

# Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Project	Schipholweg 66 t/m 128 te Leiden
Status	1.1
Projectnummer	22056
Kenmerk	22056.AN/MER
Datum	20 november 2023
Auteurs	mr. A. (Anouk) van Dam
Controle	M.F. (Martha) Bleeker MSc



## COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

# INHOUDSOPGAVE

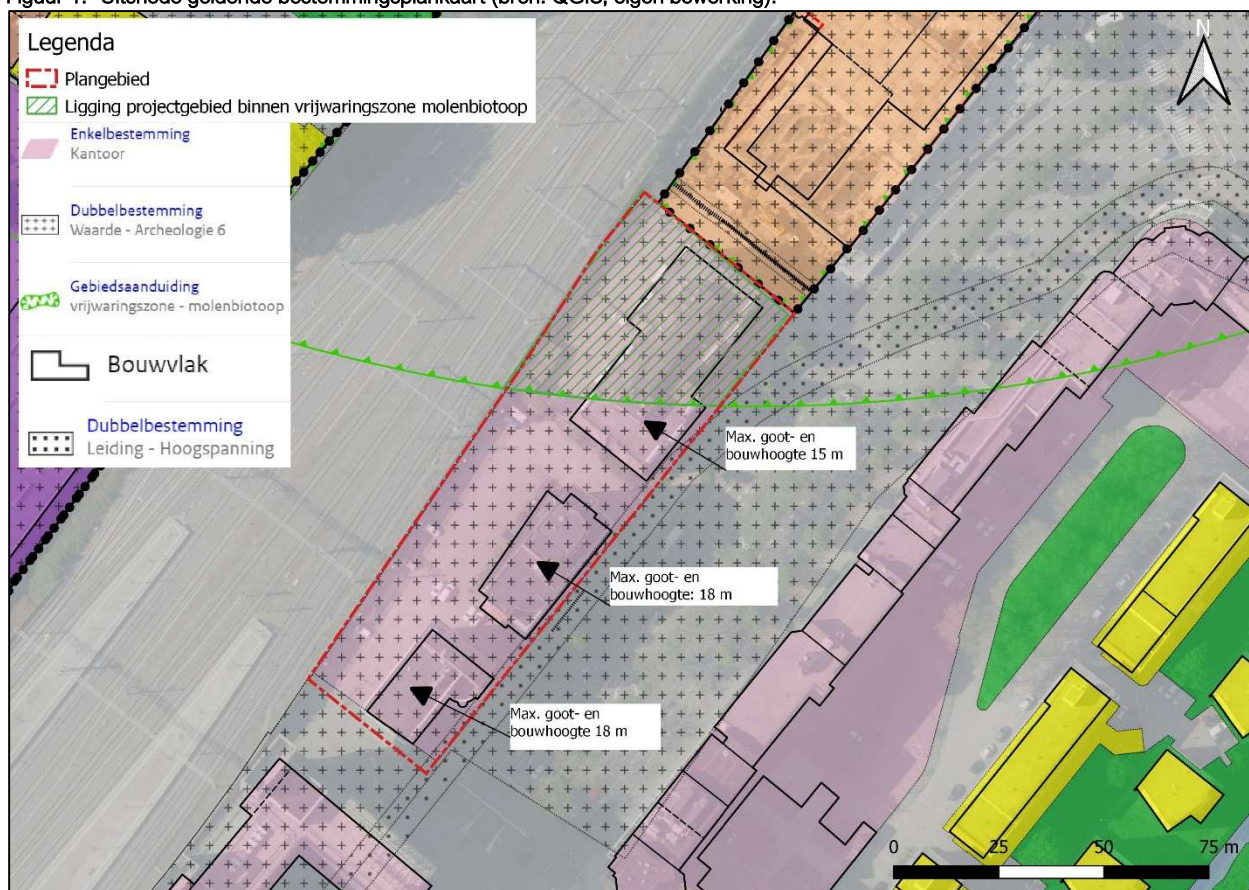
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Geraadpleegde onderzoeken	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Beoordeling	7
2.2.1	Kenmerken van het project	7
2.2.2	Plaats van het project	9
2.2.3	Kenmerken van het potentiële effect	11
3	Conclusie en verzoek	20

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V. is voornemens de gronden behorende bij de Schipholweg 66 t/m 128 te herontwikkelen. De herontwikkeling bestaat uit de sloop van de bestaande bebouwing en nieuwbouw ten behoeve van wonen, de kantoorfunctie, Life Science & Health, deep-tech en high-tech bedrijven, commerciële en maatschappelijke functies en detailhandel. Met het voorgenomen programma wordt gestreefd naar een levendige mix van functies op het plangebied en een actieve plint. De beoogde ontwikkeling past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Schuttersveld e.o.". Dit geldt voor zowel een aantal van de beoogde functies als voor de beoogde bouwmogelijkheden. Om de beoogde herontwikkeling van de Schipholweg 66 t/m 128 mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan in procedure gebracht.

Figuur 1. Uitsnede geldende bestemmingsplankaart (bron: QGIS, eigen bewerking).



Bij elk besluit of plan dat betrekking heeft op een activiteit die voorkomt op de C- of D-lijst van het Besluit MER dient aandacht besteed te worden aan de m.e.r.-beoordeling. Onderhavig initiatief valt onder de drempelwaarde van een van de activiteiten op de D-lijst, waardoor in beginsel volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Het doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is het toetsen of een plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu. Het bevoegd gezag dient te beoordelen in hoeverre volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Een dergelijk besluit wordt genomen aan de hand van de aanmeldnotitie en vormt een bijlage bij het ruimtelijk besluit. In onderhavig geval wordt, om het initiatief mogelijk te maken, een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Deze aanmeldnotitie wordt voorafgaand aan de terinzagelegging van het bestemmingsplan aangeboden bij het bevoegd gezag. In deze aanmeldnotitie wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling doorlopen.

## 1.2 GERAADPLEEGDE ONDERZOEKEN

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

- *Archeologisch onderzoek* door IDDS, d.d. juli 2022, rapport 2733.
- *Ecologische quickscan* door KP Adviseurs, d.d. 25 maart 2022, projectnummer 220194-E01.
- *Nader vleermuisonderzoek* door KP Adviseurs, d.d. 1 november 2022, projectnummer 220194-E03.
- *Stikstofdepositieberekening* door Peutz, d.d. 20 oktober 2023, rapportnummer O 16800-11-RA-003.
- *Actualiserend en verkennend bodemonderzoek* door KP Adviseurs, d.d. 3 augustus 2022, projectnummer 220194-B01.
- *Onderzoek externe veiligheid* door Peutz, d.d. 26 juli 2022, rapportnummer O 16800-4-NO.
- *Akoestisch onderzoek spoorwegemplacement* door Peutz, d.d. 2 november 2023, rapportnummer O 16800-9-RA-003.
- *Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer* door Peutz, d.d. 6 november 2023, rapportnummer O 16800-8-RA-004.
- *Verkeersonderzoek* door BOOT, d.d. 11 oktober 2023, documentnummer P22-0150-006.
- *Parkeerbilans* door SPARK, d.d. 4 oktober 2023.
- *Onderzoek trillingen* door Peutz, d.d. 22 juni 2022, rapportnummer O 16800-3-RA.

## 1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het wettelijk kader en vindt de vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats. De vormvrije m.e.r.-beoordeling in hoofdstuk 2 volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens afgesloten met een conclusie en een verzoek.

# 2 VORMVRIJE M.E.R.- BEOORDELING

## 2.1 ALGEMEEN

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

De vorm van een vormvrije 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 te zijn vermeld:

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

### **Relatie tot ontwikkeling**

Ter plaatse van het plangebied Schipholweg 66 t/m 128 worden in totaal maximaal 635 woningen in het plangebied toegevoegd alsmede 13.410 m<sup>2</sup> aan niet-woonfuncties. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen wijziging, kan de ontwikkeling getypeerd worden als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals vermeld in bijlage D, onderdeel 11.2 van het Besluit m.e.r. (zie ook tabel 1). De ontwikkeling valt echter ruim onder de drempelwaarden, waardoor geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, maar volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

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

	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 bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m <sup>2</sup> 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.

In de volgende paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect van het project.

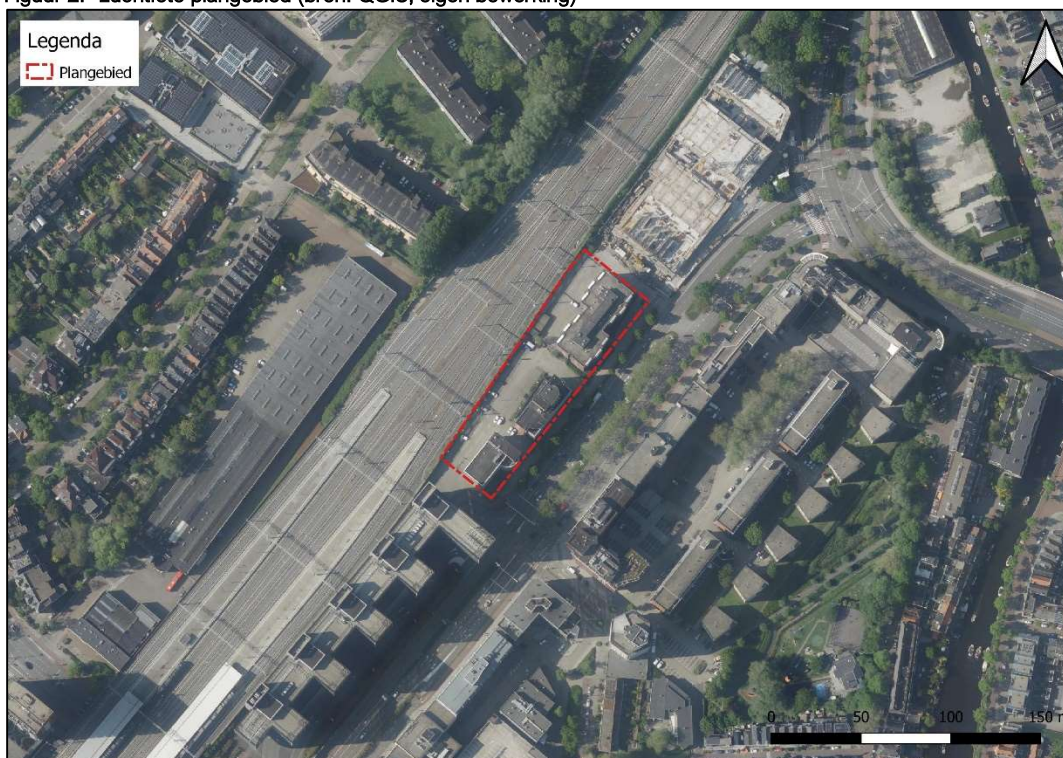
## 2.2 BEOORDELING

### 2.2.1 Kenmerken van het project

#### 2.2.1.1 Plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Schipholweg te Leiden. Het plangebied wordt omsloten door het spoor aan de noord- en westzijde, de (reeds opgeleverde) brandweerkazerne en woningen aan de noordoostzijde, de Schipholweg aan de (zuid)oostzijde en kantoren aan de zuid(west)zijde. Het plangebied is weergegeven op figuur 2.

Figuur 2. Luchtfoto plangebied (bron: QGIS, eigen bewerking)



### 2.2.1.2 Bestaande situatie

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard, vanwege de huidige bebouwing en de omliggende parkeerplaatsen. De omgeving van het plangebied bestaat voornamelijk uit het spoor, de Schipholweg en naastgelegen kantoorbebouwing. In hoofdzaak zijn in het plangebied kantoren aanwezig. Een deel van de bebouwing wordt daarnaast gebruikt als opvanglocatie voor Oekraïense vluchtelingen.

### 2.2.1.3 Beoogde ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van drie gebouwen van 69, 90 en 75 meter waarbinnen onder andere wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod. In totaal worden maximaal 635 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 35% in het sociale huursegment en in totaal tenminste 70% in het betaalbare segment. De hiervoor genoemde verdeling is in overeenstemming met de ambities van gemeente Leiden, zoals vastgelegd in het Beleidsakkoord Gemeente Leiden 2022 - 2026. In lijn met het Beleidsakkoord wordt daarnaast de mogelijkheid onderzocht om de sociale huurwoningen in dit plan onder te brengen bij een woningbouwcorporatie.

Naast het woningbouwprogramma voorziet de voorgenomen ontwikkeling in het terugbrengen van het huidige kantoorprogramma. Het huidige kantoorprogramma bestaat uit circa 10.066 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo). In de toekomstige situatie wordt derhalve minimaal 10.100 m<sup>2</sup> bvo aan kantoorprogramma teruggebracht. Naast het kantoorprogramma wordt ook ruimte geboden aan Life Science & Health, deep-tech en high-tech bedrijven, commerciële functies (waaronder mogelijk 24-uurs fitness) en detailhandel. Het totale niet-woonprogramma mag gezamenlijk ten hoogste 13.4100 m<sup>2</sup> bvo bedragen, waarvan maximaal:

- a. 13.410 m<sup>2</sup> bvo kantoren (waarvan maximaal 4% met een baliefunctie) en/of Life Science & Health, deep-tech en high-tech bedrijven;
- b. 2.210 m<sup>2</sup> bvo aan commerciële functies en detailhandel waarbij geldt dat:
  1. maximaal 2.210 m<sup>2</sup> bvo aan commerciële functies, niet zijnde maatschappelijke functies, is toegestaan, waarvan maximaal 300 m<sup>2</sup> ten behoeve van horeca t/m categorie III\*\* en maximaal 1.710 m<sup>2</sup> aan sportschool;
  2. maximaal 1.220 m<sup>2</sup> bvo aan maatschappelijke voorzieningen is toegestaan;
  3. maximaal 200 m<sup>2</sup> bvo aan detailhandel is toegestaan.

Met het hiervoor genoemde programma wordt enerzijds voorzien in een levendige mix van functies, maar ook in een actieve plint.

### 2.2.1.4 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

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

### 2.2.1.5 Productie en verwerking van afvalstoffen

Bij de realisatie van het project komen de gebruikelijke bouw en sloopafvalstoffen vrij. De sloop van de huidige gebouwen gebeurt circulair door de scheiding van afvalstromen ten behoeve van hergebruik. Logistiek is het echter niet mogelijk om de afvalstromen binnen het plangebied te hergebruiken. Dit doet echter niet af aan de mate van circulariteit. Daarnaast is het verplicht om bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een MPG op te stellen (Milieu Prestatie Gebouw). Het opbouwen van een MPG-berekening wordt gedaan op basis van een materialenpaspoort. Voor het project zal dan ook het materiaalgebruik worden vastgelegd in een materialenpaspoort. De ambitie voor de voorgenomen ontwikkeling is een MPG-berekening van maximaal 0,7. Daarbij worden producten geselecteerd uit de nationale milieudatabank categorie 2.

In het plangebied worden woningen toegevoegd en de niet-woonfuncties uitgebreid, waarbij sprake is van huishoudelijk- en bedrijfsgerelateerd afval. Bij het gebruik van de woningen zal tevens sanitair afvalwater ontstaan. Dit sanitaire afvalwater zal worden aangesloten op het vuilwaterriool en geleid naar een gemeentelijke waterzuiveringsinstallatie. Hier wordt het afvalwater gezuiverd alvorens het wordt geloosd op



het oppervlaktewater. Hiermee wordt voorkomen dat het oppervlaktewater vervuild raakt met sanitaire afvalstoffen.

### 2.2.1.6 Cumulatie met andere projecten

De stad Leiden is aan verandering onderhevig. In de nabije omgeving van het plangebied hebben de laatste jaren diverse ontwikkelingen plaatsgevonden. De woningbouwontwikkelingen zijn inmiddels grotendeels tot uitvoering gebracht en Leiden Noord kan hierdoor worden omschreven als een wijk met veel verschillende typen woningen, waar bewoners met verschillende woonwensen samen kunnen wonen. De voorgenomen ontwikkeling maakt echter onderdeel uit van de Gebiedsvisie Schipholweg. In het kader van deze gebiedsvisie zijn diverse (woning)bouwprojecten reeds afgerond. Daarnaast is bekend dat aan de overzijde van het plangebied, aan de Schipholweg 101, eveneens een bestemmingsplan in voorbereiding is.

Cumulatie met andere projecten kan plaatsvinden ten aanzien van bijvoorbeeld verkeer(safwikkeling) en stikstofdepositie (zowel in de bouw- als gebruiksfase). In respectievelijk paragraaf 2.2.3.2 en 2.2.3.5 wordt ingegaan op deze aspecten, waarbij verwezen wordt naar de uitgevoerde onderzoeken.

## 2.2.2 Plaats van het project

In deze paragraaf wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenomen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

### 2.2.2.1 Bestaand grondgebruik

Het bestaand grondgebruik is reeds beschreven in paragraaf 2.2.1.2 van deze aanmeldnotitie.

### 2.2.2.2 Overzicht gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

In onderstaande tabellen is de toetsing opgenomen aan alle typen gebieden zoals genoemd in bijlage III van de EU-Richtlijn.

Tabel 2. (deel 1) Toetsing gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Wetlands	Conventie van Ramsar	In of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen aangewezen Wetlands aanwezig.
Kustgebieden		Het plangebied is niet gelegen in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	(o.a.) Wet natuurbescherming	Het plangebied is niet gelegen in een berg- of bosgebied.
Reservaten en natuurparken: <ul style="list-style-type: none"> <li>Nationale Landschappen</li> <li>Nationale parken</li> </ul>	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte. De Nationale Parken zijn onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN)	Het plangebied is niet in een Nationaal Landschap of Nationaal Park gelegen.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Wet natuurbescherming	Op circa 6 kilometer van het plangebied is het Natura 2000-gebied 'Meijndel & Berkheide' gelegen. Onder deze tabel wordt hierop nader ingegaan.
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieुरichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit en kaderrichtlijn Water)	Het plangebied is niet gelegen in een gebied waar o.b.v. communautaire wetgeving reeds normen worden overschreden.

Tabel 3. (deel 2) Toetsing gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid		De gemeente Leiden kent een hoge bevolkingsdichtheid (conform cijfers CBS). Onder deze tabel wordt hier nader op ingegaan.
Landschappen van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Historisch belang</li> <li>• Cultureel belang <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beschermd stads- en dorpsgezicht</li> </ul> </li> <li>• Archeologisch belang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdrag van Valletta</li> <li>• Erfgoedwet</li> </ul>	Het plangebied is geen onderdeel van een landschap van historisch, cultureel of archeologisch belang. Onder deze tabel wordt hier nader op ingegaan.

### Natura 2000-gebied

Zoals in de tabel reeds is benoemd, is het plangebied in de nabijheid van een Natura 2000-gebied gelegen. Op circa 6 kilometer van het plangebied is namelijk het Natura 2000-gebied 'Meijendel & Berkheide' gelegen. De Natura 2000-gebieden maken onderdeel uit van het netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie, die worden beschermd op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen geven aan welke typen natuur en welke soorten beschermd moeten worden. De lidstaten wijzen daarvoor speciale beschermingszones aan en moeten instandhoudingsmaatregelen nemen om deze gebieden te beschermen.

De voorgenomen ontwikkeling kan mogelijk een effect hebben op de in de nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden. Om die reden wordt in paragraaf 2.2.3.5 nader op het aspect ecologie (gebiedsbescherming) ingegaan.

### Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid

Over het algemeen geldt dat hoe meer personen zich in een gebied bevinden, hoe meer personen hinder kunnen ondervinden van eventuele nadelige milieugevolgen. Om die reden wordt in paragraaf 2.2.3 nader ingegaan op de eventueel nadelige milieugevolgen die de voorgenomen ontwikkeling met zich mee kan brengen.

#### 2.2.2.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebieden die specifiek zijn genoemd in Bijlage III van de EU-Richtlijn, wordt eveneens getoetst of het plangebied gelegen is in gevoelige gebieden op grond van overige nationale of provinciale wet- en regelgeving.

Tabel 4. Toetsing overige gevoelige gebieden

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Natuurnetwerk Nederland	Provinciale verordening	Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
Weidevogelleefgebied	Provinciale verordening	Het plangebied is niet gelegen in een weidevogelleefgebied.
Stiltegebied	Provinciale verordening Wet milieubeheer	Het plangebied is niet gelegen in een stiltegebied.
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het plangebied is niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.
Grondwaterbeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het plangebied is niet gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied.
Beschermingszone waterkering	Legger en Keur Hoogheemraadschap van Rijnland	Het plangebied is niet in of in een beschermingszone van een waterkering gelegen.
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	Het plangebied is mogelijk geschikt voor beschermde soorten. Onder deze tabel wordt hier nader op ingegaan.

## Beschermde soorten

Ter plaatse van het plangebied kunnen zich mogelijk beschermde dier- of plantensoorten bevinden. Om die reden wordt in paragraaf 2.2.3.5 nader op het aspect ecologie (soortenbescherming) ingegaan.

## 2.2.3 Kenmerken van het potentiële effect

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit, waarbij het gaat om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken (kenmerken van het project en plaats van het project). Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld.

Van de overige (milieu)aspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten.

### 2.2.3.1 Verkeersgeneratie en ontsluiting

Door BOOT is onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, de aansluiting van het plangebied op de Schipholweg en de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer. De resultaten van het onderzoek worden hieronder beschreven.

#### Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de publicatie *Parkeren: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie* van het kennisinstituut CROW. De CROW-publicatie kent een minimale en maximale ritgeneratie. De ligging van het plangebied ligt strak tegen het gebied Centrum aan. Ook wordt ingezet op andere vormen van transport. Voor de woningen en kantoren is in de studie derhalve uitgegaan van de minimale ritgeneratie.

Op basis van de kencijfers uit de CROW-publicatie is de totale ritgeneratie per week- en werkdag berekend. Voor een werkdag bedraagt de totale ritgeneratie 2.113 verkeersbewegingen. Voor een werkdag geldt dat de totale ritgeneratie 2.393 verkeersbewegingen bedraagt.

#### Aansluiting plangebied op Schipholweg

Het plangebied is gelegen aan de Schipholweg. Aan de achterzijde van de ontwikkeling wordt een logistieke zone met parkeervoorzieningen gerealiseerd. Gewone gebruikers van de parkeervoorziening rijden via dezelfde aansluiting als het naastgelegen gebouw 'The Station House'. De aansluiting wordt wel gewijzigd. In de huidige situatie is hier sprake van een voorrangskruispunt zonder verkeerslichten. Dit wordt gewijzigd naar een kruispunt met verkeerslichten. Hierbij is vanuit het zuidwesten en noordoosten een opstelstrook aanwezig voor het verkeer richting het plangebied. Vanuit het plangebied zijn twee opstelstroken aanwezig. Een voor verkeer naar het noordoosten en één voor verkeer naar het zuidwesten. Het expeditie verkeer kent een andere route, dit rijdt via de zuidoostzijde van de planlocatie. Hier is in het ontwerp van de gemeente Leiden rekening mee gehouden.

#### Afwikkeling gemotoriseerd verkeer

Om te toetsen of het verkeer van de ontwikkeling zonder problemen afgewikkeld kan worden in planjaar 2032 is een simulatie opgesteld. Deze simulatie is door onderzoeksbureau DTV gemaakt met behulp van het programma Vissim. Uit dit onderzoek volgt dat:

- het verkeer op de Schipholweg in 2032 met de nieuwe ontwikkeling ter hoogte van de brandweerkazerne nog steeds acceptabel is af te wikkelen. Ook de robuustheidstoets met 20% extra verkeer van en naar de zone bij de brandweerkazerne laat qua reis- en verliestijden vergelijkbare resultaten zien, wat aangeeft dat de afwikkeling op de Schipholweg nauwelijks wordt beïnvloed door de ontwikkeling en blijft voldoen aan de beleidsnormen uit het PvE versie 5.1 van de gemeente Leiden;
- in het voorgaande onderzoek van DTV Consultants uit 2021 ten behoeve van de ontwikkeling van de brandweerkazerne op de Schipholweg al was geconcludeerd dat voor het openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers op dit traject niet op alle richtingen voldaan kan worden aan de strenge normen uit het

PvE. Dit is een gevolg van de regelfilosofie die voor dit traject in overleg met de gemeente is gekozen, waarbij doorgaand autoverkeer op dit traject gekoppeld wordt op de drie kruispunten. Dat ook in dit onderzoek voor deze modaliteiten niet volledig aan de gestelde normen voldaan kan worden staat dus los van de woningbouwontwikkeling nabij de brandweerkazerne.

Op basis van de maximale planomvang en worst case benadering bedraagt de ritgeneratie een kleine 2.400 ritten per werkdag. Het merendeel van deze ritten gaat via de aansluiting ter hoogte van 'The Station House'. Deze aansluiting wordt omgevormd tot een kruising met verkeerslichten. De simulatiestudie uitgevoerd door DTV toont aan dat het verkeer van en naar het plan goed afgewikkeld kan worden op het kruispunt. Ook bij de robuustheidstoets waarbij het verkeer ten gevolge van de ontwikkeling met 20% verhoogd wordt is sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling.

Gelet op voorgaande zijn geen belangrijk negatieve effecten op de verkeersafwikkeling ter plaatse als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied. Dit onderdeel rechtvaardigt geen MER.

### 2.2.3.2 Luchtkwaliteit

Uit onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit volgt dat de beoogde ontwikkeling ruim onder de grenswaarde valt van 1.500 woningen en 100.000 m<sup>2</sup> kantoren voor 'niet in betekenende mate bijdragen'. Dit is een belangrijke aanwijzing dat geen sprake is van een betekenisvol negatief milieueffect.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is de NIBM-tool is ingevuld. Daarbij is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling leidt tot een verkeersaantrekkende werking van 2.113 verkeersbewegingen per werkdag, zoals in het rapport van BOOT inzichtelijk is gemaakt. De huidige verkeersgeneratie bedraagt 303 verkeersbewegingen per werkdag. Per saldo voorziet de voorgenomen ontwikkeling derhalve in 1.810 extra verkeersbeweging. De voorgenomen ontwikkeling voorziet voor het overgrote deel van het vloeroppervlak in een woonlocatie en voor woonlocaties is de verdeling in verkeerssoorten: 98% personenauto en 2% vrachtauto. Het aandeel vrachtverkeer is derhalve op 2% gesteld.

Figuur 3. NIBM Tool (geraadpleegd op 13 oktober 2023)

<b>Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022</b>		
Jaar van planrealisatie		2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1810
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	1,15
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,28
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Door middel van de NIBM-tool is een worst-case berekening gemaakt voor de bijdrage van het verkeer als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit. In de worst-case berekening blijft de bijdrage aan NO<sub>2</sub> onder de grens voor "niet in betekenende mate" van 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van het CIML (Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit) kan worden beoordeeld wat de huidige totale concentratie voor een bepaald jaar is ter plaatse van een specifieke locatie. Aan de

hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  voor stikstofdioxide  $\text{NO}_2$ , 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  voor fijnstof  $\text{PM}_{10}$  en 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  voor fijnstof  $\text{PM}_{2,5}$ .

Onderstaand figuur toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij het plangebied (geraadpleegd via CIML op 25 juli 2023).

**Figuur 4. Totale concentraties luchtkwaliteit (bron: CIML, geraadpleegd op 25 juli 2023)**

Jaar	Totale concentratie rekenpunt coördinaat 'X: 93407 y: 464917'		
	$\text{NO}_2$ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	$\text{PM}_{10}$ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	$\text{PM}_{2,5}$ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2021	28,0	19,5	10,4
2030	19,7	17,3	8,2
Grenswaarden	40	40	25

Wanneer de maximale bijdrage van het verkeer zoals aangegeven in figuur 3 (voor  $\text{NO}_2$ : 1,15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en voor  $\text{PM}_{10}$  0,28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wordt opgeteld bij de achtergrondconcentraties zoals weergegeven in bovenstaande tabel, kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor de achtergrondconcentraties niet worden bereikt dan wel worden overschreden. Hierdoor kan er zonder meer worden aangenomen dat ook na realisatie van het plan de achtergrondconcentraties nog steeds laag zijn en in ieder geval nog steeds ver onder de wettelijke grenswaarden liggen. Wat betreft het aspect 'luchtkwaliteit' is dus geen sprake van belangrijk negatieve milieueffecten, die een MER rechtvaardigen.

### 2.2.3.3 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen hoge geluidsbelastingen. In deze wet zijn onder meer normen voor geluid van wegverkeer- en spoorweglawaai vastgelegd. Door Peutz is een akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en van industriellawaai ter plaatse van het plangebied. De resultaten van de onderzoeken worden hieronder weergegeven.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en 55 dB voor respectievelijk wegverkeer en railverkeer ter plaatse van de beoogde woningen ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai wordt overschreden. Tevens wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer ten gevolge van wegverkeer over de Schipholweg overschreden. Alsmede wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor railverkeer overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter maar op een beperkt aantal posities overschreden. Gezien voorgaande zullen er hogere waarden verleend moeten worden vanwege de geluidbelasting van zowel weg- als railverkeerslawaai. Opgemerkt wordt dat de geluidbelasting, alwaar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, allereerst teruggebracht zal worden tot ten hoogste 63 dB en 68 dB. Alleen wanneer de maximale ontheffingswaarde niet meer wordt overschreden, is het mogelijk om hogere waarden aan te vragen. De geluidbelasting wordt daarom gereduceerd tot de maximale ontheffingswaarde voor zowel weg- als railverkeerslawaai. Dit vindt plaats door middel van dove gevels en gebouwgebonden maatregelen.

Alvorens het college van burgemeester en wethouders hogere waarden kan verlenen, dient onderzocht te worden of door het treffen van stedenbouwkundige maatregelen (indeling bouwplan, situering geluidgevoelige bestemmingen), bron- of overdrachtsmaatregelen, dan wel (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. Bron- en overdrachtsmaatregelen blijken in voorliggende situatie niet mogelijk of onvoldoende om de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeer tot de voorkeursgrenswaarde te beperken. Wel heeft het toepassen van een stiller wegdektype voor de

Schipholweg een positief effect op de optredende geluidbelasting. Er zullen echter alsnog (gebouwwegbonden) voorzieningen aan of in de woningen gerealiseerd moeten worden.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met de geluidbelasting van het spoor als de Schipholweg door de woningen evenwijdig aan deze geluidbronnen te oriënteren. Elke woning (incl. sociaal <50 m<sup>2</sup>) wordt voorzien van een buitenruimte. De woningen met enkel een oriëntatie aan de Schipholweg worden voorzien van een afsluitbaar balkon. Balkons van overige appartementen dusdanig georiënteerd dat deze niet uitkijken op spoorwegtraject en Schipholweg, tevens deze balkons voorzien van een gesloten balustrade (glas). Vanwege de geluidbelasting van weg- en railverkeer worden de volgende (compenserende) maatregelen doorgevoerd:

- Alle woningen worden voorzien van een akoestisch zwevende dekvloer (waarbij voldaan kan worden aan een contactgeluidniveau-eis van LnTA < 44 dB ; dit is 10 dB strenger dan de eisen uit het Bouwbesluit 2012)
- Teneinde de geluidbelasting ten gevolge van zowel weg- als railverkeer te reduceren tot en met respectievelijk 48 dB en 55 dB voor respectievelijk weg- en railverkeer wordt een Duco Panel 300 rooster (o.g.) toegepast voor een stuk gevel waarin te openen delen zijn gesitueerd. Dit Duco Panel (o.g.) reduceert de geluidbelasting met 13 en 16 dB voor respectievelijk weg- en railverkeer. Hiermee kan voor alle woningen een stille gevel (ten hoogste 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer) worden gecreëerd. De stille gevels zullen worden gerealiseerd ter plaatse van de slaapkamers van alle woningen. Slaapkamers kunnen met toepassing van een Ducowall 300 geluidarm natuurlijk ventileren.
- De balkons van woningen met een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup> worden voorzien van een vast glazen geluidscherm ter grote van 3/8 deel van de opening. Om stedenbouwkundig een eenduidige uitstraling te krijgen zijn enkele buitenruimten van woningen kleiner dan 50 m<sup>2</sup> ook voorzien van hetzelfde vaste glazen geluidscherm. Het glazen geluidscherm wordt daarmee gerealiseerd ter plaatse van circa 85% van alle buitenruimtes.
- De balkons worden voorzien van geluidabsorberende onderdelen. Door toepassing van het scherm en/of verhoging van het glazen hekwerk en/of het toepassen van geluidabsorberende onderdelen zal het geluidniveau op het balkon worden gereduceerd met ten minste 5 dB.
- De ontwikkeling wordt voorzien van een geluidluwe buitenruimte. Verspreid over de drie torens gaat het om een totaal oppervlakte van circa 440 m<sup>2</sup>.
- Voor het geluid ten gevolge van liftinstallaties wordt een eis gehanteerd van maximaal 27 dB (Li,A,k); deze eis is 3 dB strenger dan waaraan voldaan dient te worden).
- Voor ca. 70% van de woningen wordt de eis ten aanzien van de geluidwering met 3 dB strenger gesteld dan het Bouwbesluit 2012.
- Woning-scheidende betonwanden zijn minimaal 28 cm dik, waarbij reeds wordt voldaan aan het Bouwbesluit bij 25 cm dikke betonwanden. Er geldt geen garantie dat daarmee 3 dB extra geluidreductie plaatsvindt.

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

In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is ook relevant om te beoordelen of de voorgenomen ontwikkeling mogelijk tot een negatief effect leidt op de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling voorziet onder meer in de realisatie van woningen. Dit betreft daarmee geen (geluid)hindergevende functie voor de omgeving. In het plangebied worden daarnaast op pandniveau de volgende functies toegestaan: wonen, kantoor, detailhandel (kleinschalig), horeca (t/m categorie III\*\*), maatschappelijk en commercieel. Dergelijke niet-woonfuncties verhouden zich gelet op de aard van de functie goed tot een woonfunctie en zullen maximaal in categorie B vallen. Bij de nadere planuitwerking zal er derhalve voor gezorgd worden dat een niet-woonfunctie in categorie B, bouwkundig wordt afgescheiden van de woningen. Voor de woningen in de omgeving wordt gelet op voorgaande eveneens geen onevenredige geluidhinder verwacht. Voorgaande effecten rechtvaardigen in ieder geval geen MER.

#### 2.2.3.4 Ecologie

##### Gebiedsbescherming

Zoals in paragraaf 2.2.2.2 en 2.2.2.3 van deze aanmeldnotitie reeds is beschreven, is het plangebied niet gelegen binnen de grenzen of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied "Meijndel & Berkheide" bevindt zich op circa 6 kilometer afstand van het plangebied.

Om aan te tonen in hoeverre het beoogd initiatief significante effecten op beschermde natuurgebieden heeft, is door Peutz een stikstofdepositieberekening uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase. De resultaten van het onderzoek worden hieronder weergegeven.

Uit het onderzoek naar de bouwfase volgt dat de stikstofdepositie in de relevante Natura 2000-gebieden niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Uit de berekeningen voor de gebruiksfase volgt dat de stikstofdepositie in de relevante Natura 2000-gebieden in de beoogde situatie ten gevolge van de herontwikkeling van het plangebied niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Geconcludeerd wordt dat er als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen toename is van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden waardoor significante effecten kunnen worden uitgesloten. Er is daarmee geen sprake van vergunningplicht onder de Wet natuurbescherming.

De uitkomsten van de stikstofdepositieberekeningen naar de bouw- en gebruiksfase rechtvaardigen geen MER. Er is immers geen sprake van belangrijk nadelige milieueffecten.

##### Soortenbescherming

In het kader van de beoogde ontwikkeling is door KP Adviseurs een ecologische quickscan en nader vleermuisonderzoek uitgevoerd. De resultaten van de onderzoeken worden hieronder weergegeven.

Op basis van de quickscan kan worden geconcludeerd dat gebouwbewonende vleermuizen mogelijk vaste verblijfplaatsen hebben in het plangebied. De voorgenomen sloopwerkzaamheden kunnen mogelijk leiden tot overtreding van verbodsbepalingen opgenomen in de Wet natuurbescherming. Ten behoeve van een (eventuele) ontheffing op de Wet natuurbescherming is nader onderzoek benodigd. Door middel van het nader onderzoek is het volgende vastgesteld voor het plangebied:

1. Er zijn geen zomer- of kraamverblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in het plangebied;
2. Er zijn geen paar- of massawinterverblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in het plangebied;
3. Er zijn geen essentiële foerageergebieden van vleermuizen aangetroffen in of nabij het plangebied;
4. Er is geen essentiële vliegroute van vleermuizen aanwezig ter plaatse van de bomerij langs de Schipholweg.

De voorgenomen herontwikkelingswerkzaamheden leiden niet tot het verstoren of het vernietigen van beschermde verblijfplaatsen of andere functies van vleermuizen. Omdat er geen vleermuisverblijfplaatsen of essentieel leefgebied is aangetroffen in de omgeving van het plangebied, zullen de voorgenomen werkzaamheden op basis van de onderzoeksresultaten tevens niet leiden tot verstoring van beschermde functies van vleermuizen. Een ontheffing op de Wet natuurbescherming wordt derhalve niet nodig geacht. Wel dient rekening gehouden te worden met de algemene zorgplicht

Voorgaande resultaten rechtvaardigen geen MER. Er is immers geen sprake van belangrijk nadelige milieueffecten.

#### 2.2.3.5 Externe veiligheid

Op korte afstand van het plangebied zijn een aantal risicobronnen gesitueerd:

1. Transport van gevaarlijke stoffen via aardgasbuisleidingen;
2. LPG-tankstation aan de Plesmanlaan 6.

Hieronder wordt nader op de risicobronnen ingegaan.

#### Transport van gevaarlijke stoffen via aardgasbuisleidingen

Ten oosten van de beoogde ontwikkeling bevindt zich op circa 675 meter afstand van het plangebied een aardgasbuisleiding. De beoogde ontwikkeling is echter niet in het invloedsgebied van deze leiding (van 140 meter) gesitueerd. De betreffende buisleiding vraagt daarom niet om een nadere beschouwing en levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

#### LPG-tankstation aan de Plesmanlaan

Aan de Plesmanlaan 6 te Leiden bevindt zich het LPG-tankstation 'Shell Plesmanlaan Zuid'. Dit LPG-tankstation is op een afstand van circa 1,0 kilometer van het plangebied gelegen. Een LPG-tankstation is een inrichting die ressorteert onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Een LPG-tankstation kent een invloedsgebied van 150 meter (zowel vanaf het vulpunt als vanaf het reservoir). De beoogde ontwikkeling is niet binnen het invloedsgebied van dit tankstation gelegen, en vormt hiermee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### Overige risicobronnen

Opgemerkt wordt dat het plangebied op korte afstand van het spoor is gelegen. Deze spoorweg maakt echter geen deel uit van het Basisnet. Hiermee is dit geen relevante risicobron in het kader van externe veiligheid. Zeer incidenteel kan sprake zijn van het transport van gevaarlijke stoffen. Dit vraagt echter niet om een nadere beschouwing.

Daarnaast is de beoogde ontwikkeling, ondanks de afstand van ruim 3 kilometer tot het plangebied, in het invloedsgebied van de A4 gelegen. Dit vanwege het feit dat over deze weg toxische vloeistoffen worden getransporteerd. Dit transport zal geen belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling. Wel dient, conform artikel 7 van het Bevt, aandacht besteed te worden aan de mogelijkheden tot voorbereiding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet. Het maatgevende risicoscenario is daarbij het ontstaan van een giftige wolk. Wat betreft een giftige wolk zijn eenvoudige maatregelen mogelijk, zoals centraal en eenvoudig uitschakelbare en afsluitbare ventilatievoorzieningen en luchtbehandelingsinstallaties.

In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan er vanuit worden gegaan dat de voorgenomen ontwikkeling geen belangrijk nadelige externe veiligheidseffecten met zich meebrengt voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied. Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling zelf geen risicovolle activiteit en daarmee vormt de voorgenomen ontwikkeling geen risico voor de omgeving in het plangebied. De resultaten rechtvaardigen geen MER.

#### **2.2.3.6 Gezondheid**

Gezondheid wordt bepaald door verschillende factoren. Te denken valt aan geluid, luchtkwaliteit, groen, bewegen en sociale aspecten. Zoals hiervoor reeds is beschreven, zijn negatieve effecten als gevolg van geluid en luchtkwaliteit niet te verwachten.

De bouwopgave van Schipholweg 66 t/m 128 de kans om de woningen en het overige programma klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen. Eén van de ontwerpprincipes die geldt is het realiseren van een groen dak met ecologische functie welke wordt mee-ontworpen en een integraal onderdeel vormen van het gebouwconcept.

Vanuit klimaatadaptatie zijn in het plan regels opgenomen met een voorwaardelijke verplichting het lozen van hemelwater. De nieuwbouw in het plangebied wordt gasloos. Ook wordt voorzien in de realisatie van geluidluwe collectieve buitenruimten. Daarnaast wordt het bouwen in de omgeving van een stationslocatie ook als duurzaam energieverbruik gezien: lage autobezetting, dicht bij OV, binnenstad met alle voorzieningen op loopafstand. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een belangrijk negatief (milieu)effect ten aanzien van het aspect gezondheid.



### 2.2.3.7 Overige milieuaspecten

Van de overige (milieu)aspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten. Volledigheidshalve worden deze aspecten hieronder kort aangehaald

#### Archeologie

In het geldende bestemmingsplan "Schuttersveld e.o." is een dubbelbestemming 'Waarde Archeologie – 6' opgenomen die ervoor zorgt dat bodemverstoringen over een oppervlak groter dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan 75 cm gepaard gaan aan een vergunningsprocedure waarin het archeologisch belang kan worden beoordeeld en afgewogen. Deze dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – 6' is overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Door het opnemen van het beschermingsregime voor archeologie in de regels van het nieuwe bestemmingsplan zijn de waarden geborgd.

Dit onderdeel rechtvaardigt geen MER voor de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied.

#### Cultuurhistorie

Het plangebied is niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Eveneens zijn geen monumentale en/of karakteristieke panden op de locatie aanwezig. Gelet op voorgaande is van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake.

#### Bedrijven en milieuzonering

De ligging nabij het spoor en de Schipholweg (hoofdinfrastructuur) en de diversiteit aan functies in de omgeving (brandweerkazerne, woningen en kantoren) maakt dat het gebied getypeerd kan worden als een 'gemengd gebied'.

Direct ten noordwesten van het plangebied is een spoorwegemplacement gelegen. Een spoorwegemplacement valt onder milieucategorie 4.2 (SBI-2008 code: 491, 492, 2). Voor milieucategorie 4.2 geldt binnen gemengd gebied een richtafstand van 200 meter. Aan deze richtafstand wordt niet voldaan. Derhalve is onderzoek uitgevoerd naar het maatgevende hinderaspect geluid. Uit het onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ( $L_{Ar,LT}$ ) ten gevolge van het spoorwegemplacement ten hoogste 53 dB(A)-etmaalwaarde bedraagt. Dit voldoet aan de grenswaarde van 55 dB(A)-etmaalwaarde voor het spoorwegemplacement. Daarnaast volgt uit het onderzoek dat het hoogst berekende maximale geluidniveau ten gevolge van het spoorwegemplacement 64 dB(A) in zowel de avond- als nachtperiode bedraagt. Voor de maximale geluidniveaus is een grenswaarde van 70 dB(A) voorgesteld, gezien de locatie van de woningbouw in een drukke centrumomgeving. De geluidwering van de gevel aan de zijde van de spoorweg bedraagt minimaal 35 dB, waarmee een maximaal geluidniveau binnen de woningen van 29 dB(A) ten gevolge van pieken van het emplacement kan optreden. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan het gestelde maximale geluidniveau van 45 dB(A) binnen woningen. Gelet op voorgaande kan gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstand.

Verder is ten noorden/noordoosten (aan de Schipholweg 130) een brandweerkazerne gelegen. Een brandweerkazerne valt onder milieucategorie 3.1 (SBI-2008 code 8425), waarvoor binnen gemengd gebied een richtafstand van 30 meter geldt. Het plangebied ligt binnen deze richtafstand, waardoor hiervan gemotiveerd dient te worden afgeweken. Het maatgevende hinderaspect voor een brandweerkazerne betreft geluid. Peutz heeft hiernaar nader onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek volgt dat ten gevolge van de brandweerkazerne piekgeluiden op de gevel optreden tot 100 dB(A). Indien uitgegaan wordt van een geluidwering van de gevel van 25 dB(A), is sprake van een maximaal geluidniveau binnen de woningen van 75 dB(A). Hierbij dient allereerst opgemerkt te worden dat de Schipholweg als openbare weg ook op zeer korte afstand van de woningbouw is gelegen. Over de Schipholweg rijden eveneens andere hulpdiensten zoals ambulance en politie met sirenes, waardoor dergelijke geluiden ook vanuit de openbare ruimte aanwezig zijn op de gevels van de woningen. Verder wordt uitsluitend bij een 'prioriteit 1 - uitruk' (dringende taak) sirenes gebruikt. Bij een 'prioriteit 2' of 'prioriteit 3' uitruk van de brandweer worden de sirenes niet ingezet. De geluidniveaus ten gevolge van het uitrukken van de brandweer vinden kortstondig en bij uitzondering plaats. Indien wordt uitgegaan van een karakteristieke geluidwering van de gevel van 40 dB is

desalniettemin sprake van een binnenniveau van 75 dB(A). Een dergelijk binnenniveau is zeer goed hoorbaar en indien dit in de nacht plaatsvindt, kan men hiervan wakker worden. Echter voor de openbare orde is de brandweer noodzakelijk en is het uitrukken onvermijdelijk. Tenslotte wordt opgemerkt dat direct (aanpandig) boven de brandweerkazerne, eveneens sprake is van woningen welke vergelijkbare geluidniveaus op de gevel hebben ten gevolge van de brandweerwag en met sirene. Gelet op voorgaande kan gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstand.

De overige functies die in de nabijheid van het plangebied liggen betreffen overwegend kantoorfuncties. Kantoren vallen onder milieucategorie 1 (SBI-2008 code 63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82), waarvoor binnen gemengd gebied een richtafstand van 0 meter geldt. Aan deze richtafstand wordt (ruimschoots) voldaan.

In het plangebied worden daarnaast op pandniveau de volgende functies toegestaan: wonen, kantoor, detailhandel (kleinschalig), horeca (t/m categorie III\*\*), maatschappelijk en commercieel. Dergelijke niet-woonfuncties verhouden zich gelet op de aard van de functie goed tot een woonfunctie en zullen maximaal in categorie B vallen. Bij de nadere planuitwerking zal er derhalve voor gezorgd worden dat een niet-woonfunctie in categorie B, bouwkundig wordt afgescheiden van de woningen. Voor de woningen in de omgeving wordt gelet op voorgaande eveneens geen onevenredige geluidhinder verwacht. Voorgaande effecten rechtvaardigen in ieder geval geen MER.

Gelet op voorgaande is van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake.

#### **Bodem**

De voorgenomen ontwikkeling bevat geen onderdelen die mogelijk bedreigend zijn voor de bodem. Van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – is dan ook geen sprake

#### **Trillingen**

Vanwege de ligging van het plangebied nabij het spoor, is door Peutz een trillingshinderonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek volgt dat:

- Er tijdens de bemande meetdag geen trillingniveaus boven de 0,10 ten gevolge van treinpassages optraden. Hiermee wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-B voor nieuwbouw van woningen langs het spoor.
- Tijdens de langeduurmeting zijn in de avondperiode geen trillingniveaus boven de 0,10 gemeten.
- Het hoogst optredende trillingniveau bedraagt 0,37 in de nachtperiode ten gevolge van een goederentreinpassage. Hiermee worden de streefwaarden A1 en A2 uit de SBR-B overschreden. Er wordt voldaan aan de streefwaarde A3.
- De maatgevende frequentie van de maatgevende goederentreinpassage bedraagt circa 4 Hz.

Aldus wordt op maaiveld niet zonder meer voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-B. De op maaiveld gemeten niveaus zijn echter niet van dusdanige aard dat deze vaststellen van het bestemmingsplan behoeven te belemmeren. Dergelijke trillingniveaus op maaiveld kunnen immers bij de overdracht van maaiveld naar bebouwing worden gereduceerd tot niveaus waarmee in de beoogde bebouwing wordt voldaan aan de richtwaarden uit de SBR-B.

In de planregels van het bestemmingsplan is middels een voorwaardelijke verplichting vastgelegd dat woningen uitsluitend mogen worden gebouwd als aan de constructie van deze gebouwen zodanige bouwkundige maatregelen worden getroffen, dat de streefwaarden zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de Stichting Bouwresearch, deel B, Hinder voor personen in gebouwen zoals die gelden ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan en -indien deze richtlijn gedurende de planperiode worden gewijzigd- aan die wijziging, niet worden overschreden.

Gelet op voorgaande is van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet daarnaast niet in activiteiten die trillingshinder voor de omgeving veroorzaken. Van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – is dan ook geen sprake.

## **Water**

De nieuwe functies ter plaatse van het plangebied zijn niet van dien aard, dat deze mogelijk gevolgen hebben op de waterhuishouding. Ook is geen negatieve invloed op de veiligheid van waterkeringen in de omgeving te verwachten, daar de projectlocatie niet in of in een beschermingszone van een in de nabijheid gelegen waterkering is gelegen. Daar komt nog bij dat in de huidige situatie de projectlocatie vrijwel volledig is verhard. Wel dient in het kader van de gemeentelijke 'Verordening Hemelwater en Grondwater' op het privaat terrein voorzieningen te worden aangebracht om 60 mm neerslag in 1 uur over het toekomstig verhard oppervlak te kunnen verwerken. Middels een voorwaardelijke verplichting is geborgd dat aan deze eis voldaan moet worden.

Gelet op voorgaande is van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake.

# 3 CONCLUSIE EN VERZOEK

Uit hoofdstuk 2 volgt dat er geen nadelige milieu effecten naar aanleiding van de ontwikkeling verwacht hoeven te worden. Door het uitblijven van belangrijke nadelige gevolgen kan worden geconcludeerd dat er geen volledige milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen en dat er geen milieueffectrapport (MER) nodig is.

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