

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

nummer
datum 28-08-2013
aan Blauwhoed
Eurowoningen
Gemeente Weesp
van R. van den Heerik
kopie
project Ontwikkeling Leeuwendeld III en IV
projectnummer 249939
betreft Vormvrije m.e.r. beoordeling

Inleiding

In het kader van de ruimtelijke procedure voor de woningbouwontwikkeling Leeuwendeld III+IV dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. Voorliggende notitie geeft hieraan invulling.

De planontwikkeling Leeuwendeld III en IV speelt zich af in een matig stedelijk gebied met een hoge dynamiek. Bij de planvoorbereiding en bij de beoordeling van de milieueffecten dienen een aantal planoverstijgende ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van het woningbouwprogramma Bloemendalerpolder en de verbreding en aanpassing van de rijksweg A1, in ogenschouw genomen te worden.

Wat is een vormvrije m.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. De m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan.

Een m.e.r. is een uitgebreide procedure, waarbij een uitgebreid onderzoek (MER) naar de milieueffecten (verkeer, geluid, natuur, water, etc.) wordt uitgevoerd. Een m.e.r.-beoordeling is een toets om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, waarvoor een m.e.r. nodig is.

In het Besluit m.e.r., dat op 1 april 2011 is gewijzigd (zie kader), zijn in de bijlage, onderdeel C en D activiteiten opgenomen, waarbij op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer besloten moet worden of bij de voorbereiding van het plan of besluit voor die activiteiten een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De voorgenoemde activiteit, de ontwikkeling van Leeuwendeld III en IV, is niet opgenomen in onderdeel C, wel in onderdeel D onder categorie D 11.2.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of ontwikkeling 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 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening → het bestemmingsplan

Zou sprake zijn van een "overschrijding" van bovengenoemde drempelwaarden dan is sprake van een m.e.r.-beoordeling.

De ontwikkeling valt echter ruim onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'):

- De oppervlakte bedraagt minder dan 100 ha;

- Het project is wel een aaneengesloten gebied, maar bevat geen 2.000 of meer woningen;
- De bedrijfsvloeroppervlakte van de ontwikkeling bedraagt minder dan 200.000.

Conform de gewijzigde Besluit m.e.r. dient, voor activiteiten die wel in de D-lijst zijn opgenomen, maar niet aan de drempelwaarden voldoen, een toets aan 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten' te worden uitgevoerd (zie kader) en dient beoordeeld te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden. Dit wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere projecten,
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik,
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende

typen gebieden:

- a) wetlands,
 - b) kustgebieden,
 - c) berg-en bosgebieden,
 - d) reservaten en natuurparken,
 - e) gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd;
- speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG,
- f) gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden,
 - g) gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid,
 - h) landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van

de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking),
- het grensoverschrijdende karakter van het effect,
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Aanpak vormvrije m.e.r.-beoordeling

Onderhavige vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaat uit een toets aan Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten.

In hoofdlijnen dient het project te worden getoetst aan:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect

In het kader van het bestemmingsplan Leeuwendveld III+IV zijn door verschillende partijen de volgende gebiedsonderzoeken uitgevoerd:

- Verkennend akoestisch onderzoek fase 1 (Cauberg - Huygen, 2011)
- flora- en fauna onderzoek (Oranjewoud 2012)
- aanvullend flora- en fauna onderzoek (Oranjewoud, augustus 2013)
- onderzoek natuurbeschermingswet (Oranjewoud 2012)
- watertoets (Oranjewoud 2012)
- verkennend (water)bodemonderzoek (Oranjewoud 2012)
- akoestisch onderzoek (Oranjewoud 2012)
- aanvulling akoestisch onderzoek (Oranjewoud, juli 2013)
- onderzoek externe veiligheid (Oranjewoud 2012)

In het kader van de gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder zijn eerdere m.e.r.-procedures doorlopen:

- Strategische Milieubeoordeling/MER bij de Streekplanuitwerking Bloemendalerpolder/KNSF-terrein (DHV, 2006);
- PlanMER bij het structuurplan Bloemendalerpolder (Tauw, 2007);
- Startnotitie voor het Besluit-MER bij het Inpassingsplan Bloemendalerpolder (Tauw, 2009)

Ten tijde van de voorbereiding van het bestemmingsplan Leeuwendveld III en IV wordt een m.e.r.-procedure doorlopen voor het Inpassingsplan Bloemendalerpolder.

Ten behoeve van deze procedures zijn eveneens diverse gebiedsonderzoeken uitgevoerd, waarvan in dit rapport waar nodig gebruik is gemaakt. Het betreft:

- Explosievenonderzoek (Riel Explosive Advice & Services Europe B.V., 2010)
- Onderzoek naar archeologische en cultuurhistorische waarden (Raap, 2010)
- Verfijning en kalibratie verkeersmodel Weesp inclusief oplegnotitie (Goudappel Coffeng, 2012)

In november 2012 ook het ruimtelijk kader Bloemendalerpolder vastgesteld. In 2011 is door de minister Schultz besloten tot aanpak van de A1 Diemen - Muiderberg. Het tracébesluit werd op 21 maart 2011 getekend en werd op 4 januari 2012 onherroepelijk.

Het referentiejaar van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is bepaald op 2023. In dit jaar is naar verwachting het plan volledig gerealiseerd, alsmede de hierboven genoemde planoverstijgende ontwikkelingen. Uitgangspunt in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een 'worst case' situatie.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt gebruik van de informatie uit bovengenoemde rapporten en onderzoeken.

Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de onderzoeken zelf.

Kenmerken van het project

Op de planlocatie Leeuwendveld III en IV worden in de toekomst circa 220 woningen gerealiseerd op ca. 5,6 ha. Daarnaast wordt bijna 0,6 ha oppervlaktewater aangelegd. Het plan voorziet daarnaast in de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg.

Plaats van het project

De ontwikkelingslocatie Leeuwendveld III+IV is gelegen aan de Noordostrand van Weesp en grenst aan de zuidzijde aan de Leeuwendveldseweg en de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort. Station Weesp ligt op enkele honderden meters van het plangebied. In het noorden grenst de ontwikkelingslocatie aan de Bloemendalerpolder. De ooststrand van het plangebied grenst aan de reeds gerealiseerde woningbouwlocatie Leeuwendveld I.

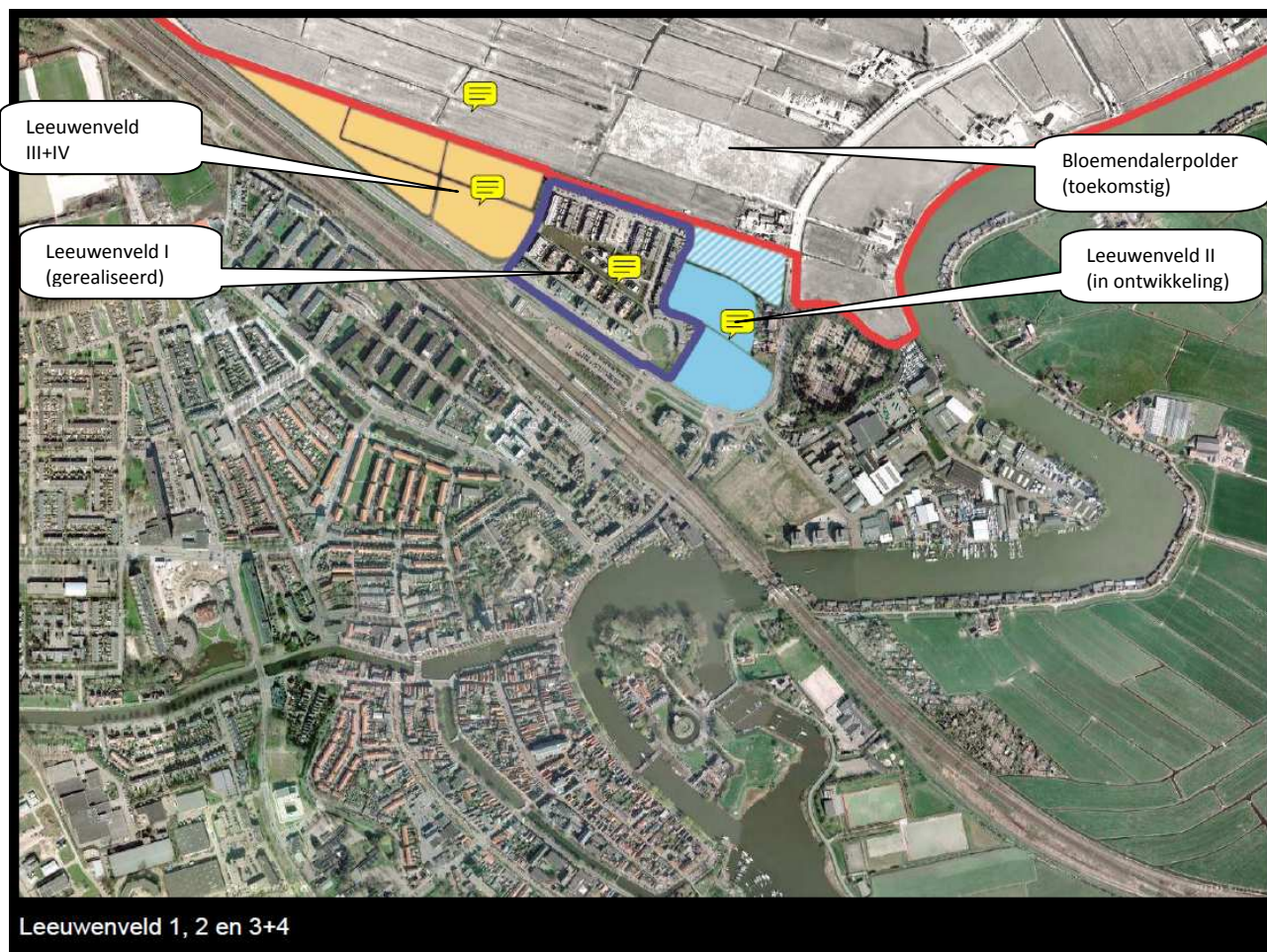
Het plangebied is in de provinciale structuurvisie deels aangewezen als bebouwd gebied en deels (de westelijke punt) aangewezen als transformatie 'gebied - meervoudig'.

memonummer:
betreft:

Op afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven. In figuur 1.2 zijn ook de overige ontwikkelingen in het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1: Toekomstige ligging plangebied Leeuwenveld III en IV (en Leeuwenveld II)



Figuur 1.2: Ligging plangebied Leeuwendal III en IV ten opzichte van overige ontwikkelingen

Ligging Leeuwendal III+IV ten opzichte van bij wet beschermde gebieden

Het plangebied ligt nabij verschillende Natura 2000-gebieden. Ten noorden van het plangebied ligt op circa 2 kilometer afstand het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Het Naardermeer ligt op circa 3.2 kilometer. Op grotere afstand liggen de gebieden Eemmeer & Gooimeer Zuidoever (circa 10 km), Oostelijke vechtplassen (circa 4.5 km) en Botshol (circa 9 km).

Het plangebied grenst niet aan, of maakt geen onderdeel uit, van overige bij nationale wetgeving beschermde gebieden zoals Vogel- of Habitatrichtlijngebieden, ecologische hoofdstructuur of beschermingszones voor grondwater

Autonome ontwikkeling

In 2011 is door de minister Schultz besloten tot aanpak van de A1 Diemen - Muiderberg. Het tracébesluit werd op 21 maart 2011 getekend en werd op 4 januari 2012 onherroepelijk. Dit houdt in dat er een aantal belangrijke wijzigingen zullen optreden in de hoofdinfrastructuur op het traject Schiphol, Amsterdam, Almere, hetgeen ook gevolgen heeft voor de lokale infrastructuur nabij het plangebied Leeuwendal III en IV. De aanpak van de A1 traject Diemen - Muiderberg betreft de volgende werkzaamheden:

De A1 wordt verlegd zuidelijke richting en wordt verbreed van 2x3 naar 2x5 rijstroken. Hiervoor worden onder andere de hoogspanningsmasten verplaatst. Er worden ook andere werkzaamheden uitgevoerd.

- uitbreiding van knooppunt Diemen met een permanente omleiding (bypass) van de A9 naar de A1. Hiervoor wordt een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal aangelegd.
- verlengen van huidige wisselbaan met 2 rijstroken

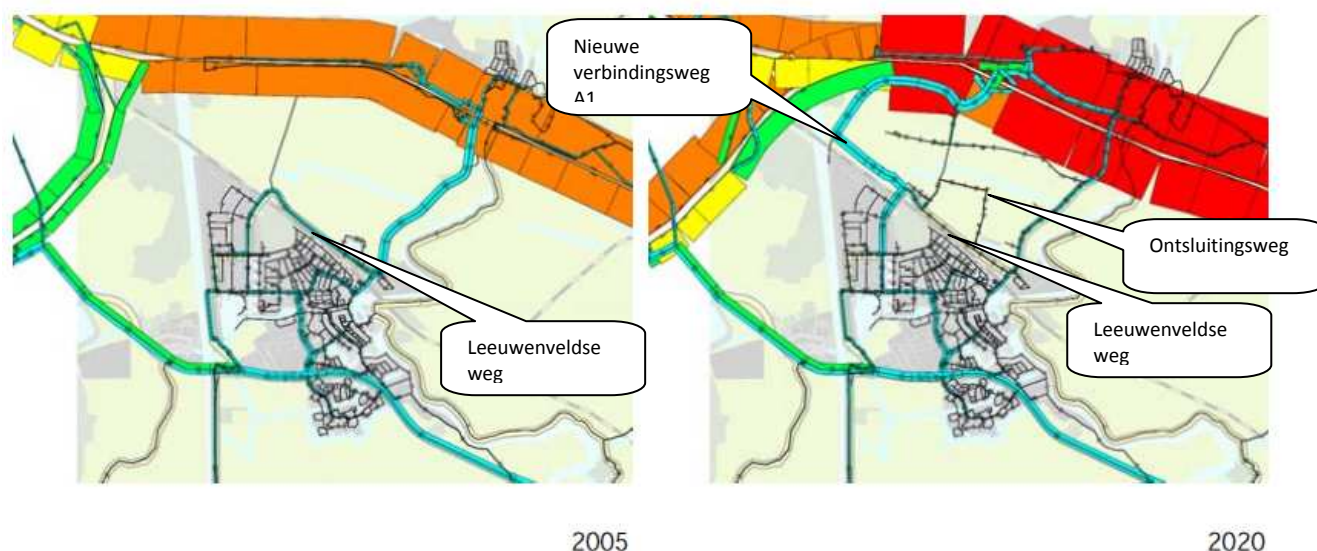
- realisatie van [een nieuwe lokale brug over de Vecht](#) door de provincie Noord-Holland, inclusief aanpassing van lokale wegen van en naar Muiden en Weesp
- realisatie van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht
- aanleg van een vrije busbaan van de nieuwe aansluiting Muiden/Weesp naar de Maxisweg
- aanleg nieuwe aansluiting Muiden/Weesp
- uitbreiding knooppunt Muiderberg en de bouw van een nieuwe spoorbrug ter hoogte van het knooppunt
- aanleg ecopassages ten oosten van knooppunt Muiderberg, ten zuidwesten van knooppunt Hoge Ring en op een nieuw aquaduct voor de Vecht over de A1

De werkzaamheden aan de A1 zijn gegund. De start voor de realisatie staat gepland voor 2014. In 2020 dienen de werkzaamheden gereed te zijn. Alle bovenstaande informatie is ontleend aan de website van Rijkswaterstaat. (http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a1/a1_a6_diemen_almere_havendreef/)

In november 2012 is "De samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst" (SUOK) en het Ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder, gelegen tussen Muiden en Weesp, door alle betrokken publieke en private partijen ondertekend. In het ruimtelijk kader wordt uitgegaan van een nieuwe verbindingsweg tussen Weesp en de nieuwe aansluiting Muiden/Weesp op de A1 (zie figuur 1.4).



Figuur 1.3: Maatregelen A1 omgeving Weesp (bron: Rijkswaterstaat 2011, brochure tracébesluit wegutbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere)



Figuur 1.4: Schematische weergave nieuwe verbindingsweg tussen Weesp en de (nieuwe) aansluiting Muiden-Weesp op A1 (bron: Goudappel Coffeng, 2012)

Bovenstaande betekent voor Leeuwendeld III en IV dat vanaf 2020 sprake is van een nieuwe situatie met betrekking tot de omliggende infrastructuur. Deze nieuwe situatie houdt in dat, vanwege de aanleg van een nieuwe aansluiting Muiden/Weesp, de verkeersintensiteiten op de Leeuwendeldse weg aanzienlijk lager zullen zijn dan in de periode daarvoor.

Zoals uit afbeelding 1.4 blijkt zijn de verkeersintensiteiten op de wegen direct grenzend aan Leeuwendeld III en IV *zonder* de autonome ontwikkeling hoger dan *met* de autonome ontwikkeling. Uit de verkeersberekeningen is gebleken dat het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Leeuwendeldseweg, *zonder* rekening te houden met de autonome situatie ruim 4.500 mvt/etm hoger ligt dan wanneer *wel* rekening wordt gehouden met de autonome situatie (6601 mvt/etm vs 2182 mvt/etm). Zie hiervoor ook tabel 1.1 en tabel 1.2 in de volgende paragraaf.

De autonome ontwikkelingen hebben geen invloed op de verkeersintensiteiten op de ontsluitingsweg van Leeuwendeld III en IV.

Kenmerken van potentiële effecten

Verkeer

Het verkeer van woongebied Leeuwendeld III en IV zal worden ontsloten op de Leeuwendeldseweg. Ten zuidoosten van het plangebied wordt een rotonde op de Leeuwendeldseweg aangelegd, waardoor zowel het verkeer van en naar Leeuwendeld III en IV, alsook het verkeer van en naar Leeuwendeld I hier gebruik van kan maken. In de toekomst zal eventueel een deel van het verkeer van het woongebied Bloemendalepolder hierop worden ontsloten.

De interne ontsluitingsstructuur is erop gericht dat alleen bestemmingsverkeer het woongebied in- en uitrijdt. Op drie locaties vanaf de noordzijde zijn de woningen per auto bereikbaar. Er is geen autoverkeer tussen de deelgebieden in oost-westrichting mogelijk. Alleen fietsers en voetgangers kunnen van de verbindingen tussen de deelgebieden in oost-westrichting gebruik maken.

Voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking vanwege de nieuwe woonwijk is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012). Het plangebied wordt getypeerd als een matig stedelijk gebied. Voor eengezinswoningen in het voorgenomen segment geldt een gemiddelde verkeersaantrekkende werking van 7,85 voertuigbewegingen per woning per dag. Het totaal aantal voertuigbewegingen komt hiermee uit op 1.740 per dag (222 x 7,85).

Tabel 1.1. toont de absolute verkeerscijfers en de verdeling naar voertuigcategorie in 2023 in de situatie *zonder* dat de nieuwe aansluiting Muiden/Weesp is gerealiseerd. De verkeerscijfers voor de Leeuwendveldseweg zijn aangeleverd door de gemeente Weesp en liggen ook ten grondslag aan het Verkennend akoestisch onderzoek fase 1 (Cauberg - Huygen, 2011). De verkeerscijfers voor de ontsluitingsweg zijn ontleend aan Verfijning en kalibratie verkeersmodel Weesp (Goudappel Coffeng, 2012). De cijfers zijn geëxtrapoleerd naar 2023. De intensiteit op de Leeuwendveldseweg is van 2022 met 1% verhoogd naar 2023. De intensiteit op de ontsluitingsweg is van 2020 met 2% verhoogd naar 2023.

Weg	Intensiteit [mvt/etm]	Periode	Gemiddelduur percentage	Verdeling per voertuigcategorie [%]		
				Licht	Middel-zwaar	Zwaar
Leeuwendveldseweg	6.601	dag	7,20	88,10	8,30	3,60
		avond	2,00	88,10	8,30	3,60
		nacht	0,68	88,10	8,30	3,60
Ontsluitingsweg	3.524	dag	7,20	93,60	3,00	3,40
		avond	2,00	93,60	3,00	3,40
		nacht	0,68	93,60	3,00	3,40

Tabel 1.1: Verkeerscijfers Leeuwendveldseweg en ontsluitingsweg in 2023 (zonder autonome ontwikkeling)

Tabel 1.2 toont de verkeersintensiteiten *met* autonome ontwikkeling.

Weg	Intensiteit [mvt/etm]	Periode	Gemiddeld uurpercentage	Verdeling per voertuigcategorie [%]		
				Licht	Middel-zwaar	Zwaar
Leeuwendveldseweg	2.182	dag	7,20	88,10	8,30	3,60
		avond	2,00	88,10	8,30	3,60
		nacht	0,68	88,10	8,30	3,60
Ontsluitingsweg	3.524	dag	7,20	88,10	8,30	3,60
		avond	2,00	88,10	8,30	3,60
		nacht	0,68	88,10	8,30	3,60

Tabel 1.2: Verkeerscijfers Leeuwendveldseweg en ontsluitingsweg in 2023 (met autonome ontwikkeling)

De Leeuwendveldseweg is in deze situatie gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg 50km/u' (en deels 70 km/u). De ontsluitingsweg is gecategoriseerd op een maximum snelheid van 50 km/u (zie afbeelding 1.5).

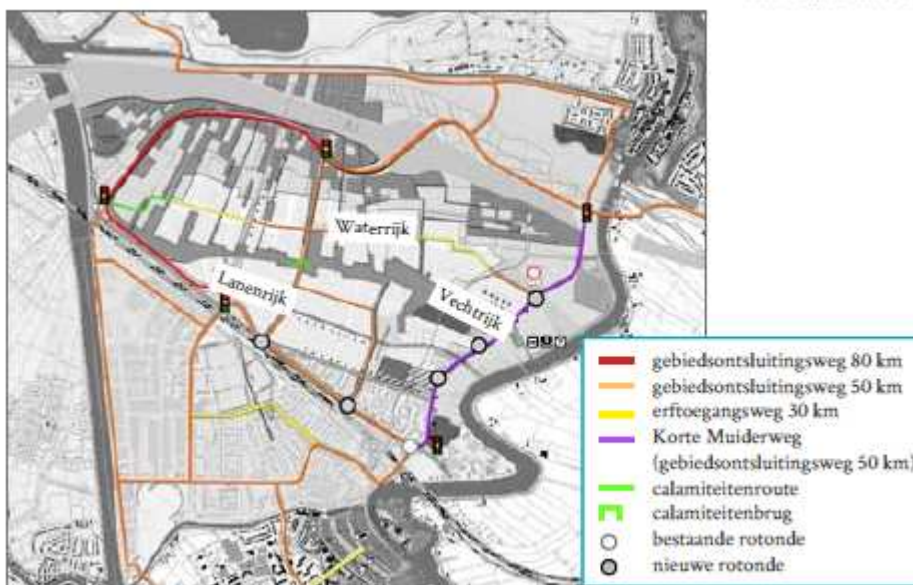
Onderzocht is in hoeverre er problemen kunnen ontstaan met de verkeersafwikkeling. De etmaalintensiteiten op de Leeuwendveldseweg en de Ontsluitingsweg zijn (in 2023) dermate laag dat, geen problemen met verkeersafwikkeling worden verwacht. Dit betreft zowel de situatie *zonder* de autonome ontwikkeling als de situatie *met* autonome ontwikkeling.

Voor de situatie *zonder* de autonome ontwikkeling ('worst case') kan deze conclusie worden getrokken, aangezien er in de huidige situatie geen sprake is van een knelpuntsituatie met betrekking tot de verkeersintensiteiten. De huidige IC-waarden (dit is de verhouding tussen verkeersintensiteiten en de capaciteit van een weg) liggen rond de 0,4. Pas bij waarden hoger dan 0,7 kan men spreken van knelpuntsituaties. De bijdrage aan deze intensiteiten als gevolg van de ontwikkeling van Leeuwend III en IV met maximaal 1740 voertuigbewegingen per dag leidt niet tot waarden die hoger liggen dan 0,7 (knelpuntsituaties).

Voor de situatie *met* autonome ontwikkeling wordt dit onderbouwd met het op de toekomstige ontwikkelingen gekalibreerde verkeersmodel van Goudappel Coffeng (zie figuur 1.6). Hieruit valt op te maken dat de intensiteit/capaciteit verhoudingen waarden vertoont van maximaal 40 en voor het grootste deel van de weg aanzienlijk lager.

Ook de capaciteit van de ontsluitingsweg van de toekomstige ontsluitingsweg is ruim voldoende voor de beoogde verkeersafwikkeling van Leeuwendeld III en IV.

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Dit geldt zowel voor de situatie *zonder* autonome ontwikkeling als de situatie *met* autonome ontwikkeling.



Afbeelding: 1.5: Verkeerstructuur Bloemendalerpolder (bron: ruimtelijke kader Bloemendalerpolder, 2012)



Afbeelding: 1.6: Intensiteit/capaciteit verhouding Leeuwendeldseweg en (nieuwe) ontsluitingsweg. Bron: Verfijning en Kalibratie Verkeersmodel Weesp, Goudappel Coffeng, 2012

Geluid

In verband met deze ruimtelijke procedure is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluid afkomstig van verkeer op omliggende wegen en de nabijgelegen spoorlijn. Voor het wegverkeer zijn de verkeerscijfers gebruikt uit het onderzoek van Cauberg-Huygen en Goudappel Coffeng.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geprognosticeerde akoestische situatie, exclusief planbijdrage, in het plangebied ten gevolge van wegverkeer en railverkeer niet optimaal is. Het gebied ondervindt ook zonder ontwikkeling een hoge akoestische belasting, welke met name veroorzaakt wordt door het railverkeerslawaai.

Zoals hiervoor aangegeven maakt het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg naar de A1 onderdeel uit van een autonome ontwikkeling. Deze ontsluitingsweg zal de intensiteit op de Leeuwendeldseweg doen afnemen en de akoestische situatie verbeteren. In het onderliggend (aanvullend) akoestisch onderzoek (Oranjewoud, juli 2013) is geen rekening gehouden met deze ontwikkeling. Hieronder worden kort de conclusies van het akoestisch onderzoek naar de situatie *zonder* autonome ontwikkeling gepresenteerd. Dit is de 'worst case' situatie.

Ten gevolge van wegverkeer op de Leeuwendeldseweg bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 58 dB(A) inclusief aftrek ex artikel 110gWgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximaal te ontheffen geluidbelasting van 63 dB wordt echter niet overschreden. In totaal wordt bij 10 blokken de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden.

Ten gevolge van het wegverkeer op de Ontsluitingsweg bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 54 dB ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen. De grenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden. De maximaal te ontheffen geluidbelasting van 58 dB voor nieuw te bouwen woningen wordt echter niet overschreden. In totaal wordt bij 4 van de 25 bouwblokken de voorkeursgrenswaarde overschreden. De geluidbelasting op bestaande woningen aan de Lobbrich Boudgerslaan bedraagt niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de bestaande woningen wordt daarmee aan de geluidgrenswaarden ingevolge deWgh voldaan.

Ten gevolge van het railverkeer op het spoortraject 373 bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 65 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De maximaal te ontheffen geluidbelasting van 68 dB wordt echter niet overschreden. In totaal wordt bij 10 van de 25 blokken de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschreden.

Op grond van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de akoestische situatie in 2023 *inclusief planbijdrage* in de situatie *zonder* autonome ontwikkeling dusdanig is dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai en 55 dB voor railverkeerslawaai in vrijwel het gehele plangebied worden overschreden. De maximaal te verlenen ontheffingswaarden van 63 dB voor wegverkeerslawaai en 68 dB voor railverkeerslawaai, worden echter niet overschreden.

De door de gemeente Weesp gestelde grenswaarde van 53dB voor wegverkeerslawaai wordt dus als gevolg van verkeer op zowel Leeuwendeldseweg als ontsluitingsweg overschreden, waardoor de gemeente Weesp akoestische compenserende maatregelen als randvoorwaarde stelt bij het eventueel vaststellen van hogere waarden. Ook is er een overschrijding op de gestelde grenswaarde van 60 dB voor railverkeer, waardoor gemeente Weesp akoestische compenserende maatregelen als randvoorwaarde stelt bij het eventueel vaststellen van hogere waarden.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat de akoestische situatie in het plangebied, zonder maatregelen, niet optimaal is. Gesteld kan echter worden dat de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling zelf zeer gering is. Indien de planontwikkeling geen doorgang zou vinden dan zou dit een reductie betekenen van ten hoogste 3 dB's op het wegverkeerslawaai. De planontwikkeling heeft geen directe invloed op het railverkeerslawaai. Het is namelijk niet aannemelijk dat er als gevolg van de planontwikkeling meer treinen zullen gaan rijden. De akoestische belasting door railverkeerslawaai blijft dominant in het plangebied..

Hoewel de akoestische situatie in en om het plangebied in de referentiesituatie in 2023 niet optimaal is, treden er als gevolg van de planontwikkeling zelf geen belangrijke nadelige milieugevolgen op. Om een acceptabel leefklimaat te garanderen zijn echter wel mitigerende maatregelen nodig.

Indien rekening gehouden zou worden met de aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar de A1, dus de situatie *met* autonome ontwikkeling, treedt een verbetering van het akoestisch klimaat op, aangezien de Leeuwendeldseweg hierdoor wordt ontlast. Echter ook in deze situatie vinden nog steeds overschrijdingen plaats van de grenswaarden.

Lucht

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Titel 5.2 Wet milieubeheer handelt over luchtkwaliteit, daarom staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Dit geldt onder andere voor woningbouwlocaties die ingeval van één ontsluitingsweg niet meer dan 1.500 nieuwe woningen mogen omvatten. Bij twee ontsluitingswegen mogen uitbreidingslocaties niet meer dan 3.000 woningen bevatten. Voor kantoorlocaties gelegen aan één ontsluitingsweg geldt een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m².

Wanneer projecten wel in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden, waarbij getoetst wordt aan de normen.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van maximaal 222 woningen. Hiermee valt deze ontwikkeling binnen de regeling 'Niet In Betekenende Mate bijdragen'. De realisatie van 222 woningen valt ruimschoots binnen het gestelde maximum van 1500 woningen bij één ontsluitingsweg.

Het voorgenomen plan betreft een project 'Niet In Betekenende Mate'. De ontwikkeling zal niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor de milieusituatie ter plaatse. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

Externe veiligheid

In verband met de ruimtelijke procedure is onderzoek uitgevoerd naar aspecten met betrekking tot externe veiligheid in en rond het plangebied.

Het bestemmingsplan zelf biedt geen kaders voor het realiseren van risicovolle inrichtingen. Ook leidt het plan niet tot verandering van transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Uit onderzoek ten behoeve van externe veiligheid is echter gebleken dat zich rondom het plangebied Leeuwendeld III en IV zich enkele risicobronnen met betrekking tot externe veiligheid bevinden:

1. Transport van LPG over de Leeuwendeldseweg ten behoeve van het LPG tankstation;

2. het LPG tankstation Total aan de Leeuwendeldseweg;
3. Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor Amsterdam-Weesp ten zuidwesten van de planlocatie;
4. Inrichting *Abbott Healthcare Products B.V* ten zuiden van de planlocatie.

Gebleken is dat de verantwoordingsplicht geldt voor het plan Leeuwendeld III en IV. In de verantwoording van het groepsrisico wordt aandacht besteed aan alle relevante risicobronnen, te weten het LPG tankstation, de spoorlijn Amsterdam-Weesp en de inrichting *Abbott Healthcare Products B.V*. De verantwoordingsplicht is nader uitgewerkt in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Ten gevolge van de planontwikkeling op zichzelf doen zich geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor ten aanzien van het aspect externe veiligheid. Verder onderzoek is in het kader van het bestemmingsplan niet nodig. In het kader van de civieltechnische werkzaamheden dient wel een projectgebonden risicoanalyse uitgevoerd te worden.

Bodem en explosieven

Ten behoeve van de planontwikkeling is door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. augustus 2012 een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het projectgebied Leeuwendeld III en IV te Weesp. Op basis van de onderzoeksresultaten (veldwaarnemingen en analyseresultaten) kan gesteld worden dat de (water)bodem ten hoogste licht verhoogde gehalten aan enkele onderzochte stoffen bevat. De gemeten gehalten vormen vanuit bodemhygiënisch oogpunt geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van en/of nieuwbouw op het terrein.

Er is een vooronderzoek gedaan naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in het gebied. Uit dit onderzoek is gebleken dat er twee verdachte gebieden zijn. Dit zijn de spoorbrug over het Amsterdam- Rijnkanaal en het terrein van de voormalige kruifabriek. Het vervolg onderzoek dat wordt geadviseerd heeft betrekking op de Arboveiligheid voor civieltechnische werkzaamheden. In het kader van het bestemmingsplan is geen vervolg onderzoek noodzakelijk.

Archeologie en cultuurhistorie

Raap heeft een bureaustudie uitgevoerd naar het plangebied van de Bloemendalerpolder. Op de archeologische verwachtingskaart die door RAAP is opgesteld, ligt het plangebied in een zone met lage verwachting en is volgens het advies in het rapport geen verder archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Voor de diepere ondergrond geldt evenwel een onbekende archeologische verwachting, dat betekent dat bij graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 2,5 m - mv een verkennend booronderzoek noodzakelijk is om de archeologische verwachting van het afgedekte deklandschap nader te specificeren. Zie ook hieronder uitsnede verwachtingskaart, legenda en advies zoals in rapport RAAP staat.

De archeologische verwachtingswaarde in het gebied is laag, In het gebied komen geen beschermdde cultuurhistorische waarden voor. Bij graafwerkzaamheden dieper dan 2,5m - mv is verkennend booronderzoek noodzakelijk. Belangrijke negatieve gevolgen zijn niet te verwachten.

In cultuurhistorisch opzicht ligt het plangebied in een kenmerkend deel van de Vechtstreek, met de opstreekende verkaveling in het veengebied. De vrij 'rommelige' verkaveling in het grootste deel van de Bloemendalerpolder, waar het plangebied onder valt, is nog vrij gaaf.

De vroegere poldereenheden zijn nog redelijk te herkennen in de verspringsing van de verkaveling. De genetische samenhang tussen deze polder en de Molenwatering (die doorloopt in de Gemeenschapspolder) en de oude oeverwalontginningen is groot, evenals de ruimtelijke samenhang met de kaden, de Papelaan en de Gemeenschapspolder. De polder is enigszins aangetast door de aanwezigheid van A1, spoorlijn en nieuwbouwwijk.

De cultuurhistorische kenmerken van het plangebied zijn niet uniek. De zeldzaamheid van de verkavelingen is niet groot. Er is geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het aspect archeologie en cultuurhistorie.

Water

Vanwege de ontwikkeling het proces van de watertoets doorlopen. De ontwikkeling leidt tot een toename van het verhard oppervlak, maar binnen het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar voor waterberging. Het geplande oppervlak open water is 5.849 m². Dit is 17% van het geplande verhard oppervlak van 33.680 m². Dit valt ruim binnen de door het waterschap gestelde norm van 10 tot 20%.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van bij wet beschermde gebieden of speciale beschermingszones, zoals grondwater beschermingsgebieden of waterwingebieden en evenmin in een beschermingsgebied zoals aangegeven in de Keur. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn niet te verwachten.

Natuur

In de omgeving van het projectgebied zijn twee beschermde faunasoorten waargenomen: de rugstreepad en de ringslang (quickscan flora- en fauna, Oranjewoud 2012). Door de beoogde ontwikkeling gaat voor beide soorten mogelijk leefgebied verloren en voor de rugstreepad potentieel voortplantingsbiotoop. Hiervoor dienen in dat geval ontheffingen in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden en moeten mitigerende maatregelen getroffen worden.

Aanvullend onderzoek (Oranjewoud, augustus 2013) is uitgevoerd om het plangebied nader te onderzoeken op het voorkomen van de strikt beschermde ringslang en voortplantingswater van de rugstreepad. Uit dit onderzoek is geconcludeerd dat de ringslang niet in het plangebied voorkomt. De rugstreepad is alleen buiten het plangebied waargenomen. Het plangebied maakt echter wel onderdeel uit van het leefgebied van deze strikt beschermde habitatrichtlijnsoort.

De voortplantingsplaats van de rugstreepad is de plaats die de rugstreepad gebruikt om de eieren af te zetten en waar de larven opgroeien. In de context van artikel 11 van de Flora- en faunawet moet onder de voortplantingsplaats ook de functionele leefomgeving van die plek, voor zover het voortplantingssucces van de rugstreepad daarvan afhankelijk is, worden begrepen. In geval van de rugstreepad is het lastig onderscheid te maken tussen de functionele leefomgeving en de diverse vaste rust- of verblijfplaatsen die de soort in de winter of in de zomer gebruikt, zodat in die gevallen het gehele gebied waar de rugstreepad is aangetroffen als functionele leefomgeving moet worden beschouwd (Soortenstandaard, 2011).

Overtreding van artikel 11 (*Het is verboden voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren*) is aan de orde wanneer het water waarin voortplanting van de rugstreepad plaatsvindt of het gebied waar de rugstreepad is aangetroffen vernietigd of aangetast worden of wanneer de kwaliteit daarvan als leefgebied voor de rugstreepad verslechtert, waardoor dit niet meer de functie van voortplantingsplaats of vaste rust- en verblijfplaats kan vervullen.

Door de beoogde ontwikkeling gaat voor de rugstreepad een beperkt deel van het functionele leefgebied verloren, niet zijnde het voortplantingswater. Om het verdwijnen van het deel van het functionele leefgebied (veenweidegebied) voor de soort, en daarmee overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet te voorkomen, te mitigeren is het noodzakelijk om in de plannen geschikt landhabitat voor de soort op te nemen, door bijvoorbeeld groenstroken of watergangen dusdanig in te richten dat deze van waarde zijn voor de soort als foerageer- en overwinteringsgebied.

Het plangebied is daarnaast geschikt leefgebied voor algemeen beschermde zoogdiersoorten (zoals muizen en hazen), ook vormt het een land en waterbiotoop voor algemeen beschermde amfibieënsoorten en is het een leef- en broedgebied voor enkele weidevogels. Vleermuizen kunnen het plangebied gebruiken als foerageergebied. Dat er verblijfplaatsen van strikt beschermde vleermuizen op het plangebied voorkomen is uit te sluiten. Het omvormen van het plangebied in een woonwijk heeft geen negatief effect op de gunstige staat van eventueel op het plangebied voorkomende foeragerende vleermuizen, evenmin heeft het een negatief effect op een vaste vliegroute. Op het plangebied zijn geen vogelnesten aanwezig die jaarrond zijn beschermd (categorie 1-4).

Aangezien op het terrein in het voorjaar wel diverse broedende vogels zijn te verwachten, dient hiermee in de planning en uitvoering rekeningen gehouden te worden. Dit is de meest gunstige periode voor de eventuele

memonummer:
betreft:

aanwezige overwinterende amfibieën (gewone pad) en zoogdieren (egel) en broedvogels. Er mag in geen geval begroeiing langs de oevers gedurende het voorjaar verwijderd worden zonder ecologische inspectie vooraf.

Tijdens het bouwrijp maken van het terrein zullen er negatieve effecten optreden op een aantal algemene beschermde soorten. Door een zorgvuldige werkwijze en het nemen van mitigerende maatregelen (juist planning) kan schade worden voorkómen en blijven negatieve effecten beperkt. Voor de effecten op de algemene voorkomende, maar beschermde soorten (uit tabel 1 van de Flora- en faunawet) hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Voor deze algemene soorten geldt een vrijstelling.

Zonder maatregelen zijn belangrijke negatieve effecten op (het leefgebied van) beschermde soorten niet uit te sluiten. Het nemen van passende mitigerende maatregelen is echter haalbaar. Hiermee kan gesteld worden, dat mits de in het aanvullende flora- en faunaonderzoek voorgestelde maatregelen worden opgevolgd, belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Naast eventuele effecten op soorten en habitats die in het plangebied voorkomen kan de ontwikkeling en aanwezigheid van een woonwijk in principe ook een breed scala van effecten op de Natura 2000-gebieden veroorzaken. De effectindicator die hiervoor, door het Ministerie van EL&I, is ontwikkeld geeft een eerste indicatie van de factoren die een rol kunnen spelen en de mate van gevoeligheid van habitattypen en beschermde soorten voor deze factoren.

Voor mogelijke effecten van woningbouw worden de volgende factoren genoemd:

- oppervlakteverlies;
- versnippering
- verontreiniging;
- verdroging
- verstoring door geluid;
- verstoring door licht;
- verstoring door trilling;
- optische verstoring (invloed van aanwezigheid, beweging e.d. op dieren)
- verstoring door mechanische effecten (bijvoorbeeld betreding);

Uit de effectbeoordeling in het kader van de uitgevoerde voortoets Natuurbeschermingswet komt naar voren dat effecten op de instandhoudingsdoelen van in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Het project is niet vergunningplichtig onder de Natuurbeschermingswet er hoeft geen vervolgonderzoek in de vorm van een "Verslechteringstoets" of "Passende beoordeling" uitgevoerd te worden.

Het plangebied maakt tot slot geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of een ecologische verbindingszone. Derhalve is de bescherming hiervan niet aan de orde.

Cumulatie met andere projecten

Leeuwendeld III+IV grenst aan de gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder. In de Bloemendalerpolder is een nieuwe wijk van ca. 2.750 woningen gepland. Deze wijk wordt gedeeltelijk ook ontsloten via Leeuwendeld III+IV en een rotonde aan de Leeuwendeldseweg. Voor de gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder wordt een separate planologische procedure doorlopen. Hiertoe wordt ook een MER opgesteld. De cumulatieve effecten van de volledige planontwikkeling worden hierin onderzocht.

In onderhavige m.e.r.-beoordeling is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van de Bloemendalerpolder, alsmede met de verplaatsing van de aansluiting van Weesp op de snelweg A1. De in dit kader te nemen infrastructurele maatregelen hebben een positief effect op de verkeersintensiteiten en de akoestische belasting ter plaatse van het plangebied.

Conclusie

memonummer:
betreft:

Toetsing van onderhavig plan aan de criteria van Bijlage III van de Europese m.e.r. richtlijn leidt tot de conclusie dat de beoogde ontwikkeling per saldo geen of weinig milieugevolgen zal hebben, mits invulling wordt gegeven aan een aantal mitigerende maatregelen ter bescherming van strikt beschermde soorten en deze maatregelen ook worden geborgd.

Om een goed leefklimaat in het plangebied te garanderen zullen akoestische maatregelen moeten worden getroffen. Het verlagen van de maximum snelheid op de Leeuwenveldseweg naar 50 km/u, het toepassen van geluidsarm asfalt op de ontsluitingsweg en aanpassing van het ontwerp-stedenbouwkundig plan door bijvoorbeeld aanpassing van de geveloriëntatie zijn realistische maatregelen die helpen de akoestische problematiek te verminderen.

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan komen als gevolg van de planontwikkeling geen onevenredige nadelige milieueffecten voort die het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling dan wel het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

memonummer:
betreft:

