utrecht. De oplevering van het project zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2018 plaatsvinden.

Cumulatie

Er is geen sprake van cumulatie van milieueffecten van de hierboven genoemde projecten. Reden is dat het hier gaat om stedelijke herontwikkelingsprojecten op andere locaties dan het plan Kruisvaartkwartier.

Enige aandachtspunt betreft hier de opnamecapaciteit vanuit verkeer. Voor het project Kruisvaartkwartier is rekening gehouden met de ontwikkeling van de woningbouwontwikkeling aan de Jan van Foreeststraat 2 en de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier. Om die reden is er een begrenzing in het aantal verkeersbewegingen van 1.800 op het Kruisvaartkwartier om de toename van verkeersbewegingen binnen het geldende verkeersmodel van de gemeente Utrecht te houden.

KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN

3.1 Bodem

Bodemsanering

In het plangebied zijn in het verleden, in opdracht van de NS, 4 r deelgevallen van bodemverontreiniging gesaneerd. Een 5^e deelgeval is niet gesaneerd. De saneringen zijn afgerond en beschreven in het evaluatierapport van 4 juli 2007. Plaatselijk zijn een olie-restverontreiniging in het grondwater en een PAK-restverontreiniging in de grond aanwezig. Bij herinrichting moet hiermee rekening gehouden worden en indien nodig verder worden gesaneerd.

Er is een asbest- en bodemonderzoek (BK ingenieurs, nr. 151722, 16 oktober 2015) uitgevoerd. De aanwezige geluidwal (grondwal) op de locatie is gekeurd conform het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). De belangrijkste resultaten van de onderzoeken zijn:

- in de ondergrond is tijdens het bodemonderzoek op een diepte rond de 1,5 m-mv ter plaatse van het hoger gelegen deel langs het spoor sterke bodemverontreiniging met PAK aanwezig. De bodem bestaat hier uit ballast, kolengruis en puin en dit is het oude maaiveld van het spooreplacement. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging, maar er zijn geen risico's. Afhankelijk van de herinrichting moet rekening gehouden worden met saneringsmaatregelen. Te denken valt hierbij aan graafwerkzaamheden, gevoelig gebruik zoals tuinen of maaiveldverlaging;
- ter plaatse van het bestaande parkje nabij de monumentale hefbrug is één spot asbest in de bodem vanaf 0,5 m -mv aangetroffen waarbij het asbest zich tussen het wortelgestel bevindt en niet verwijderd kan worden zonder de bomen te kappen. Er is hier sprake van een geval van bodemverontreiniging. Ook is op 2 andere plekken asbest aangetroffen. Op basis van de herinrichting (graafwerkzaamheden, tuinen en dergelijke) moet er nader onderzoek en/of sanering van deze asbesthoudende grond plaatsvinden;
- op het zuidelijk deel van de locatie is een grondwal (geluidswal) aanwezig. De locatie is aangelegd met grond afkomstig uit in een in 2007 uitgevoerde sanering op het terrein. Op basis van de partijkeuringen is de kwaliteit van de grondwal 'industrie'. De gehele partij kan in principe niet elders worden toegepast in het plangebied;
- op het overige terrein zijn ten hoogste lichte verontreinigingen aangetoond.

Het grondwater is in het onderzoek van 2015 niet meegenomen, hier is aanvullend onderzoek voor nodig. Het terrein ligt in de dynamische zone van het gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Er zijn in het centrum en omgeving omvangrijke diepe grondwaterverontreinigingen aanwezig met vluchtige organische gechloreerde koolwaterstoffen (VOC). Ter plaatse van het plangebied is onder andere een diepe grondwaterverontreiniging aanwezig afkomstig van de locatie Westerkade 36. Ten zuiden van het plangebied is een restverontreiniging met olie en aromaten aanwezig van het voormalige tankstation. Bij een eventuele grondwateronttrekking voor bouw- of bodemenergie kan aansluiting worden gezocht bij het gebiedsplan. Hiervoor is een melding activiteit ondergrond nodig, of er moeten aparte saneringsmaatregelen getroffen worden.

In de Nota Bodembeheer 2012-2022 (en de geactualiseerde Nota Bodembeheer 2017-2027 d.d. 22 september 2017) is het plangebied uitgesloten voor het vaststellen van de ontgravingskwaliteit, omdat het deel uitmaakt van de verdachte locatie zijnde het spoorwegemplacement. De toepassingseis is afhankelijk van de functie die het gebied krijgt, en dat is woonkwaliteit.

Ondergrond

De ondergrond biedt kansen voor de duurzame energie (bodemonergie), waterberging (klimaatadaptatie), ruimte voor groen en ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen, parkeerkelders). Bij plannen voor benutting van de ondergrond wordt geadviseerd het ondergronds ruimtegebruik mee te nemen in het planontwerp, zodat meervoudig ondergronds gebruik geen belemmering of nadelige beïnvloeding op elkaar hebben. De aanwezigheid van het spoor kan beperkingen opleveren voor ondergronds ruimtegebruik. Indien er gebruik gemaakt wordt van duurzame bodemonergie, mogen WKO-systemen alleen worden aangelegd in het eerste watervoerend pakket, zodat er geen verdere verspreiding kan optreden van de diepere grondwaterverontreinigingen naar het tweede watervoerend pakket. Er zijn meerdere open bodemonergiesystemen aanwezig in de omgeving, en hiermee mag geen interferentie optreden. Op basis van de bodemopbouw is het gebied minder gevoelig voor zettingen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er voor het plan geen sprake is van een ontwikkeling die invloed heeft op de bodemkwaliteit waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld. De toekomstige bestemming bestaat uit wonen en winkels, welke geen bodemverontreiniging tot gevolg hebben. Door middel van bodemsanering kunnen huidige bodemverontreinigingen en grondwaterverontreinigingen verwijderd worden. De situatie na uitvoering van het plan levert geen belangrijke milieugevolgen op voor de bodem. Hierbij is gelet op de criteria uit Bijlage III EU-richtlijn milieubeoordeling projecten.

3.2 Water

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. De voorgenomen ontwikkeling zal een negatief effect hebben op de waterhuishouding. Het plangebied is nu deels onverhard en zal in de toekomst meer verhard gaan worden. Dit effect kan door de inrichting van het plan(gebied) worden beperkt.

Indien de nieuwe bebouwing is voorzien van platte daken, kan er overwogen worden om groene daken toe te passen, waardoor hemelwater eerst wordt opgevangen, waarna het wordt afgevoerd naar een infiltratievoorziening of oppervlaktewater. Groene daken worden voor 60 % verhard gezien en 40 % onverhard, tenzij aangetoond kan worden dat de daken 45 mm water kunnen bergen. Dan zijn de daken volledig onverhard. De indicatieve wateropgave voor de Kruisvaartkwartier is hieronder weergegeven.

Tabel 3.1 Indicatieve wateropgave

Type verharding	Oppervlak verharding (m ²)
dakoppervlak	11.088
binnentuin	5.784
rijbaan	3.619
parkeerplaatsen	392 (784/2)
trottoir	1.501
voetpad (recreatief)	2.317
groen	7.996
tuin	1.732
vlonder	159
totaal	34.588

In de berekening is uitgegaan van de verwerking van 45 mm regenval. In toenemende mate zullen er regenbuien voorkomen die deze hoeveelheid overschrijden. In eerste instantie zal het water via overstorten in het oppervlaktewater terecht komen. Echter zullen er ook in de pieken van de bui hoeveelheden regenwater vallen die niet door het rioolsysteem kunnen worden afgevoerd. Hierdoor ontstaat overlast door water dat op de verharde oppervlakken (wegen, daktuinen etc.) blijft liggen. Uiteindelijk zal dit water weer afgevoerd worden richting het infiltratiesysteem en oppervlaktewater. Om deze overlast te beperken kunnen diverse maatregelen getroffen worden, zoals groene daken, groenbakken op de daktuinen, halfverharding in wegen en/of parkeerplaatsen, wadi's, etc. Bij de verdere uitwerking van de ontwerpen voor de Kruisvaartkade wordt onderzocht welke maatregelen meegenomen worden in de ontwerpen van gebouwen en openbare ruimte.

Bij overlast van water op de daktuinen en op straat zal er rekening moeten worden gehouden dat het water niet de woningen in kan lopen. Er zal onderzocht moeten worden of er een opvangbuffer op de daktuinen en op straat gerealiseerd moet worden. De drempels van de woningen zullen bijvoorbeeld hoog genoeg moeten zijn om buffering mogelijk te maken. De hooggelegen weg in het projectgebied Kruisvaartkade loopt in het zuiden van het gebied omlaag. Het water wat op de hooggelegen weg valt zal hier naar beneden stromen. Er zal bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de verwerking van dit omlaagstromende water.

Waterkwaliteit

De noordoostelijke oever van de Kruisvaart valt binnen het plangebied. Omwille van de waterkwaliteit heeft het de voorkeur om deze oevers natuurvriendelijk in te richten. 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.

Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding zou direct kunnen worden afgevoerd naar een nieuw aan te leggen infiltratievoorzieningen (met overloop naar oppervlaktewater of hemelwaterstelsel) in het nieuwe groen. Daarnaast kan er binnen het plangebied overwogen worden om halfverharding of waterpasserende verharding toe te passen, zodat hemelwater in de bodem kan infiltreren. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd.

In het plan voor de Kruisvaartkade is rekening gehouden met wateroverlast (zie 'wateropgave'), hittestress en droogte. Hittestress tijdens tropische dagen kan bij het project Kruisvaartkade verminderd worden door toepassen groene daken, groene gevels, groene woonomgeving, waterpartijen, fontein, etc. Tijdens het ontwerp van de bebouwing wordt onderzocht in hoeverre er mogelijkheden zijn voor groene daken en gevels. Naast verminderen van hitte in de gebouwen geeft ook een juiste inrichting van de buitenruimte mogelijkheden om hittestress te verminderen. De aanwezigheid van het Ringpark met de bomen, het aanwezige water van de Kruisvaart en de groene inrichting van de daktuinen zijn hiervoor goede elementen om de temperatuur tijdens tropische omstandigheden met enkele graden te verlagen.

Bij het project Kruisvaartkade kan er tijdens extreme situaties droogte optreden. Oplossingen hebben betrekking op het beschikbaar zijn van water in droge perioden om uitdroging te voorkomen. Hierbij valt te denken aan het groen op de daken en de daktuinen. De systemen dienen er op ingericht te worden dat oppompen van water mogelijk is. Dit water kan, na overleg met het waterschap, uit de Kruisvaart of uit speciaal hiervoor aan te leggen waterreservoirs die met regenwater gevuld zijn opgepomd worden.

Geconcludeerd wordt dat er voor het plan geen sprake is van een ontwikkeling die een forse invloed heeft op water waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld. Door een toename van verhard oppervlak kan wateroverlast ontstaan. Door het nemen van mitigerende maatregelen kunnen negatieve effecten van wateroverlast worden voorkomen/beperkt.

Door geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) toe te passen kan vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit voorkomen worden. Ook negatieve effecten als gevolg van uitdroging kunnen voorkomen worden door mitigerende maatregelen. Hierbij is gelet op de criteria uit Bijlage III EU-richtlijn milieubeoordeling projecten.

3.3 Natuur

Gebiedsbescherming

Er is getoetst in hoeverre het voorgenomen beschermde gebieden beïnvloedt of daar negatieve effecten op heeft. De conclusies voor de gebiedsbescherming voor het plangebied zijn:

- het voorgenomen initiatief heeft geen invloed op Natura 2000-gebieden of NNN-gebieden;
- het kader van de Wet natuurbescherming is niet benodigd; ten behoeve van het voorgenomen initiatief gelden geen beperkingen vanuit het Nationaal Landschap;
- het voorgenomen initiatief stuit niet op bezwaren in verband met de NNN. Dichtstbijzijnd aangewezen natuurwaarde is gelegen bij de A27 op een afstand van 2-3 km. Het ruimtelijk plan bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die leiden tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden;
- er vindt een toename plaats van stikstofdepositie als gevolg van de maximaal 1.800 extra verkeersbewegingen behorende bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Het effect is naar alle waarschijnlijkheid beperkt gezien de beperkte hoeveelheid extra verkeersbewegingen en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met stikstofgevoelige habitats. Het betreft hier de Oostelijke vechtplassen op circa 6 km van het plangebied.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming deelt soorten in drie beschermingsregimes in:

- 1 beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn;
- 2 beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn;
- 3 beschermingsregime andere soorten.

De belangrijkste conclusie van het onderzoek met betrekking tot soortenbescherming zijn:

- vogels (Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn): voor het verstoren van broedende vogels en hun nesten wordt in de regel geen ontheffing verleend, omdat er een alternatief voorhanden is waardoor deze vorm van verstoring wordt vermeden. Dit betreft namelijk het starten van verstorende werkzaamheden buiten de broedperiode. De broedperiode van de meeste soorten ligt tussen 15 maart en 15 juli. Moerasvogels en andere watervogels broeden meestal tussen 1 april en 15 augustus. Soorten als kievit en scholekster kunnen een vroegere start van het broedgedrag vertonen (vanaf 1 maart). (Oever)zwaluwen kunnen tot in september broeden. Indien werkzaamheden in het broedseizoen zijn gepland, die verstorend kunnen zijn voor de broedvogels, zijn aanvullende voorzorgsmaatregelen nodig;
- vleermuizen (Beschermingsregime Habitatrichtlijn): op basis van visuele inspectie is op te maken dat geen vleermuizen of sporen van vleermuizen aanwezig zijn (geweest) in de bebouwing en de bomen van het plangebied. Er zijn wel verblijfplaatsen in de directe omgeving van het plangebied aanwezig. Deze hebben echter geen effect op het plangebied. De aanwezige foerageerzones zijn van beperkt belang en er zijn voldoende alternatieven in de omgeving. Door de groenzone te projecteren nabij de Kruisvaart en tijdens de bouwwerkzaamheden eventuele verlichting van de waterzone af te richten, worden nadelige effecten ten aanzien van foeragerende vleermuizen beperkt tot een minimum. Het aanvragen van een ontheffing is in dat geval dan ook niet noodzakelijk;
- vissen (beschermingsregime andere soorten): de bittervoorn en kleine modderkruiper zijn aangetroffen in de watergangen binnen het plangebied, maar deze zijn in het kader van de Wet natuurbescherming niet beschermd. Een ontheffing of nader onderzoek is niet nodig; de zorgplicht blijft van toepassing;
- het zomerklokje is waargenomen aan de oever van de Kruisvaart ter hoogte van de Jeremias Deckerstraat. Onder de Wet natuurbescherming is deze soort niet meer beschermd. Dit betreft echter wel een bijzondere plant en er is nog steeds sprake van een zorgplicht. Bij de planuitwerking dient aandacht te zijn voor behoud of compensatie.

Samenvattend kan gesteld worden dat het plan geen belangrijke negatieve gevolgen heeft op het aspect natuur waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld. Voor gebiedsbescherming zijn geen negatieve effecten voorzien. Negatieve effecten wat betreft soorten kunnen voorkomen worden door voorzorgsmaatregelen te treffen om het broedseizoen niet te verstoren en rekening te houden met het behoud en compensatie van het zomerklokje.

3.4 Archeologie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met archeologische verwachting. Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat een archeologievergunning nodig is indien sprake is van bodemverstorende activiteiten met een oppervlakte > 1.000 m² en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld.

Plansituatie en conclusie

Op de locatie is een archeologisch bureauonderzoek (IDDS, nr. 45800515, november 2015) en inventariserend booronderzoek (IDDS, nr. 47001015, november 2015) uitgevoerd. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied gedeeltelijk ligt op kronkelwaardafzettingen die grotendeels onverstoord zijn en deels op geulafzettingen die veelal sterk verstoord zijn. Werkzaamheden in het noordelijke deel van het plangebied kunnen weinig schade aanrichten omdat hier de bodem sterk verstoord is en dus een lage archeologische verwachting geldt.

In het zuidelijke deel geldt wel een hoge archeologische verwachting en kunnen werkzaamheden die dieper reiken dan de ophooglagen uit de 19^e en 20^e eeuw, zorgen voor verstoringen aan eventueel voorkomende archeologische waarden. Deze ophooglagen hebben een dikte die varieert van 0 tot 5,5 m, het archeologische niveau komt voor op een niveau van NAP 1,45 tot 0,55 m.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om vervolgonderzoek uit te laten voeren in het zuidelijke deel van het plangebied. Dit is sterk afhankelijk van de (graaf)plannen. Voor noodzaak en vorm van het vervolgonderzoek zal afgestemd moeten worden met het bevoegd gezag, de gemeente Utrecht.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen dient hiervan, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding te worden gedaan bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht, 030 286 00 23, 030 286 00 16, 030 286 00 11 of 030 286 27 65 en via archeologie@utrecht.nl.

Samengevat kan worden gesteld dat het plan geen belangrijke negatieve effecten heeft op het aspect archeologie waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld. Werkzaamheden in het noordelijke deel van het plangebied kunnen weinig schade aanrichten omdat hier de bodem sterk verstoord is. In het zuidelijk deel van het plangebied is een vervolgonderzoek nodig wanneer er graafwerkzaamheden zijn gepland die dieper gaan dan de ophooglagen uit de 19^e en 20^e eeuw.

3.5 Geur

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Binnen het plangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

3.6 Geluid

In het kader van de bestemmingswijziging en het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) is een akoestisch onderzoek (LBP I Sight, nr. R026090ad.00001.rvh, 18 september 2017). De onderstaande geluidbronnen liggen in de directe nabijheid van het plan Kruisvaarkade:

- de doorgaande sporen naar en van Utrecht Centraal;
- de HOV, Dichtersbaan (busbaan);
- het emplacement Utrecht;
- de hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets;
- de busbuffer van busstation west;
- de nieuwe trambaan op de Adema van Scheltemabaan (oude busbaan overzijde spoor);

- de wegen in de directe nabijheid van het plan, waaronder de Croeselaan, de Vondellaan en de Jan van Foreeststraat.

Het plan Kruisvaartkwartier kan gerealiseerd worden binnen de regels en eisen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijke geluidbeleid. Wel dienen voor een deel van de woningen en appartementen conform de systematiek van de Wet geluidhinder hogere geluidgrenswaarden te worden vastgesteld. Deze grenswaarden zijn nodig omdat maatregelen in de vorm van geluidschermen langs het spoor dan wel langs de busbaan stedenbouwkundig niet inpasbaar zijn. Ook zal een scherm evenwijdig aan het spoor geen effect hebben op de hogere bouwlagen van het plan Kruisvaartkwartier.

Bij de woningen en appartementen van het plan Kruisvaartkwartier kan op dit moment nog niet voldaan worden aan het geluidbeleid van de gemeente Utrecht, dat gebaseerd is op de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Vooral het geluid door het emplacement Utrecht overschrijdt de door de gemeente aangegeven grenswaarden van 55 dB(A) etmaalwaarde voor het industriegeluid. Omdat door het plan Kruisvaartkwartier de geluidssituatie in de wijk Dichterswijk aanzienlijk wordt verbeterd, het plan gaat als geluidsscherm functioneren voor de woonboten en woningen van de wijk Dichterswijk, is de verruimde grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde voor het industriegeluid van het emplacement verdedigbaar.

Voor de bewoners van de woonboten en woningen van de wijk Dichterswijk heeft het plan Kruisvaartkwartier, ondanks de toename van het extra verkeer over de Jan Foreeststraat van en naar de woningen en appartementen van het plan Kruisvaartkade een positief effect op de algehele geluidssituatie in het gebied. Dit komt voornamelijk doordat de woningen en de appartementen van het plan Kruisvaartkwartier het railverkeer en geluid van emplacement, gezien vanuit de woonboten en woningen van de Wijk Dichterswijk, zal afschermen.

Voor een aantal geluidbronnen moeten hogere grenswaarden worden verleend. De hogere grenswaarden bedragen maximaal 66 dB vanwege railverkeer, 54 dB vanwege wegverkeer (busbaan) en 53 dB(A) vanwege Industrielawaai (hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets).

Conclusie

Gezien het plan om 450-600 woningen en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte te realiseren worden geen negatieve milieugevolgen wat betreft geluid voorzien waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld. Voor de bewoners van de woonboten en woningen van de wijk Dichterswijk heeft het plan Kruisvaartkwartier, ondanks de toename van het extra verkeer over de Jan Foreeststraat van en naar de woningen en appartementen van het plan Kruisvaartkade een positief effect op de algehele geluidssituatie in het gebied. Dit komt voornamelijk doordat de woningen en de appartementen van het plan Kruisvaartkwartier het railverkeer en geluid van emplacement, gezien vanuit de woonboten en woningen van de Wijk Dichterswijk, zullen afschermen.

3.7 Trillingen

In opdracht van de ontwikkelaar zijn door LBP verkennende metingen (LBP | Sight, nr. V026090ag.17CFD43.rvw, 31 augustus 2017) uitgevoerd. Daarmee wordt globaal inzicht gegeven in de verwachte trillingsniveaus op de vloer van de beoogde woningen vanwege het nabijgelegen spoor Utrecht-Culemborg, waarbij met name wissels en goederenvervoer voor trillingen zorgen.

Uit de eerste analyse van de meetresultaten blijkt dat de streefwaarde van de SBR-richtlijn B niet wordt bereikt. Ook is de frequentie van de trillingen inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat er zowel hoogfrequente als laagfrequente trillingen voorkomen. Hoogfrequente trillingen kunnen verminderd worden door het 'afveren' van gebouwen, laterale isolatie tegen de fundatie van de gebouwen, een scherm in de bodem, aangepaste spooropleggingen en aangepaste logistieke of snelheidbeperkende maatregelen. Een combinatie van verschillende maatregelen zal wellicht een deel van de (hoogfrequente) trillingen dempen, maar verwacht mag worden dat de genoemde streefwaarde niet haalbaar is.

Laagfrequente trillingen zijn lastiger te voorkomen. Alleen het toevoegen van veel massa kan hier een effect op hebben. Gezien de gemeten frequenties en waarden is door LBP ingeschat dat het behalen van de streefwaarden voor nieuwbouw niet mogelijk is.

Daarbij heeft de planontwikkeling in het Kruisvaartkwartier naar de mening van LBP een positief effect op de huidige woningen van de Dichterswijk met het oog op geluid. Of in deze woningen trillingshinder wordt ondervonden is niet bekend. In ieder geval zullen eventuele trillingen in de wijk afnemen door de realisatie van het bouwplan Kruisvaartkwartier.

Conclusie

Het behalen van de streefwaarden voor nieuwe situaties uit de SBR is in deze situatie niet realistisch. Om de ontwikkeling doorgang te laten vinden wordt geadviseerd om hier de streefwaarden voor bestaande situaties te hanteren. LBP adviseert om bijvoorbeeld te kijken naar het aantal keren dat een streefwaarde wordt overschreden. Als dat beperkt is zou dat een argument zijn om een overschrijding van de streefwaarde te accepteren.

Een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen in het bestemmingsplan om een dynamische berekening van de trillingshinder uit te voeren, om aan te tonen dat voldaan wordt aan de streefwaarden, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch. Idealiter wordt voldaan aan de streefwaarden voor Wonen nieuwe situatie, maar de mogelijkheid wordt geboden om in te stemmen met een situatie waarin met extra inspanningen, voldaan kan worden aan de streefwaarden voor Wonen bestaande situatie.

Het plan om 450-600 woningen en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte te realiseren worden geen negatieve milieugevolgen wat betreft trillingen voorzien waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld.

3.8 Luchtkwaliteit

Het voorliggende bestemmingsplan staat maximaal 600 wooneenheden met een beperkte verkeersaantrekkende werking (maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal) toe. Dit aantal is lager dan de drempelwaarde van 1.500 woningen, waardoor het een project betreft dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

De 1.800 verkeersbewegingen komen voort uit de capaciteit die nog beschikbaar is in het vigerende verkeersmodel van de gemeente Utrecht rekening houdend met de ontwikkeling van de Jan van Foreeststraat 2 en het Beurskwartier.

Wanneer de gronden worden gebruikt voor de realisatie van meer dan 431 woningen moet aangetoond worden dat de verkeersaantrekkende werking maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal is. Met de realisatie van 431 woningen zal nimmer de grens van 1.800 verkeersbewegingen per etmaal worden overschreden. De realisatie van nog eens 169 wooneenheden en bijzondere functies kan met een binnenplanse vrijstelling gerealiseerd worden indien aangetoond wordt dat de verkeersaantrekkende werking van het totaal (dus inclusief de 431 woningen) niet groter is dan 1800 verkeersbewegingen per etmaal.

Uit het onderzoek luchtkwaliteit (LBP I Sight, nr. R026090ad.17DEF6M.djs, 12 oktober 2017) blijkt dat de modelmatig berekende feitelijke planbijdrage maximaal 0,71 g/m³ en 0,11 g/m³ voor respectievelijk stikstofdioxide en fijn stof (PM10) bedraagt. Daarmee is eveneens sprake van NIBM. Om te beoordelen of er ten aanzien van luchtkwaliteit sprake is van een goed woon- en leefklimaat is de planbijdrage in combinatie met de achtgrondconcentraties getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Deze waarden bedragen voor fijnstof (PM10 en PM2,5) en NO2 respectievelijk maximaal 19,2 µg/m³, 13,3 µg/m³ en 25,3 µg/m³. De berekende maximale blootstellingsniveaus bedragen slechts circa 50 % van de geldende grenswaarden.

Conclusie

Op voorhand kan redelijkerwijs worden uitgesloten dat er gezien de beperkte toename van de verkeersaantrekkende werking noemenswaardige negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Het plan leidt dan ook niet tot grote nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit, waarvoor een MER zou moeten worden uitgevoerd.

3.9 Externe veiligheid

Er is een kwantitatieve risicoanalyse vanwege de ligging van het spoortracé (Royal Haskoning DHV, nr. I&BBF5564R001F01, 11 oktober 2017) uitgevoerd. In deze analyse wordt ingegaan op de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van het nabijgelegen spoortracé, of voldaan wordt aan de normen die volgen uit wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid en of het groepsrisico volledig moet worden verantwoord of een beperkte verantwoording kan volstaan.

Volgens de risicokaart (geraadpleegd op 23 augustus 2017) ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting of binnen het invloedsgebied van een buisleiding. Hiermee is enkel het transport van gevaarlijke stoffen van belang. Nabij het plangebied vindt enkel transport van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor.

De spoorlijn maakt onderdeel uit van het basisnet spoor. Voor deze transportroutes geldt dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar in ieder geval kleiner is dan de veiligheidsafstand zoals opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied geldt een veiligheidsafstand van 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico gemeten vanaf de buitenste spoorstaven in ieder geval kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico legt hiermee geen beperkingen op aan de geplande ontwikkeling.

Het groepsrisico laat een toename zien wanneer de geplande ontwikkeling gerealiseerd wordt. Daarnaast verschuift in de toekomstige situatie de 'maatgevende kilometer' richting het noorden. Dit is de kilometer van het tracé waar het hoogste groepsrisico per kilometer wordt berekend. Het groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de geplande ontwikkeling ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het groepsrisico neemt toe van 4,3 % naar 13,1 % ten opzichte van de oriëntatiewaarde. De toename is zodanig dat niet volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Er dient daarbij invulling te worden gegeven aan de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid. De benodigde verantwoording van het groepsrisico wordt nog opgesteld. Dit wordt meegenomen bij de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan. In dat verband zal de Veiligheidsregio Utrecht gevraagd worden een definitief advies aan te leveren.

Geconcludeerd kan worden dat het plan om 450-600 woningen en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte te realiseren geen negatieve milieugevolgen wat betreft externe veiligheid waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld.

3.10 Kwaliteit leefomgeving

In het kader van kwaliteit van de leefomgeving wordt door de gemeente in ruimtelijke plannen in belangrijke mate steeds meer aandacht gevraagd voor de aspecten zon en schaduw, spraakverstaanbaarheid en windhinder, omdat dit aspecten zijn die de kwaliteit van de openbare ruimte beïnvloeden. De leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte is zeker in woongebieden met appartementen een belangrijk aandachtspunt.

Zon en schaduw

De kwaliteitsbeleving van woningen en de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door schaduw en het ontbreken van zon. De ontwikkeling zal mogelijk gevolgen hebben voor bezonning van de bestaande woningen, tevens zullen de bebouwingsvolumes elkaar onderling beïnvloeden. Uitgangspunt voor de nieuwbouw is dat schaduwwerking geen onevenredige aantasting van de woonomstandigheden voor bestaande woningen en percelen oplevert. Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afweging uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegenomen.

Er is recent een bezonningsstudie (Groosman, nr. 20140342, 31 augustus 2017) uitgevoerd, waarover een memo (BK bouw- & milieudvies, nr. 151722, 19 september 2017) is geschreven. Uit de bezonningsstudie kan worden afgeleid dat de woningen aan de westzijde van het plangebied Kruisvaartkwartier in de vroege ochtend hinder zullen ondervinden van schaduwwerking door de geprojecteerde gebouwen. Aan de oostzijde leidt het plan eveneens tot afname van bezonning, echter in een beperkte periode, namelijk in de namiddag van de winterperiode.

De eventuele afname van de bezonningsuren is niet voor alle woningen geldend en voor enkele woningen zodanig marginaal dat dit weinig hinder zal opleveren voor huidige bewoners. Het dient ook in relatie met het voormalige bebouwing gezien te worden. Het schaduwverschil is in de herfst en winterperiode maximaal 2 uur per dag in de ochtenduren voor de westzijde (tot maximaal 10.00 uur) en in de winterperiode gemiddeld 1 uur per dag in de middaguren voor de oostzijde (tot maximaal 18.00 uur). Gedurende alle andere maanden zijn geen nadelige effecten in het kader van bezonning te constateren.

Windhinder

De kwaliteitsbeleving van de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door wind(vlagen). Uit de windstudie (Actiflow, nr. AFR-4509, 14 september 2017) blijkt dat de uitbreiding van de Kruisvaartkade in het algemeen wordt gekarakteriseerd door windklasse B en C. De zones met windklasse C bevinden zich voornamelijk in het zuidelijke deel. Dit komt overeen met een windcomfortniveau van matig tot slecht voor langdurig zitten en goed tot matig voor slenteren. Omdat verschillende nieuwe gebouwen private buitenruimtes hebben langs het water en andere zones langs de Kruisvaart zullen worden gebruikt als publieke recreatieve ruimtes, wordt gesuggereerd om speciale maatregelen te nemen om een hoger niveau van windcomfort te garanderen.

De nieuwbouw is loodrecht gepositioneerd op de voornaamste windrichting (zuidwest) en is samengesteld uit verschillende bouwblokken van gemiddelde hoogte met water aan de westzijde en een vlak open terrein aan de andere zijde (de spoorzone). Geconcludeerd kan worden dat deze situatie ongunstig is voor het windcomfort voor voetgangers op verschillende locaties (bijvoorbeeld de twee uiteinden van het complex, in verschillende doorgangen tussen gebouwen, in zones langs de Kruisvaart). Door het inzetten van specifieke interventies (bijvoorbeeld het toevoegen van vegetatie, windschermen enzovoort) dient het windcomfort en risico tot windgevaar naar acceptabele niveaus gebracht te worden.

Hittestress

Door de grote stenige oppervlaktes is het in de steden op zomerse dagen enkele graden warmer dan er buiten. In het plangebied is dit nu al merkbaar, de ligging van het plangebied aan de spoorbaan maakt het extra gevoelig voor hittestress. Door de ontwikkeling zal dit effect af moeten nemen. Dit is met de toevoeging van bebouwing geen eenvoudige opgave. Maar door toevoeging van groen, ook in de bebouwing, is dit mogelijk. Er worden geen harde eisen gesteld aan de temperatuursverlaging.

Wat betreft zon en schaduw zijn geen negatieve gevolgen voorzien. Door middel van speciale maatregelen kunnen negatieve effecten van het plan voor wind voorkomen worden. Dit geldt ook voor de hittestress, waarvoor mitigerende maatregelen negatieve effecten kunnen voorkomen. Geconcludeerd kan worden dat het plan om 450-600 woningen en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte te realiseren geen negatieve milieugevolgen wat betreft de kwaliteit van de leefomgeving waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld.

3.11 Verkeer en bereikbaarheid

Bereikbaarheid

Het plangebied is voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar. Fiets- en wandelroutes worden primair ontsloten via de Jan van Foreeststraat, via het park aan de Jeremias de Deckerstraat en via een nieuwe brug voor langzaam verkeer die aansluit op de Da Costakade. Het plangebied is daarnaast gelegen binnen loop- en fietsafstand van de stations Utrecht Centraal en Utrecht Vaartsche Rijn, met de bijbehorende trein-, bus- en tramvoorzieningen.

Parallel aan de HOV-baan komt een nieuwe straat voor auto- en langzaamverkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg.

Een verkennende capaciteitsberekening laat zien dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg voor het verkeer vanuit het Kruisvaartkwartier, ook op een mogelijk kritisch moment in de ochtendspits. Het verkeersnetwerk verder van het plangebied wordt vanwege de spreiding van het verkeer, in combinatie met de grootschalige ontwikkeling in de Merwedekanaalzone en herinrichting van de verkeersnetwerk als gevolg daarvan, nauwelijks extra belast. Vanwege dit beperkte verkeerseffect is er geen reden om verkeerseffecten verder van het plangebied te beschouwen.

Parkeren

Parkeren voor de woningen en de bijzondere functies wordt opgelost in ondergrondse parkeergarages onder de bouwvolumes. De parkeergarages worden toekomstbestendig gerealiseerd; indien het autogebruik in de toekomst afneemt kan de garage anders worden aangewend. De parkeergarages worden ontsloten vanaf de nieuwe weg aan de spoorzijde. Bezoekersparkeren wordt deels in de openbare ruimte langs de nieuwe straat en deels in één van de ondergrondse parkeervoorzieningen opgelost.

Uitgangspunt is dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid. In dit stadium staat het benodigde aantal parkeerplaatsen niet vast, omdat het afhankelijk is van het te realiseren (woningbouw)programma.

Fietsenstallingen worden grotendeels in pandig gerealiseerd. Er wordt gebruik gemaakt van aanvullende fietsparkeerplaatsen om het gebruik van duurzame vervoermiddelen te stimuleren.

Het plan leidt niet tot negatieve effecten wat betreft de bereikbaarheid. Wat betreft parkeren kan de realisatie van voldoende parkeergelegenheid negatieve effecten voorkomen. Voor verkeer en bereikbaarheid zijn geen negatieve effecten voorzien waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld.

4

CONCLUSIES EN VERVOLG

4.1 Conclusies ten aanzien van effecten

De geplande maatregelen voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier hebben geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Noch tijdens de uitvoering van de werkzaamheden (tijdelijke effecten), noch na uitvoering van de werkzaamheden (permanente effecten).

Daarmee kan geconcludeerd worden dat het plan om 450-600 woningen en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte te realiseren geen negatieve milieugevolgen heeft wat betreft de kwaliteit van de leefomgeving waarvoor een MER zou moeten worden opgesteld.

4.2 Conclusie procedure m.e.r.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de milieueffecten beperkt zijn en niet zullen leiden tot belangrijke permanente nadelige gevolgen voor het milieu.

Gelet op de in deze aanmeldingsnotitie gepresenteerde milieueffecten van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier in Utrecht bestaat er volgens de initiatiefnemer geen noodzaak voor het opstellen van een milieueffectrapport. De aanmeldingsnotitie m.e.r. is opgesteld aan de hand van de op dit moment beschikbare informatie uit het bestemmingsplan. Zaken die nog nader uitgezocht moeten worden, hebben, naar verwachting, geen significant effect.

REFERENTIES

- Ontwerp bestemmingplan Kruisvaartkwartier: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON0, 27 oktober 2017.
- Asbest- en bodemonderzoek: BK ingenieurs, nr. 151722, 16 oktober 2015.
- Nota Bodembeheer 2017-2027 d.d. 22 september 2017.
- Archeologisch bureauonderzoek: IDDS, nr. 45800515, november 2015.
- Inventariserend booronderzoek: IDDS, nr. 47001015, november 2015.
- Akoestisch onderzoek: LBP I Sight, nr. R026090ad.00001.rvh, 18 september 2017.
- Trillingen verkennende metingen: LBP | Sight, nr. V026090ag.17CFD43.rvw, 31 augustus 2017.
- Onderzoek luchtkwaliteit: LBP I Sight, nr. R026090ad.17DEF6M.djs, 12 oktober 2017.
- Risicoanalyse: Royal Haskoning DHV, nr. I&BBF5564R001F01, 11 oktober 2017.
- Bezonningsstudie: Groosman, nr. 20140342, 31 augustus 2017.

