



Aanmeldnotitie MER

Kavel D4/E4 Leidsche Rijn Centrum Utrecht



11 mei 2026

Opdrachtgever : Gemeente Utrecht

Opsteller : Emphasis ruimtelijke ordening en juridisch advies
Postbus 272
5140 AG Waalwijk

Datum : 11 mei 2026

pgesteld door:
Emphasis advies
Postbus 272
5140 AG Waalwijk
Tel [REDACTED]
info@emphasis-advies.nl

Opsteller: Mr. [REDACTED]

INHOUD

1. AANLEIDING	4
2. TOETSINGSKADER	6
3. SYSTEMATIEK	8
4. BEOORDELING	8
4.1 KENMERKEN VAN DE PROJECTEN	8
4.1.1 Beschrijving van voorgenomen ontwikkeling.....	8
4.1.2 Cumulatie met andere projecten	9
4.1.3 Productie afvalstoffen	9
4.1.4 Verontreiniging en hinder	9
4.1.5 Risico voor ongevallen	9
4.2 PLAATS VAN DE ONTWIKKELING	10
4.2.1 Ligging plangebied	10
4.2.2 Functies en kwaliteiten van de omgeving.....	10
4.2.3 Huidige gebruik van het gebied	10
4.2.4 Ligging ten opzichte van beschermde gebieden	11
4.3 KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT	12
4.3.1 Verkeer	12
4.3.2 Natuur: gebiedsbescherming en soortenbescherming.....	15
4.3.3 Water	16
4.3.4 Duurzaamheid:	17
4.3.5 Geluid	19
4.3.7 Bodem	21
4.3.8 Externe veiligheid	22
4.3.9 Luchtkwaliteit	24
4.3.10 Bedrijven en milieuzonering	25
4.3.11 Windhinder.....	26
4.4 Aanlegfase en bijzondere aandachtspunten	27
5. VERZOEK	27

Bijlagen

1. Aanvullend bodemonderzoek bouwwegen d.d. 6 juli 2021
2. Berekening stikstofdepositie
3. Quicksan flora en fauna
4. Onderzoek externe veiligheid
5. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder
6. Bezonningsstudie
7. Memo luchtkwaliteitWindhinderonderzoek
8. Mobiliteitsplan

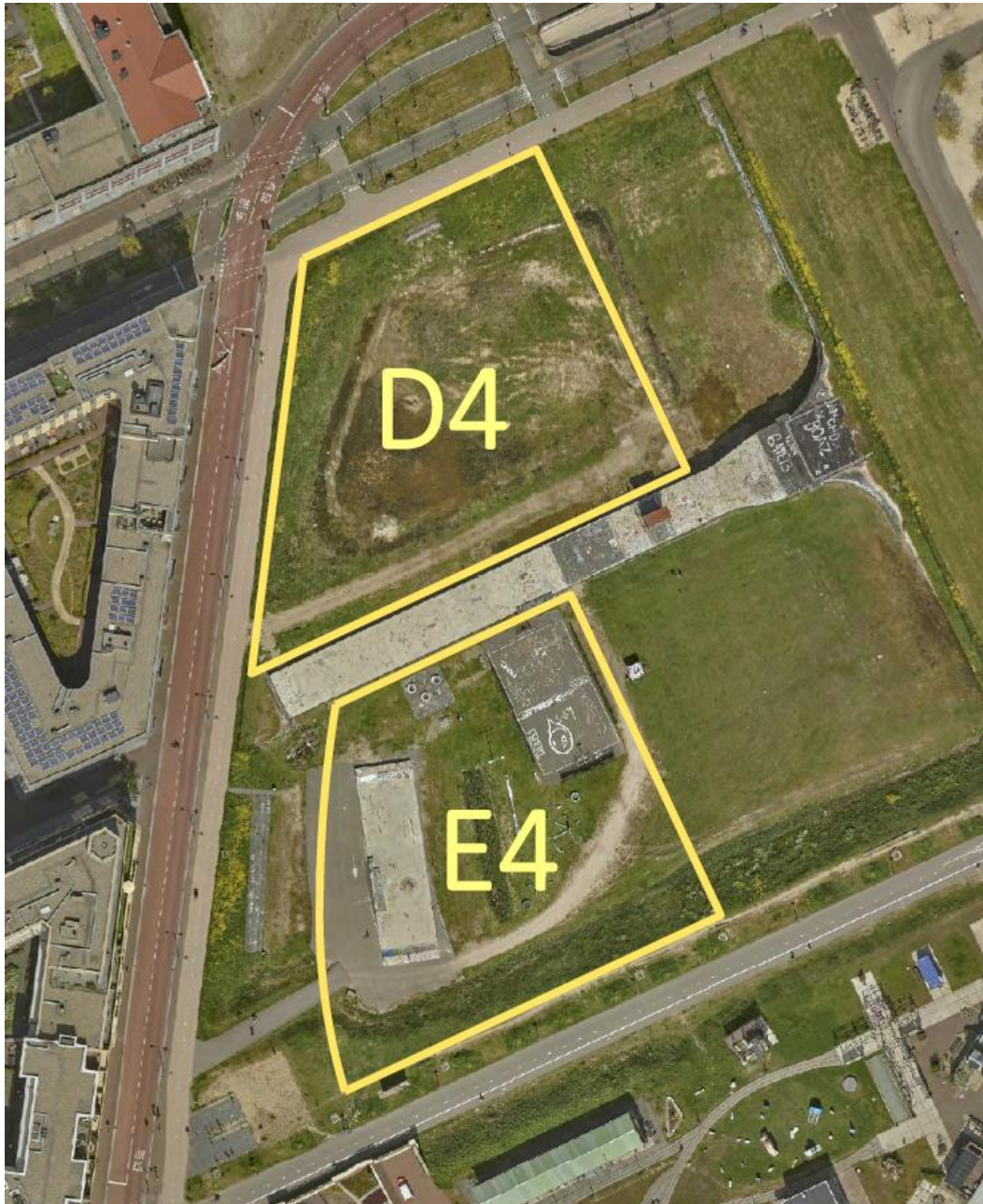
1. Aanleiding

Voor de kavels D4 en E4, onderdeel van Leidsche Rijn Centrum, bestaat het plan om 377 woningen, circa 3.049 m² bruto vloeroppervlak kantoorruimte, 260 parkeerplaatsen voor auto's en 740 fietsparkeerplaatsen mogelijk te maken.

- Kavel D4 is gelegen tussen de Parijsboulevard in het noorden, de Wenenpromenade in het zuiden, de Bratislavapromenade in het oosten en de Centruboulevard in het westen;
- Kavel E4 is gelegen tussen de Wenenboulevard in het noorden, de Vaduzdijk in het zuiden, de Centruboulevard in het westen en de Ljublanapromenade in het oosten.

Voor het projectgebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Actualisering diverse gebieden 2021	27 januari 2022	27 januari 2022
Chw Algemene regels over bouwen en gebruik	30 november 2017	18 december 2018
Leidsche Rijn Utrecht 1999	28 oktober 1999	27 februari 2002
Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid	7 juni 2012	20 maart 2013
Leidsche Rijn Utrecht 1999, Uitwerkingsplan A2 – Spoorlijn Hogeweide	10 mei 2005	5 april 2006
Chw bestemmingsplan algemene regels Utrecht	2 februari 2023	11 juli 2023



Afbeelding 1 Het plangebied bestaat uit de kavels D4 en E4

Voor het plan is een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend met als doel dit planologisch-juridisch mogelijk te maken.

Het bouwplan voor kavel D4/E4 voldoet aan de stedenbouwkundige principes en grotendeels aan de regels van het geldende bestemmingsplan LRC Kern en Zuid, dat is vastgesteld op 7 juni 2012 en onherroepelijk is geworden op 20 maart 2013. Op twee punten voldoet het plan niet, namelijk:

1. de bouwhoogte wordt op kavel E4 ten behoeve van de realisatie van een toren op een deel van het kavel overschreden met 1,28 m;
2. de maximaal toegestane oppervlakte m² BVO wonen wordt met 41.013 m² overschreden.

Aan de andere ter plaatse geldende bestemmingsplannen wordt voldaan.

Een omgevingsvergunning kan voor dit project worden verleend op grond van artikel 2.1, onder c, in samenhang met artikel 2.12, sub a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarvoor is vereist dat een ruimtelijke onderbouwing wordt overgelegd waaruit blijkt dat de afwijkingen van het bestemmingsplan en het verlenen van de omgevingsvergunning in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Het plan bevat meer dan 250 woningen zodat er een separate verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad vereist is.

Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Als een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft op grond van artikel 4.3, aanhef en onder a, van de Invoeringswet Omgevingswet het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het besluit op die aanvraag onherroepelijk wordt. De aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend op 31 februari 2022. Dat betekent dat in dit geval het oude recht, zoals dat gold vóór 1 januari 2024, van toepassing blijft. In dat kader spreken we in deze aanmeldnotitie nog van bestemmingsplannen zoals deze golden onder de Wet Ruimtelijke Ordening.¹ Ook is in de Ruimtelijke Onderbouwing aangesloten bij het beleid zoals dat gold onder het oude recht. Deze uitleg past bij de eerbiedigende werking voor lopende procedures die de wetgever aan het overgangsrecht ten grondslag heeft gelegd.

Kavel D4/E4 ligt in de wijk Leidsche Rijn en is onderdeel van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid'. Het kavel D4/E4 is begrensd door de Parijsboulevard in het noorden, de Centrumboulevard in het westen, de Bratislavapromenade en Ljubljana-promenade in het oosten en de Vaduzdijk in het zuiden.

De twee invullingen vormen bij elkaar een samenhangend geheel van op elkaar afgestemde bouwmassa's.

In het bestemmingsplan zijn de vastgelegde bestemmingen onderbouwd aan de hand van uitgevoerde onderzoeken. De zo vastgelegde planologische mogelijkheden zijn daarmee een gegeven. In de onderzoeken die ten behoeve van het bouwplan zijn uitgevoerd, is het uitgangspunt dat sprake is van een toevoeging van 41.013 m² voor de functie wonen. Vanuit een oogpunt van cumulatie is de ontwikkeling dus in de onderbouwing en in de milieu-onderzoeken als een nieuwe ontwikkeling dus bovenop de overige ontwikkelingen die bij recht in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt.

2. Toetsingskader

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In het gewijzigde Besluit m.e.r. is de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Door het college van de gemeente Utrecht dient een afzonderlijk besluit genomen te worden of een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat. In voorliggende aanmeldnotitie wordt gemotiveerd dat geen sprake is van aanzienlijke milieugevolgen, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

¹ Vergelijk Rb. Midden-Nederland 20 maart 2025, ECLI:NL:RBMME:2025:1285; Rb. Overijssel 14 november 2025, ECLI:NL:RBOVE:2025:6571.

Voorgenomen ontwikkeling omvat de realisatie van 377 appartementen, een ondergrondse parkeervoorziening en 3.049 m² kantoorruimte in een samenhangende ontwikkeling. Deze ontwikkeling kan aangemerkt worden als een stedelijk ontwikkelingsproject, welke is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D 11.2. De tabel uit dit besluit is hieronder weergegeven.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 1. relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde functie valt niet binnen de richtwaarden van het Besluit m.e.r. Omdat er geen 2.000 of meer woningen worden gerealiseerd of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer, is er geen m.e.r.-beoordeling nodig.

In de aanpassing van het Besluit m.e.r. d.d. 7 juli 2017, is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in bijlage D, maar beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een MER nodig is. In dat kader wordt afgewogen of het plan – ondanks dat het ruim onder de drempelwaarde blijft – mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft, op basis van de eerdergenoemde omstandigheden. Dit is een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

3. Systematiek

Deze aanmeldnotitie is opgesteld om, vooruitlopend op de onderzoeklast die bij de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de aanvraag om een omgevingsvergunning hoort, een besluit te nemen over de noodzaak voor het opstellen en procedureel doorlopen van een milieueffectrapportage. Op basis van de relatieve omvang en de ligging van de projectlocatie kunnen uitspraken worden gedaan over het project in relatie tot de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. Op basis van ervaringen met soortgelijke projecten en een korte omgevingstoets zijn de kenmerken van het potentiële effect beschreven. In de ruimtelijke onderbouwing heeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening een volledige toetsing aan de individuele milieuaspecten plaatsgevonden.

4. Beoordeling

4.1 Kenmerken van de projecten

4.1.1 Beschrijving van voorgenomen ontwikkeling

Het project betreft de realisatie van 377 appartementen, een ondergrondse parkeervoorziening en 3.049 m² kantoorruimte in een samenhangend project.



Afbeelding2 Impressie van de ontwikkeling

Het plan bestaat uit twee invullingen met een samenhangend geheel van op elkaar afgestemde bouwmassa's. Het plan is onderdeel van het stedelijk gebied van Leidsche Rijn, waar veel vergelijkbare appartementenblokken recentelijk zijn en worden gerealiseerd. Elk plandeel bestaat uit drie afzonderlijke ontwerpen die elk zijn ontworpen door verschillende architecten. Zo is een afwisselend maar ook samenhangend beeld ontstaan.

Beide plandelen liggen aan de binnenzijde aan een binnenhof, waarvoor een landschappelijk inrichtingsplan is opgesteld.

De verdeling van de functies over de bouwlagen is als volgt.

- Wonen: op alle bouwlagen
- Kantoren in de plint van de gebouwen
- Auto- en fietsparkeren in twee ondergrondse lagen in beide gebouwen

In het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat de maximale hoogte over het gehele bouwvlak 42 meter mag zijn. Voor de bouwvlakken D4 en E4 is er in het bouwplan niet voor gekozen om voor het gehele bouwvlak de maximale hoogte van 42 meter op te nemen maar om te werken met een hoogteaccent. Het deel van de “toren” overschrijdt de maximale bouwhoogte met 1,28 meter.

In het geldende bestemmingsplan is in de regels van de bestemming ‘Centrum’ een maximaal toegestane hoeveelheid vierkante meters opgenomen voor de diverse functies. Voor de functie wonen geldt een maximum bvo van 222.000 m². Bij eerdere bouwplannen is de totale hoeveelheid m² bvo reeds benut. Het bouwplan voorziet onder meer in de realisatie van 41.013 m² BVO aan ‘wonen’, waardoor 377 woningen worden gerealiseerd. Het bouwplan voor kavel D4/E4 wijkt daarom volledig af van de maximaal toegestane bvo van 222.000 m².

4.1.2 Cumulatie met andere projecten

Het plan maakt onderdeel uit van de nieuwbouwwijk Leidsche Rijn en behoort tot de kern ervan zoals vastgelegd in het geldende bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid. Het projectgebied is een van de laatste invullingen van dit deel van Leidsche Rijn. In de directe nabijheid is nog het plandeel D5 gelegen. Op dit moment is nog niet aan te geven wanneer de realisatie van dit deel zal starten. De overige plandelen in de omgeving van het projectgebied zijn op het moment waarop dit wordt gerealiseerd reeds afgerond en in gebruik genomen.

Ook buiten het plangebied Leidsche Rijn zijn geen ontwikkelingen gaande of voorzien die leiden tot cumulatieve effecten.

4.1.3 Productie afvalstoffen

In de bouwfase van het project is sprake van bouwafval en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd waardoor er geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.- procedure. Bovendien is het nadrukkelijke uitgangspunt om op een circulaire manier te bouwen wat betekent dat zo min mogelijk natuurlijke hulpbronnen worden uitgeput, de leefomgeving zo min mogelijk vervuild wordt en ecosystemen zo min mogelijk worden aangetast.

4.1.4 Verontreiniging en hinder

Voor de aanleg van woningen en voorzieningen zal tijdelijk sprake zijn van verkeers- of geluidhinder. Deze werkzaamheden zijn echter tijdelijk van aard. Bij de verlening van de omgevingsvergunning zal aandacht worden besteed aan de veiligheid en het voorkomen van hinder.

4.1.5 Risico voor ongevallen

De beoogde realisatie van het project zorgt niet voor een onaanvaardbare toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.

Bij meer ruimtelijk georiënteerde projecten, bijvoorbeeld woningbouw (valt onder activiteit 11.2: stedelijk ontwikkelingsproject), spelen productieprocessen en dergelijke geen rol. Hier zijn andere kenmerken, zoals de verkeersaantrekkende werking, van belang. Deze kenmerken zijn ook noodzakelijk om uitspraken te kunnen doen over (mogelijke) belangrijke nadelige milieueffecten. Hierop wordt onder 4.3 nader ingegaan.

4.2 Plaats van de ontwikkeling

4.2.1 Ligging plangebied

Het project maakt onderdeel uit van het gebied Leidsche Rijn. Het ligt op circa 170 meter vanaf de spoorlijn Utrecht-Gouda en op circa 70 meter van de A2 die ter plaatse in een tunnel loopt. Op een afstand van circa 200 meter komt de A2 weer boven de grond.

4.2.2 Functies en kwaliteiten van de omgeving

Het projectgebied is gelegen in een stedelijk gebied waar een groot aantal vergelijkbare appartementenblokken is of nog wordt gerealiseerd.

Het plan bestaat uit een invulling voor twee gebieden, namelijk de deelgebieden D4 en E4. Het deelgebied D4 is gelegen tussen de Parijsboulevard in het noorden de Wenenpromenade in het zuiden, de Bratislavapromenade in het oosten en de Centruboulevard in het zuiden.

Het deelgebied E4 is gelegen tussen de Wenenboulevard in het noorden, de Vaduzdijk in het zuiden, de Centruboulevard in het westen en de Ljublanapromenade in het oosten.

Beide plandelen worden gerealiseerd tussen de Parijsboulevard aan de noordzijde, de Bratislavapromenade en de Ljublanapromenade aan de oostzijde de Vaduzdijk aan de zuidzijde en de Centruboulevard aan de westzijde.

Op afbeelding 1 is het plangebied aangegeven

Er is sprake van een lage archeologische verwachtingswaarde in het gebied. Daarnaast is de bodem reeds verstoord door de (ondergrondse) werkzaamheden. Het plangebied bevindt zich verder ook niet in een gebied dat cultuurhistorisch waardevol is. Er is geen sprake van een waterkering of een beschermingszone daarvan binnen het plangebied. Er zijn geen beperkingen vanuit geluid en geur. Van andere beschermingsgebieden is geen sprake.

4.2.3 Huidige gebruik van het gebied

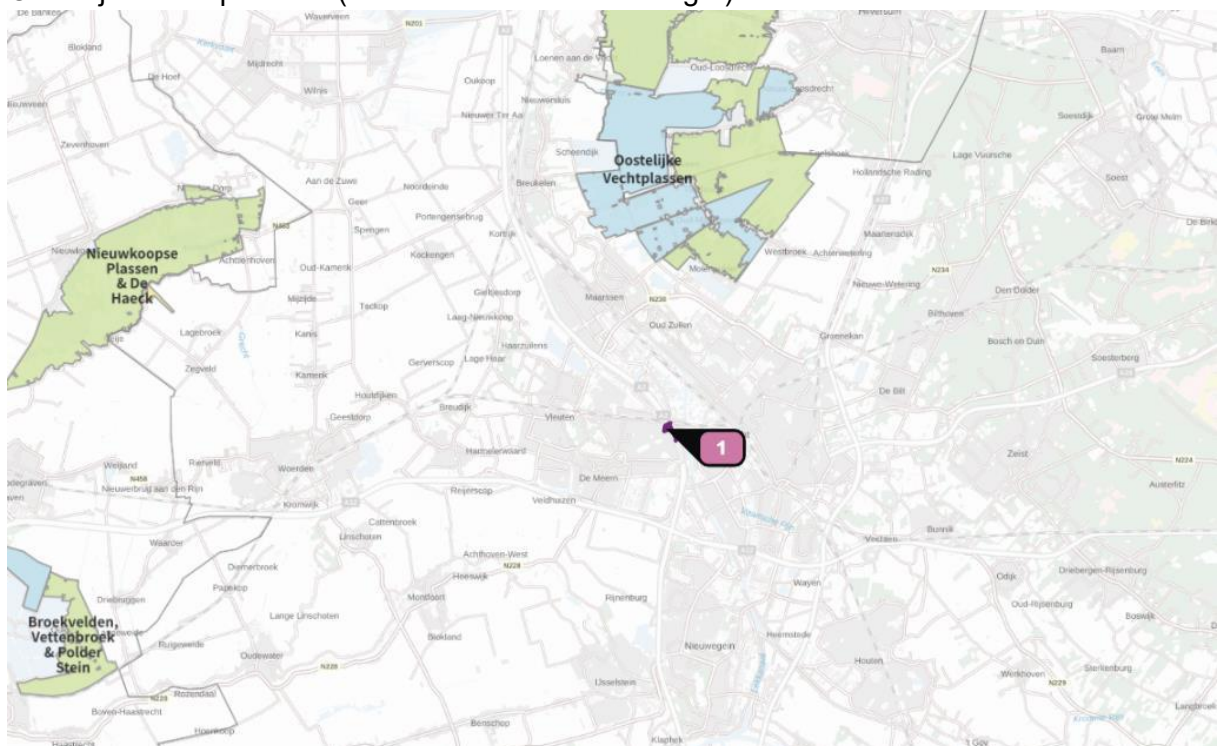
Het kavel D4/E4 is braakliggend. Op de locatie is nu tijdelijk de Teen Spot en skateplek gesitueerd.



Afbeelding 3 Huidige situatie

4.2.4 Ligging ten opzichte van beschermde gebieden

Het projectgebied ligt op een afstand van ruim 5 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen. (zie onderstaand afbeelding 4)



Afbeelding 4 Ligging t.o.v. Natura 2000 gebieden

4.3 Kenmerken van het potentiële effect

4.3.1 Verkeer

Specifiek wordt ingegaan op de gevolgen van de afwijking van het bestemmingsplan ten aanzien van de extra vierkante meters b.v.o. voor het 'wonen' voor de verkeersafwikkeling. De afwijking van het bestemming ten aanzien van de maximum bouwhoogte heeft geen gevolgen op de verkeersafwikkeling. Daarbij komen de diverse vervoerswijzen aan de orde: voetgangers, fietsverkeer openbaar vervoer en autoverkeer.

Voetgangers

De straten rondom de ontwikkeling zijn voorzien van trottoirs, die als looproutes fungeren naar bestemmingen in de omgeving, zoals het winkelcentrum en het Station Leidsche Rijn. Binnen de blokken is sprake van openbaar toegankelijke ruimte die voor voetgangers bedoeld is.

Fietsverkeer

De fiets heeft een belangrijkere rol in het binnenstedelijke gebied rondom het kavel D4/E4. Een belangrijke hoofdfunctieverbinding loopt direct langs de plot van D4/E4.

Openbaar vervoer

Het kavel D4/E4 ligt op loopafstand van het Station Leidsche Rijn, die bestaat uit het treinstation en een busstation. Deze stations zorgen ervoor dat de Kavel D4/E4 goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Vanaf het Station Leidsche Rijn rijden treinen naar Utrecht CS en het westen van het land. Op het busstation halteren verschillende buslijnen, in totaal 6 met verbindingen binnen Utrecht en regiogemeentes zoals Nieuwegein, Houten, Zeist en Maarssen.

Auto

Voor autoverkeer is de kavel aangesloten op de omliggende wegen. Via het oostelijke deel wordt het verkeer aangevoerd en via het westelijke deel afgewikkeld. De aansluiting vindt plaats op het niveau van Leidsche Rijn Centrum Centraboulevard. Er is onderzocht of de verkeersbewegingen van de 377 woningen die door het bouwplan aan het gebied worden toegevoegd via het bestaande wegennet kunnen worden afgewikkeld.

De verkeersgeneratie van het bouwplan betreft in een worst-case benadering 1358 motorvoertuigen per etmaal. De gemeente Utrecht heeft het verkeers- en parkeermodel opgesteld voor het hanteren parkeernormen in relatie tot verkeersgeneratie. CROW heeft in één publicatie voor allerlei functies zowel aangegeven wat de parkeernorm is als wat de verkeersgeneratie is. In Utrecht gelden lagere parkeernormen dan gemiddeld in Nederland het geval is, logischerwijs is het ook aannemelijk dat de gemiddelde verkeersgeneratie per woning lager is. Om deze reden heeft de gemeente Utrecht een vertaalslag gemaakt in voor Utrecht gebied specifieke verkeersgeneratiekencijfers. De wijze van berekenen is beschreven in de "Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassing maatwerk". Bij het bepalen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de kwalificatie schil centrum voor de verkeersgeneratie uit de CROW publicatie. Bij de berekening is uitgegaan van de volgende verdeling binnen de functie 'wonen':

Basisfuncties woon	Omvang	
Appartement boven 130 m2 bvo	18	woningen
Appartement 80 tot 130 m2 bvo	91	woningen
Sociale huur of middenhuur 80 tot 130 m2 bvo		woningen
Appartement 55 tot 80 m2 bvo	265	woningen
Sociale huur of middenhuur 55 tot 80 m2 bvo		woningen
Appartement tot 55 m2 bvo	3	woningen

Ook is rekening gehouden met de voorziene 3049 m2 aan de functie 'kantoor' (zonder balie-functie).

Het parkeren voor D4/E4 is (voor zover hier relevant) als volgt voorzien:

- 260 parkeerplaatsen worden voorzien in de eigen parkeergarage (= 72% van de parkeereis);
- 76 parkeerplaatsen (= 21% van de parkeereis) worden voorzien in openbare parkeervoorzieningen op loopafstand.

De parkeergarage onder D4/E4 ontsluit op de Parijsboulevard en van daaruit rijdt het autoverkeer richting de Vleutensebaan. Een beperkt deel van het verkeer ontsluit via de ondergrondse route via de parkeergarage bij de Londonstraat. In de modelberekening is hier rekening mee gehouden.

resultaat mvt/etm (10-tallen)	van West	naar West	som
via Londonstraat	100	20	120

resultaat mvt/etm (10-tallen)	van Oost	naar Oost	som
via Parijsboulevard	580	660	1240
Totaal mvt/etm (10-tallen)	680	680	1360

Om te kunnen bepalen wat deze toevoeging betekent, is de verkeersgeneratie toegevoegd aan het verkeersmodel VRU3.4 waarmee naar het effect op de verkeersafwikkeling is gekeken.

Om te beoordelen of het plan tot extra doorstroomproblemen leidt, is een analyse uitgevoerd. Kruispunten zijn de belangrijkste locaties als het gaat om het beoordelen van de doorstroming, waarbij gekeken wordt naar de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C) op de kruispunten. Hierbij wordt gekeken naar de spitsen, te weten de ochtend- en de avondspits, omdat dit de drukste momenten van de dag zijn.

Bij de beoordeling van de doorstroming wordt een I/C-verhouding van 90% aangehouden. Bij de I/C-verhouding hoger dan 90% kan er congestie optreden, namelijk wachtrijen voor de kruispunten en bij verkeerslichten (waarbij niet elk voertuig in de wachtrij door kan rijden bij de eerste keer groen, anders gezegd, het voertuig moet een cyclus overslaan).

Een I/C-verhouding van 80% is een indicatie dat het kruispunt tegen de maximale capaciteit aan zit, maar dit hoeft nog niet tot substantiële knelpunten leiden.

In de beoordeling wordt de huidige autonome-situatie conform het vigerende model VRU3.4 vergeleken met de situatie waarbij het bouwplan ten behoeve van D4/E4 aan de autonome-situatie is toegevoegd. Dit betekent dat het enige verschil tussen de autonome-situatie en de projectsituatie de verkeersgeneratie van D4/E4 en de aansluiting daarvan op het netwerk is.

Het voorgaande leidt tot de volgende uitkomsten:

omschrijving	locatie	2030 autonoom		2030 D4/E4		verschil planD4/E4	
		och	avo	och	avo	och	avo
Lageweideviaduct/A2	afrit 7 West	85	83	85	83	0	0
Lageweideviaduct/A2	afrit 7 Oost	102	86	102	87	0	1
Soestwetering/Terwijdesingel		100	85	100	85	0	0
Jazzsingel/Terwijdesingel		108	100	109	102	1	2
Stockholmstraat/Terwijdesingel		63	70	64	72	1	2
Londenstraat/Grauwaartsingel		97	85	98	85	1	0
Parijsboulevard/Grauwaartsingel		84	75	83	75	-1	0
Parijsboulevard/Aansluiting D4E4		-	-	15	14	nvt	nvt
Parijsboulevard/Vleutensebaan		85	95	85	95	0	0
Hooggelegen/A2	afrit 8 West	85	99	85	99	0	0
Hooggelegen/A2	afrit 8 Oost	85	102	84	102	-1	0

Ochtendspits

De kruispunten met verkeerslichten geregeld op het viaduct van de A2 met de op- en afritten met de A2 bij Lage Weide en Hooggelegen hebben tijdens de ochtendspits een I/C onder de 90%. Uitzondering is de afrit 7 Oost, deze heeft een hoge I/C-verhouding die boven de 100% ligt. Deze kruising is dus overbelast tijdens de ochtendspits. Deze situatie doet zich al voor in de autonome situatie, dus zonder de ontwikkeling van D4/E4. De I/C-verhouding neemt niet toe met het autoverkeer van/naar de ontwikkeling.

In de directe(re) omgeving zijn de kruisingen Soestwetering/Terwijdesingel, Jazzsingel/Terwijdesingel en de Londenstraat/Grauwaartsingel al overbelast. De toevoeging van het plan brengt hier geen grote verandering in aan, namelijk maar een toename van 1%. Verder geldt dat alle andere waarden 85% of lager zijn en dat daar ook de verandering niet groter is dan 1%. Dit betekent dat de verandering ook hier beperkt is en onderdeel is van het al optredende verkeersbeeld van de ochtendspits.

Avondspits

Tijdens de avondspits laten de kruispunten op het viaduct bij de A2 Lage Weide een I/C-verhouding zien tussen de 80% en 90%, zowel in de autonome situatie als met de ontwikkeling van het kavel D4/E4. Op de aansluiting A2 Hooggelegen neemt de I/C-verhouding niet toe als gevolg van de ontwikkeling van het kavel D4/E4. Op de afrit 8 West en Oost is de I/C-verhouding in de autonome situatie al rond de 100%.

In de directe(re) omgeving is de kruising Jazzsingel/Terwijdesingel in de autonome situatie al overbelast. De toevoeging van de ontwikkeling van kavel D4/E4 brengt heeft een toename van slechts 2% tot gevolg. Verder geldt dat alle andere waarden op één na 85% of lager zijn en dat daar ook daar de verandering ten opzichte van de autonome situatie niet groter is dan 2%.

Ook ten aanzien van de kruising Parijsboulevard/Vleutensebaan geldt dat de ontwikkeling van kavel D4/E4 niet leidt tot een hogere IC-verhouding ten opzichte van de autonome situatie. Dit betekent dat de verandering ook hier beperkt is en onderdeel is van het al optredende verkeersbeeld van de avondspits.

Tot slot geldt voor de Parijsboulevard dat er geen hoge I/C-verhouding voor de ochtend- en de avondspits geldt ten opzichte van de autonome situatie.

Inmiddels is voor de gemeente Utrecht het nieuwe verkeersmodel VRU3.5 vastgesteld. Dit model laat voor de toeleidende wegen rond Leidsche Rijn centrum zoals de Gele brug en de weg door Leidsche Rijn centrum Noord een lagere hoeveelheid verkeer zien dan in VRU 3.4,. Dit betekent dat voor de berekeningen uitgegaan kan worden van de eerder gemaakte berekeningen op grond van VRU 3.4

Conclusie

Uit de analyse van de doorstroming op kruispunten blijkt dat de toename van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling niet tot extra doorstromingsknelpunten. Ook zonder de ontwikkeling is een aantal kruispunten vol, wat de I/C-verhouding betreft. Derhalve gaat deze ontwikkeling op in het optredende verkeersbeeld van de autonome situatie. Dit betekent dat de verkeersbewegingen via het bestaande wegennet kunnen worden afgewikkeld.

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.2 Natuur: gebiedsbescherming en soortenbescherming

Op basis van de uitgevoerde ecologische quickscan wordt geconcludeerd dat het project geen nadelige effecten heeft op beschermde natuurgebieden en soorten. Er is eveneens getoetst aan de Utrechtse soortenlijst. In de Quickscan in bijlage 3 is de Utrechtse soortenlijst meegenomen. Er staan vijf soorten broedvogels op de Utrechtse soortenlijst die niet ook onder broedvogels in de zin van de Wet natuurbescherming vallen, namelijk: blauwborst, kleine karekiet, merel, roerdomp en tijaft. Uit de Quickscan Natuurwetgeving blijkt dat het de kavels ongeschikt zijn voor deze soorten door het ontbreken van hogere vegetatie en de ligging binnen bebouwd gebied. De blauwborst, merel en tijaft broeden in bomen en struiken, welke ontbreken binnen de kavels. De kleine karekiet en roerdomp broeden in dichte rietvegetatie en er is geen riet aanwezig in het plangebied. Uit het veldonderzoek blijkt dat er geen verbinding is tussen het bouwplan en de wateren in de omgeving. Hierdoor zijn de kavels niet bereikbaar voor deze soorten. Effecten op soorten van de Utrechtse soortenlijst worden dan ook niet of nauwelijks verwacht

Tevens is een aerius-rapportage (bijlage 2) uitgevoerd voor de aanleg- en realisatiefase en de gebruiksfase. Hieruit blijkt dat er geen grotere stikstofbijdrage op de relevante Natura 2000-gebieden is dan 0,00 mol/ha/jaar. Daardoor is er geen sprake van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de relevante Natura 2000-gebieden.

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.3 Water

Deze aanmeldnotitie heeft uitsluitend betrekking op het deel dat afwijkt van het bestemmingsplan. De afwijking heeft geen betrekking op het aantal vierkante meters verharding, omdat de verharding op grond van het bestemmingsplan reeds is toegestaan. Bovendien is een groot deel van het kavel D4/E4 reeds verhard. Bij toename van verhard, afvoerend oppervlak in het plangebied door ruimtelijke ontwikkelingen, dient overeenkomstig het beleid van de gemeente en het extra berging te worden gerealiseerd als compensatie voor de toegenomen belasting van het oppervlaktewater. Bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' is in overleg tussen de gemeente en het waterschap een berekening gemaakt van de benodigde waterberging. In de berekening is gekeken naar de hoeveelheid vierkante meters verhard oppervlak dat moet worden gecompenseerd, namelijk 2,6 ha wateroppervlak. De bouwblokken D4 en E4 zijn in deze berekening als geheel verhard meegenomen. De benodigde waterberging voor de gehele ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Zuid (dus ook de bouwblokken D4 en E4) is al gerealiseerd in de openbare ruimte (Grauwaartsingel) tot een totaal van 2,8 ha. Het gescheiden rioolstelsel is al gerealiseerd. Het hwa-riool loost op de Grauwaartsingel, het oppervlaktewater ten westen van het plan. Het HWA riool is een verbeterd gescheiden stelsel waarbij de first flush wordt afgepompt. Hemelwater infiltreert in eerste instantie in de infiltratiekratten langs de Grauwaartsingel.

Bij piek buien zal deze infiltratievoorziening gaan overstorten op het oppervlaktewater van de Grauwaartsingel ten westen van het plan.

Gewijzigde eisen

De eisen ten aanzien van het inzamelen en afvoeren van hemelwater worden bepaald door het waterschap en de gemeente. Het beleid van het waterschap vastgelegd in de Waterschapsverordening Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden 2024 is inhoudelijk niet gewijzigd. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling bedraagt de noodzakelijke berging 10-15% ten opzichte van het verhard oppervlak. In 2013 bedroeg de eis, net als nu, ook 15% met een maximale peilstijging van 0,30 m.

Het beleid van de gemeente is wel gewijzigd. De eis bedroeg 30 mm berging ten opzichte van het nieuwe verhard oppervlak. Deze eis is in 2022 aangescherpt naar minimaal 45 mm berging ten opzichte van het nieuwe verhard oppervlak. Voor het bouwplan betekent dit dat er 15 mm extra berging moet worden gerealiseerd. In 2013 is er immers al 30 mm gerealiseerd.

Noodzakelijke berging

Het kavel D4/E4 bedraagt ongeveer 9.000 m² en ongeveer 12.100 m² als de Stadstuin (openbaar gebied) voor blok E4 wordt bijgeteld. De nieuwe situatie bestaat uit toekomstig

openbaar gebied, dakoppervlak, binnentuinen. De toename van dit te verhard oppervlak moet worden gecompenseerd

De binnentuinen worden aangelegd op het parkeerdek. Hierop kan ongeveer 100-150 mm/m² worden geborgen. Daarnaast wordt er in de omliggende straten in het openbaar gebied van verlaagd groen gerealiseerd wat ook bijdraagt aan de waterberging.

De verdeling van het verhard oppervlak met betrekking tot de waterberging ziet er als volgt uit:

	Verhard oppervlak	Onverhard (25%)	Berging	
	[m ²]	[m ²]	[m ³]	[mm]
Dakoppervlak	7.000		0	0
Binnentuin	2.300		103	45
Openbaar gebied	2.800	700	30*	11
Totaal	12.100		133	11
Totaal verhard oppervlak	12.100		182	15
Noodzakelijke berging			49	4

Tabel 1: verhard oppervlak (deze zijn nog globaal)

*verlaging groen in de boulevard aanname 0,3 m³/m¹.

Conclusie

Gelet op de gewijzigde bergingseis van de gemeente moet er nog ca 49 m³ berging worden gerealiseerd. Omdat in de bestaande waterberging in de Grauwaartsingel een overcapaciteit aanwezig is van 600 m³, (2000 m² met een peilstijging van 0,3 m), kan de Grauwaartsingel worden benut voor de ontwikkeling van kavel D4/E4. Deze overcapaciteit in de bestaande waterberging is ruim voldoende om de nieuwe eis van 45 mm voor nieuwbouw voor dit plan te compenseren. Het aspect water vormt dan ook geen belemmering voor het plan.

Aanzienlijke milieu-effecten kunnen daarom uitgesloten worden.

4.3.4 Duurzaamheid:

Blokken E4 en D4 bestaan voornamelijk uit woningen, maar in bouwdeel D4 is ook een kantoordeel opgenomen.

Kantoor D4

BREEAM

Voor het kantoordeel is recent een BREEAM-ontwerpcertificaat afgegeven met de classificatie Very Good/***. BREEAM beoordeelt duurzaamheid in de breedste zin van het woord en heeft impact van de locatiekeuze tot en met oplevering. Daarnaast hebben alle partijen hun verantwoordelijkheid bij het behalen van dit breed erkende certificeringssysteem. Graag lichten we een aantal punten toe op het gebied van duurzaamheid:

De woongebouwen hebben ook een zeer goede energieprestatie en de BENG2 heeft een score die 20% onder het Bouwbesluit ligt. Het installatieconcept hebben wij zo eenvoudig en robuust mogelijk gehouden. Dit maakt het voor bewoners eenvoudiger en vergt ook minder onderhoud. Een voorbeeld daarvan is dat we geen douche-WTW toepassen. Deze installatie doet het goed in de BENG, maar vraagt ook onderhoud. De opwekking voor verwarming, koeling en tapwater gebeurt door de hybride-WKO installatie. De afleverset in de warmte meterkast zorgt voor de distributie in elke woning. De toegepaste vloerverwarming is energiezuinig, maar zorgt ook voor gezonde en comfortabele woningen. Door actieve koeling in de zomerperiode, wordt voldaan aan de TO juli-eisen.

De ventilatie in de woning gebeurt door zeer energiezuinige individuele wtw-units die ook zorgen voor een comfortabel binnenklimaat. Dit leidt uiteindelijk tot lage energielasten voor de bewoners. De voorlopige energielabels zijn al berekend en resulteren in energielabel A++.

Materialen

Naast de energieprestatie is ook de milieuprestatie een belangrijk aspect. De bouw zorgt voor 40% van alle CO₂-uitstoot in Nederland, daarvan wordt 29% veroorzaakt door het energiegebruik maar 11% door de materialen die worden toegepast.

Basis voor een lage MPG is het duurzaamheidsprincipe Trias Ecologica met:

1. Beperk de vraag, voorkom onnodig gebruik,
2. Gebruik duurzame / eindeloze bronnen en
3. Gebruik eindige bronnen verstandig.

Stap 1 is daarmee de belangrijkste en betekent met name minimaliseren hoeveelheden materialen. Compact bouwen heeft dus ook zijn voordelen voor de MPG, dit geldt ook voor een laag raampercentage aangezien de milieubelasting van ramen en kozijnen per m² hoger is dan een dichte gevel.

Voor de twee woongebouwen zijn MPG-berekeningen gemaakt waarbij de milieubelasting wordt bepaald vanaf winning grondstoffen tot het sloop van het gebouw. Wettelijk geldt een eis van 0,8. Hugo de Jonge heeft in zijn kamerbrief van oktober 2023 aangekondigd dat de eisen per ingang van 1-1-2025 zal worden verscherpt tot 0,5. In dezelfde brief is benoemd dat er mogelijk nog uitzonderingen komen voor grote woongebouwen. De MPG van D4 en E4 bedragen 0,51 en 0,55 en de woongebouwen zijn daardoor al goed voorbereidt op toekomstige regelgeving.

Conclusie

Vanuit duurzaamheid worden aanzienlijke milieueffecten uitgesloten. Door de voorgestelde maatregelen wordt geïnvesteerd in duurzaamheidsmaatregelen.

4.3.5 Geluid

De akoestisch relevante geluidsbronnen voor kavel D4/E4 worden gevormd door de Rijksweg A2, de Vleutensebaan, de Stadsbaan, de Centrumboulevard, de spoorlijn Utrecht-Woerden. Ook wordt een relevante geluidsbelasting ondervonden van de omliggende 30 km/u wegen.

Railverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale waarde op de gevel van de geplande woningen maximaal 62 dB bedraagt. Dat is 7 dB meer dan de voorkeursgrenswaarde. Deze geluidsbelasting voldoet wel aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Wegverkeerslawaaï

Wegverkeer Rijksweg A2

Voor de Rijksweg A2 geldt dat de maximale ontheffingswaarde. De maximale geluidsbelasting op de gevel vanwege de A2 bedraagt 53 dB. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB(A). Deze geluidsbelasting voldoet wel aan de maximale ontheffingswaarde.

Wegverkeer gemeentelijke wegen

- Centruboulevard
Het geluid van de Centruboulevard komt uit op een hoogst berekende waarde van 51 dB. Deze waarde is boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar voldoet wel aan de maximale ontheffingswaarde.
- Vleutensebaan
Het geluid vanwege de Vleutensebaan voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB.
- Stadsboulevard
Het geluid vanwege de Stadsboulevard blijft onder de voorkeursgrenswaarde.

De geluidemissie van de Vleutensebaan en Stadsbaan op de gevels van de geprojecteerde woningen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). De Centruboulevard zorgt voor een overschrijding van maximaal 3 dB(A) ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de geprojecteerde woningen.

Wegverkeer (30 km/u)

De binnenplanse wegen met een maximum snelheid van 30 km/u zijn niet gezoneerd door de Wet Geluidhinder maar worden getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De gemeente houdt hierbij dezelfde criteria aan als de Wet geluidhinder. De wegen Parijsboulevard, Romestraat-San Marinostraat, Berlijnplein zijn wegen met een 30 km/u-regime en vallen momenteel formeel buiten het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en gezonde verstedelijking is dit bouwplan overeenkomstig het Utrechts geluidbeleid ook onderzocht voor de 30 km/u wegen. Uit de berekeningen volgt dat de Parijsboulevard zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met maximaal 6 dB(A). De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden.

Cumulatie

Er dient een afweging van het gecumuleerde geluidsniveau plaats te vinden als de voorkeursgrenswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Dit geldt alleen voor geluidsbronnen die onder de Wet geluidhinder vallen. Het hoogst berekende cumulatieve geluidsniveau bedraagt 62 dB en is daarmee lager dan de Utrechtse maximale ontheffingswaarde bij binnenstedelijk wegverkeer in uitleggebieden. Uit de hiervoor genoemde geluidsbelastingen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeer op diverse gevels wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.

Conclusie

Ten behoeve van het kavel D4/E4 dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. Het vaststellen van deze hogere waarden dient gelijktijdig met het besluit tot het verlenen van de omgevingsvergunning te gebeuren. Het verlenen van hogere waarden zal geschieden onder de voorwaarden van een geluidluwe gevel, en dat de woning een akoestisch gunstige woningindeling heeft. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning is hieraan getoetst. Daarnaast is ook getoetst of wordt voldaan aan een voldoende isolatiewaarde van de buitengevel, zodat sprake is van een voldoende akoestisch binnenklimaat.

Het bouwplan voldoet aan de gestelde eisen op grond van de geluidnota Utrecht. Iedere woning beschikt over een geluidluwe ruimte en een rustige buitenruimte. Hiertoe zijn in het bouwplan voor sommige woningen bouwkundige aanpassingen opgenomen om dit te bereiken.

4.3.6 Archeologie

Binnen het kavel D4/E4 zijn geen archeologische rijksmonumenten aanwezig. Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt het plangebied in een gebied van lage archeologische verwachting (WA 5). In dit geval betekent dit dat er een vergunningsplicht van toepassing is bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 30 cm (WA5). De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied overschrijdt de vrijstellingsgrenzen (oppervlakte en diepte) en is daarmee vergunningsplichtig.

Er is op de locatie onderzoek uitgevoerd met proefsleuven. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen archeologische sporen aanwezig zijn. Dat betekent dat geen verder onderzoek noodzakelijk is.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen moet hiervan, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding worden gedaan bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht.

Conclusie

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.7 Bodem

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Bij de overdracht van de grond door de gemeente aan de aanvrager om omgevingsvergunning zal een uitkeuring van de grond plaatsvinden en is daarmee aangetoond dat wordt voldaan aan het vereiste dat de kwaliteit van de bodem geschikt is voor de geplande functie. Aan de Reactorweg is sprake van een verontreinigingslocatie (VOCI) . De verplaatsing hiervan zal worden opgenomen in het gemeentelijke saneringsplan.

Kavel D4/E4

Ten behoeve van het bouwplan is het rapport 'Aanvullend bodemonderzoek bouwwegen'

van 6 juli 2021, zie bijlage 1 opgesteld. Dit onderzoek richt zich op het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de bouwwegen tussen de bouwkavels D4/E4. Uit toetsing van de grond(meng)monsters en de resultaten verkregen bij het bodemonderzoek op de omliggende kavels kan het volgende worden gesteld over de verwachte kwaliteit van (de af te voeren grond in) het werkgebied:

1. Er is hoogstens lichte verontreiniging aangetoond in de bodem. Sanerende handelingen zijn niet noodzakelijk en de aangetoonde milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is geschikt voor het beoogde gebruik.
2. De geroerde (opgebrachte) zandige (boven)grond op kavel D4 en de bouwwegen komen voor hergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Industrie'. Een monster (B102, 0-50) bleek op basis van het gehalte aan minerale olie indicatief niet herbruikbaar en deze grond moet óf separaat naar een grondverwerker worden afgevoerd óf op depot geplaatst worden voordat de grond wordt.
3. De geroerde kleiige bovengrond op de kavels D4/E4 en de bouwwegen komt voor hergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Wonen' of 'Vrij toepasbaar'.
4. De (geroerde) kleigrond direct onder puinfunderingslaag ter plaatse van kavel E4 komt voorhergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Industrie'.
5. De (zintuigelijk schone) ongeroerde zandige en kleiige ondergrond ter plaatse van de kavels D4/E4 en de bouwwegen komt voor hergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Vrij toepasbaar'.

Op grond van dit onderzoek blijkt dat op een klein deel van de locatie grond moet worden afgevoerd of in depot moet worden gezet voor een keuring. Het betreft hier de locatie waar het voormalig ketenpark van LRC heeft gestaan en waar destijds ook een brandje is geweest. Na overleg kiest LRC ervoor deze grond af te voeren op het moment dat het bouwterrein wordt Ingericht.

De locatie bevindt zich binnen de boringsvrije zone van de grondwaterwinning Leidsche Rijn en binnen de "schone zone" van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat voor de toepassing van WKO beperkingen gelden zoals een dieptebeperking (eerste watervoerende pakket) en dat rekening gehouden moet worden met beïnvloeding van een nabijgelegen, omvangrijke grondwaterverontreiniging (Reactorweg 11).

Conclusie

De bodemkwaliteit is geen belemmering voor de nieuwe functies, waaronder wonen. Er geldt een dieptebeperking voor boringen en bodemenergie vanwege de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied.

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.8 Externe veiligheid

Door bureau AVIV is onderzoek gedaan naar risicobronnen in de omgeving van het plangebied, zie bijlage 4 , 12 augustus 2022). Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen

Bij de uitvoering van nieuwe ruimtelijke plannen dienen het onderzoeksgebied en de

omliggende projectomgeving getoetst te worden aan het aspect externe veiligheid. Externe veiligheid heeft betrekking op risico's die kunnen ontstaan voor mens en milieu bij het vervoer, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen. De regelgeving is gebaseerd op of vindt zijn grondslag in de Wet basisnet (Wbn) en de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs).

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

In de Regeling Basisnet is een tabel met afstanden voor plaatsgebonden risico die gelden voor transportroutes van het Basisnet terug te vinden. Deze afstanden gelden per trajectdeel en er is per trajectdeel aangegeven of er sprake is van een plasbrandaandachtsgebied.

Een plasbrandaandachtsgebied is een gebied waarbinnen kwetsbare objecten te maken kunnen krijgen met de effecten van een plasbrand. Deze plasbrand kan ontstaan door de ontsteking van uitgestroomde brandbare vloeistof uit een tankwagen. Dit gebied beslaat een zone van 30 meter per zijde van het wegvak.

Kavel D4E4 ligt op ongeveer 120 meter van de snelweg. Het plasaandachtsgebied vormt daarom geen belemmering voor het project.

Over de A2 worden gevaarlijke stoffen getransporteerd en de A2 maakt onderdeel uit van het basisnet. Het invloedsgebied van de A2 wordt bepaald door het transport van brandbare gassen en ligt tot 355 meter van de A2. Het kavel D4/E4 ligt hier binnen. Het transport van gevaarlijke stoffen over de A2 is hiermee vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant voor het kavel D4/E4. Het PR van de A2 ter hoogte van het kavel D4/E4 is niet hoger dan PR 10^{-6} /jaar. Dit betekent dat wordt voldaan aan de normwaarde en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A2 geen beperkingen oplegt aan het bouwplan.

Het GR is ongeveer 3 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. De verdere verantwoording van het GR conform artikel 8 van het Bevt kan achterwege blijven.

Het bestuur van de VRU is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Conclusie van de VRU d.d. 11 juli 2022 is dat voor dit deel de A2 ondertunneld is en dat het aspect externe veiligheid hierdoor niet van belang is.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen en vaarwegen

Zowel het Amsterdam-Rijnkanaal als de spoorlijn Breukelen - Utrecht Centraal liggen meer dan 200 m van het kavel D4/E4. Daarmee ligt het projectgebied buiten de zone waarbinnen conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transport verantwoordelijkheid afgelegd dient te worden over de hoogte van het groepsrisico. Wel ligt het kavel D4/E4 binnen het invloedsgebied van het transport van toxische stoffen over deze routes. Het volstaat daarom conform artikel 7 van het Bevt in te gaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De Veiligheidsregio heeft hierover een deeladvies omgevingsveiligheid uitgebracht. De Veiligheidsregio verwacht niet dat het (groeps)risico door deze buitenplanse afwijking noemenswaardig wijzigt.

In de omgeving van het kavel D4/E4 bevinden zich geen andere risicobronnen als buisleidingen of inrichtingen met gevaarlijke stoffen die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor het kavel D4/E4.

Conclusie

De conclusie is dat er vanwege de externe veiligheid geen belemmeringen bestaan voor het verlenen van een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid'. Het groepsrisico ligt in de omgeving van het kavel D4/E4 zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen niet boven de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.9 Luchtkwaliteit

Conform art. 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een plan dat niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit geen uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek nodig en kan het plan zonder uitgebreide toetsing aan de luchtkwaliteitseisen doorgang vinden. Een plan met een bijdrage aan de luchtkwaliteit van minder dan 3% van de grenswaarde voor de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof), is conform het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) gedefinieerd als NIBM.

Een concretisering van NIBM is de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). In bijlage 3A van deze regeling worden onder meer woningbouwlocaties kleiner dan 1.500 woningen aangeduid als NIBM (bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen). De bepaling van de NIBM-grens is vastgelegd in het DHV-rapport 'Bepaling van IBM planomvang op basis van herziene uitgangspunten', Ministerie van VROM (december 2006). Uit dit rapport blijkt dat de verkeersaantrekkende werking die bij de norm van 1.500 woningen is gehanteerd, 2,6 vervoersbewegingen per etmaal per woning bedraagt. Hieruit volgt dat een plan met een verkeersaantrekkende werking van ten hoogste 3.900 motorvoertuigbewegingen per etmaal niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Omdat het aantal woningen beneden de grens blijft van 3000 woningen is geen aanvullend onderzoek vereist.

In 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen per amendement in Wet Milieubeheer opgenomen. Het besluit gevoelige bestemmingen beperkt de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Hierbij spelen de volgende onderwerpen een rol:

Onderzoekszones: Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Daarom zijn in het besluit onderzoekszones ingesteld. Binnen die onderzoekszones is luchtkwaliteit onderzoek benodigd. Voor rijkswegen is deze onderzoekszone 300 meter breed en bij provinciale wegen 50 meter breed.

Gevoelige bestemmingen: De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties niet als gevoelige bestemming gezien.

Verder dient beoordeeld te worden of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Vervolgens of na het realiseren van het plan nog steeds geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden. Als het plan NIBM bijdraagt, is aannemelijk dat ook na de planrealisatie aan de grenswaarden wordt voldaan. Alle waarden zijn in μm^3 .

Fijnstof	Waarde in kavel D4/E4 2021	Grenswaarde	WHO advieswaarde 2005	Waarde 2030	
PM 10	17,25	40	20	14,76	
PM 2,5	10,73	25	10	7,6	
NO 2	27,73	40	40	20	

Bron: grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (GCN en GDN), RIVM

Daardoor is geen sprake van feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde voor de stoffen PM10, PM2,5 en NO2. Ook voldoen de gemeten waarden voor PM 10 en NO2 aan de WHO advieswaarden voor 2005. Voor PM 2,5 geldt een lichte overschrijding van de WHO advieswaarde. Voor het jaar 2030 wordt voldaan aan de WHO advieswaarde uit 2005.

Ten behoeve van het aspect luchtkwaliteit is een memo luchtkwaliteit opgesteld. De memo is als bijlage 7 bij deze aanmeldnotitie gevoegd. Hierin is ook en wordt case berekening opgenomen van het extra verkeer als gevolg van het project op de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat de effecten ruim onder de grens van “niet in betekenende mate” blijft.

Conclusie

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.10 Bedrijven en milieuzonering

Aan de hand van de VNG-systematiek Bedrijven en Milieuzonering zijn de verschillende bestemde bedrijfscategorieën rond het kavel D4/E4 bekeken. Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten, is mede afhankelijk van het omgevingstype. Binnen de VNG-systematiek worden afstanden aangehouden tot een rustige woonwijk en tot gemengd gebied. De richtafstand tot gemengd gebied bedraagt voor categorie 3.1 bedrijven minimaal 30 meter. Voor categorie 1 bedrijven bedraagt die afstand 0 meter en voor categorie 2 bedrijven 10 meter. Er bevinden zich geen type categorie bedrijven of hoger binnen de genoemde afstanden, zodat geen nader onderzoek Bedrijven en milieuzonering nodig is. In het bestemmingsplan ‘Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid’ is een verantwoording gegeven van het aspect Bedrijven en milieuzonering. Hierin is aangegeven dat er geen problemen zijn met bedrijven en milieuzonering. Het kavel D4/E4 van het vigerende bestemmingsplan ligt buiten de zonering van het industrieterrein Lage Weide.

Op circa 80-100 meter afstand ten oosten van het kavel D4/E4 liggen gronden met de bestemming 'gemengd'. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan Leidsche Rijn centrum Oost. Binnen de bestemming Gemengd is op de verkeerstunnel een openbaar vervoerstation toegelaten en een evenemententerrein met bijbehorende podia, parkeervoorzieningen,

terrassen, openbaar vervoerbanen en verkeersvoorzieningen. De functies die binnen dit kavel D4/E4 zijn toegelaten betreffen geen bedrijven zodat ze geen belemmeringen vormen voor de geplande woningen.

Voor het evenemententerrein zijn in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost geluidregels opgenomen die ervoor zorgen dat de geluidsbelasting aan de gevels van de woningen aan het Berlijnplein acceptabel zal zijn. Gezien de afstand, de afschermdende werking van het Berlijnplein en het bouwdeel Legends op de locatie E5 zal er dus geen sprake zijn van een onaanvaardbaar hogere geluidsbelasting.

Conclusie

Het samengaan van bedrijfsfuncties en gevoelige bestemmingen in en rond het kavel D4/E4 levert geen belemmeringen op en er is daarom sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden.

4.3.11 Windhinder

Vanwege de hoogte van de bebouwing is een windhinderonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 8. Het windhinderonderzoek is uitgevoerd volgens NEN 8100. Hierin staan ook de eisen die aan een windhinder onderzoek worden gesteld. Er wordt onderscheid gemaakt in windhinder en windgevaar.

Het doel van het onderzoek is om het windklimaat rond de nieuwbouw op maaiveld maar ook op de balkons en de terrassen van blok E2 te bepalen. Voor het onderzoek is een 3D model gemaakt van het gebied en de nabije omgeving. In dit 3D model is het windklimaat getoetst. Er is onderzoek gedaan naar windgevaar en windhinder.

Uit het windhinderonderzoek blijkt dat geen sprake is van windgevaar als gevolg van het bouwplan. Voor windhinder is de conclusie dat in het algemeen sprake is van een goed windklimaat met kleine gebieden met een matig windklimaat (windklasse D). Rond blok E2 blijft er sprake van een goed windklimaat ten opzichte van situatie 1.

Bij een paar toegangen van blok D4 heerst een slecht windklimaat. Op een terras van blok E4 en bij de zitbankjes in de binnentuin van blok E4 heerst plaatselijk een matig tot slecht windklimaat. Hier worden maatregelen voor getroffen.

Schaduwwerking

Vanwege de hoogte van de bebouwing is onderzoek gedaan naar bezonning. Dit onderzoek staat in bijlage 6. Het doel van het bezonningsonderzoek is om risicogebieden in kaart te brengen met TNO-richtlijnen als handvat. Daaropvolgend is per kritische situatie de mogelijke bezonningsduur op de gevel bepaald.

De bezonningsstudie betreft de schaduwwerking van bouwblok E4 op bouwblok E2, het dichtstbijzijnde gebouw. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen het gebouw overeenkomstig de maximum toegestane bouwhoogte op grond van het bestemmingsplan (42 m hoog) en het gebouw volgens het bouwplan (43,28 m hoog). Gezien de hoogstedelijke omgeving is hierbij de lichte TNO-norm gehanteerd. De lichte TNO-norm houdt in dat er sprake is van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Hierbij is de schaduwwerking in kaart gebracht voor de meest van belang zijnde tijdstippen op 21 maart, 21 juni, 23 september en 22 december (de kritische situatie).

Daarvoor is gekozen omdat dit de maatgevende dagen zijn voor de stand van de zon in de verschillende seizoenen.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat in de periode tussen 19 februari en 21 oktober tenminste twee uur per dag zon in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam kan komen bij de omliggende gebouwen. Dit betekent dat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. De bezonning en de schaduw op de omliggende gebouwen is aanvaardbaar.

4.4 Aanlegfase en bijzondere aandachtspunten

Het plan wordt gerealiseerd in een gebied dat zich kenmerkt door een hoge verstedelijkingsgraad. Sprake is van een nieuw centrum voor de wijk Leidsche Rijn met overwegend veel woningbouw in de vorm van appartementengebouwen. Zodra uitvoering kan worden gegeven aan het voorliggende project, is dit deel van de wijk vrijwel volledig gerealiseerd. Er zal dan ook geen sprake zijn van cumulatie van hinder als gevolg van andere bouw- of aanlegactiviteiten danwel de realisatie van grote projecten. Er is nog één bouwvlak in de directe omgeving, het bouwvlak D5 waar een kantoorfunctie is gepland. Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer die ontwikkeling van start gaat. Voor het overige zijn er geen ontwikkelingen in de directe nabijheid van de projectlocatie die gelijktijdig of gedeeltelijk gelijktijdig zullen worden gerealiseerd. De locatie is verder goed ontsloten, tijdens de bouw zullen de nodige maatregelen worden genomen waardoor negatieve effecten voor de woonomgeving of de veiligheid tot een minimum worden beperkt en zullen de nodige maatregelen worden genomen.

Conclusie

Aanzienlijke milieueffecten kunnen dan ook uitgesloten worden in de tijdelijke situatie.

5. Verzoek

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

Bijlagen

1. Aanvullend bodemonderzoek bouwwegen d.d. 6 juli 2021
2. Berekening stikstofdepositie
3. Quickscan flora en fauna
4. Onderzoek externe veiligheid
5. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder
6. Bezonningsstudie
7. Memo luchtkwaliteit
8. Windhinderonderzoek
9. Mobiliteitsplan