

## Bijlage Vormvrije mer-beoordeling Bestemmingsplan Rijsburgerblok (deel 1) te Leiden

<b>Projectnaam</b>	Bestemmingsplan Rijsburgerblok (deel 1) te Leiden
<b>1) Kenmerken van het project</b>	
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	<p>Het betreft een project dat kan worden geschaard onder de noemer 'stedelijk ontwikkelingsproject'. Dit valt onder lijst D.11.2. van het Besluit-m.e.r. (Aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van winkelcentra of parkeerterreinen). Daarbij gelden de volgende drempelwaarden voor de m.e.r.-beoordelingsplicht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) oppervlakte van 100 ha of meer,</li> <li>2) aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen, of</li> <li>3) een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer</li> </ol> <p>Het bestemmingsplan omvat de volgende ontwikkelingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wonen: 22.400 m<sup>2</sup> bvo / 175 woningen;</li> <li>• Kantoren: 21.100 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Detailhandel: , maatschappelijk, horeca en dienstverlening 1.800 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Fietsparkeren: 3.800 m<sup>2</sup> bvo</li> <li>• Autoparkeren: circa 300 pp.</li> </ul> <p>Geconcludeerd wordt dat dit project ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.-beoordelingsplicht blijft.</p>
Cumulatie met andere projecten	<p>Mogelijke cumulatie kan optreden met andere projecten die van de zelfde ontsluitingsweg gebruik maken, vooral ten aanzien van verkeer over het Schutterveld, Rijsburgerweg en de Schipholweg. Deze mogelijke cumulatie van effecten van de stedelijke ontwikkelingsprojecten zijn doorgaans voornamelijk verkeersgerelateerd. Om deze effecten in beeld te brengen is ten aanzien van het plan een verkeersstudie uitgevoerd door Goudappel Coffeng (rapport LDN1029/Mqt/0106.01, 24 juni 2015). Hierin zijn behalve het plan ook de autonome ontwikkelingen meegenomen en is ook nog gekeken naar de ontwikkelingen: Rijnlandroute, woningbouw Valkenburg en de Parkeergarage Lammermarkt. Onder kenmerken van het effect wordt hierop verder ingegaan.</p>
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	n.v.t.
Productie afvalstoffen	n.v.t.
Verontreiniging en hinder	Mogelijk extra verkeershinder en verkeersgerelateerde hinder (luchtkwaliteit, geluid). Zie verder bij de beschrijving van milieueffecten.
Risico voor ongevallen	nee
<b>2) Plaats van het project</b>	
Bestaande grondgebruik	<p>Binnenstedelijk gebied, bebouwd geen groen aanwezig. Momenteel deels braakliggend en in gebruik als fietsenstalling.</p> <p>De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden liggen op minimaal 7 km: Coepelduynen (9,5 Km), Meijendel &amp; Berkheide (7 Km)</p>
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Het betreft bebouwd en verhard stedelijk gebied. Er is geen rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, HA/ richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	<p>Het betreft een binnenstedelijke gebied. Hieronder wordt per thema ingegaan op mogelijke aanwezige waarden in het plangebied</p> <p><u>Archeologie</u>: Het gehele plangebied heeft in het paraplubestemmingsplan Archeologie de waardering 'geen waarde'. Dit komt door de vele verstoringen van de bodem in het gebied. Recent archeologisch</p>

onderzoek van ADC ArcheoProjecten onderschrijft dit en adviseert het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling.

Cultuurhistorie: Het plangebied is niet gelegen binnen beschermd stads- of dorpsgezicht en niet gelegen in een landgoederenbiotoop. In het plangebied zijn geen rijks- en/of gemeentelijke monumenten aanwezig.

Het plangebied valt binnen de molenbiotoop van Molen De Valk. Hiernaar is door een extern bureau onderzoek gedaan. Uiteindelijk is aangegeven dat het belang van deze ontwikkeling van een dusdanig groot belang is dat de negatieve effecten voor de molenbiotoop worden geaccepteerd. Bij de provincie Zuid-Holland is een ontheffing om te mogen afwijken van de molenbiotoopregels aangevraagd. Nadat de provincie een ontheffing heeft verleend is voldaan aan de Verordening Ruimte van de provincie.

Ecologie: voor het plangebied is een flora&fauna onderzoek uitgevoerd. Hierin wordende volgende aanbevelingen gedaan:

- Stel vervolgonderzoek in naar aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels;
- Stel vervolgonderzoek in naar het voorkomen van beschermde functies voor vleermuizen op de projectlocatie. Laat dit onderzoek uitvoeren conform het Vleermuisprotocol;
- Voer werkzaamheden uit volgens een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode.

Het aanbevolen vervolgonderzoek is inmiddels afgerond. Op basis van dit vervolgonderzoek blijkt dat er een ontheffing van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) nodig is gebleken. Deze ontheffing is verleend.

Gezien de relatief grote afstand (>7 Km ) tot de stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden (Coepelduynen en Meijndel & Berkheide) en het feit dat op grond van recente berekeningen bij andere ontwikkelingsplannen (Dieperhout, Greentower) geen significante effecten zijn gemeten, wordt aangenomen dat het plan ook in samenhang met andere projecten niet leidt tot een noemenswaardige toename van de stikstofdepositie in deze gebieden.

Op basis van hiervan kan geconcludeerd worden dat nader stikstofonderzoek in relatie tot Natura 2000 niet noodzakelijk is. Er hoeft dus geen passende beoordeling en daarmee een Plan-m.e.r uitgevoerd te worden.

Bodem: ter plaatse is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met arseen (zowel grond als grondwater. Ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan moet deze verontreiniging worden gesaneerd.

Geluid: Het nieuwbouwplan voor het Rijnsburgerblok ondervindt geluidhinder als gevolg van rail- en wegverkeer. Voor zowel rail- als wegverkeer is sprake van een overschrijding van de betreffende voorkeurswaarden (respectievelijk 55 en 48 dB).

De geluidbelasting vanwege railverkeer is ten hoogste 61 dB. Voor wegverkeer is de geluidbelasting maximaal 51 dB. Voor deze laatste geldt een algemene ontheffing die door de provincie is verleend: tot een overschrijding van 58 dB geldt

deze algemene ontheffing.

Voor railverkeer moet wel een hogere grenswaarde worden verleend, dit is mogelijk omdat aan het gebouw akoestische maatregelen plaatsvinden zodat een aanvaardbare gevelbelasting ontstaat op in ieder geval een gedeelte van elke woongevel.

Bij vaststelling van een hogere waarde moet worden voldaan aan de maximale binnenwaarde op grond van het bouwbesluit. Hierbij moet worden uitgegaan van de gecumuleerde waarde van de diverse geluidbronnen. De herinrichting van het Schuttersveld leidt niet tot een zogenaamde reconstructie in de zin van de Wgh. Tot slot is gebleken dat het plan niet tot een significante verslechtering van de geluidssituatie elders leidt.

Luchtkwaliteit: Uit luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat in 2015, na realisatie van de ontwikkelingen, op basis van de verkeersgegevens de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op de meest relevante ontsluitingswegen onder de normen (voor beide stoffen 40 µg/m<sup>3</sup>) liggen. Tevens wordt ook voldaan de PM<sub>2,5</sub> grenswaarde van 25 µg/m<sup>3</sup>.

Externe veiligheid: Het plan ligt niet in het invloedsgebied van een bedrijf waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of geproduceerd. Ook ligt het niet in een invloedsgebied van een spoorlijn, waterweg of buisleiding die wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. De locatie ligt in het effectgebied van de A4, maar wel een op ruime afstand van circa 3 kilometer. Het plan heeft geen effect op de hoogte van het groepsrisico of op andere externe veiligheidsaspecten zoals bereikbaarheid, capaciteit hulpverleningsdiensten of zelfredzaamheid.

Verkeer:

De effecten van het Rijnsburgerblok deel 1 en van de diverse ontwikkelingen in de omgeving zijn allemaal meegewogen in het verkeersonderzoek. Het volgende kan geconcludeerd worden :

- de autobereikbaarheid van het nieuwe bestemmingsplan Rijnsburgerblok kan geborgd worden, zodanig dat het niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het toevoegen van de ontwikkeling van het Rijnsburgerblok zorgt niet voor een verslechtering van de verkeersafwikkeling, mede dankzij enkele maatregelen die genomen worden (aanpassing kruising Ballonpad-Schuttersveld en aanpassing kruising Dellaertweg-Schuttersveld).
- De parkeernorm van de verschillende nieuwe functies en het te realiseren aantal parkeerplaatsen (300) in het nieuwbouwplan zijn goed op elkaar afgestemd en conform de beleidsregels parkeernormen Leiden getoetst.
- met de realisatie van het plan zal een substantieel deel van de opgave rond het fietsparkeren worden opgelost. Zo ontstaan er circa 4.800 nieuwe plaatsen. Op en rondom de locatie zijn momenteel circa 2.550 fietsparkeerplaatsen aanwezig .

Belangrijke nadelige effect voor het verkeer door toedoen van de ontwikkeling worden dus niet verwacht.

Water(compensatie)

Aangezien het project niet bij een waterbouwkundig werk ligt

	en geen sprake is van een (toename) van verhard oppervlak van meer dan 500 m <sup>2</sup> , heeft het Hoogheemraadschap aangegeven dat er geen watercompensatie vereist is.
<b>3) Kenmerken van het potentiële effect</b>	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	<p>De effecten die als gevolg van het project optreden zijn gelegen op de aspecten geluid en ecologie en zijn lokaal van aard. Voor al deze aspecten zullen maatregelen worden voorgesteld. Met de genomen maatregelen zijn de effecten terug te brengen tot zeer gering. Hieronder de voorgestelde maatregelen:</p> <p><u>Geluid:</u> De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidszone van de wegen Schuttersveld, Schipholweg en Dellaertweg. De woningen zijn tevens geprojecteerd binnen de geluidszone van de spoorweg door Leiden. Vanwege de geluidssituatie is besloten om voor het deel van het plangebied direct langs het Schuttersveld geen woningen te realiseren. Dit deelgebied wordt bestemd voor kantoren.</p> <p>Wel wordt ten gevolge van de diverse geluidsbronnen de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeer overschreden.</p> <p>Aangezien geluidsreducerende maatregelen elders niet goed inpasbaar zijn en onvoldoende effect sorteren, is ontheffing voor een hogere waarde benodigd. Bij de aanvraag van ontheffing voor een hogere waarde dient rekening gehouden te worden met de eisen ten aanzien van de binnenwaarde uit het Bouwbesluit.</p> <p>Voor railverkeer wordt een hogere waarde verleend dankzij akoestische compensatie. Voor wegverkeer geldt de algemene ontheffing van de provincie Zuid-Holland.</p> <p><u>Ecologie:</u> Er wordt bij de ontwikkeling gebruik gemaakt van de gedragscode bij ruimtelijke ontwikkelingen waardoor de kans op conflicten met de Flora- en Faunawet wordt geminimaliseerd. De ontheffing is inmiddels door RVO verleend.</p>
Grensoverschrijdend karakter	Gezien de ligging van het project niet van toepassing
Orde van grootte en complexiteit effect	De effecten zijn middels maatregelen mitigeerbaar en lokaal van aard
Waarschijnlijkheid effect	Het optreden van de effecten is zeer waarschijnlijk echter met inbegrip van voorgestelde maatregelen zijn nauwelijks meer effecten te verwachten.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	Omdat uiteindelijk (na mitigatie/compensatie) geen effecten worden verwacht is dit niet van toepassing.
<b>CONCLUSIE</b>	De toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage 3 EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk maken

*Toelichting bij uitvoeren mer-beoordeling:*

### **1) De kenmerken van het project**

Wat zijn de kenmerken van het project:

1. noem algemene gegevens zoals de locatie, de omvang van de voorgenomen activiteit: b.v. de woningbouwvereniging en de gemeente zijn voornemens om de bestaande wijk, met circa 230 woningen, te herontwikkelen. Na de herontwikkeling zal de wijk uit 124 woningen bestaan;

2. noem cumulatieve effecten met andere nabijgelegen projecten: b.v. conform de structuurvisie wordt ingezet op verdunning in de stedelijke woongebieden, al dan niet in combinatie met vergroening of clustering van wijkfuncties. Dit is de eerste woonwijk waar deze verdunning plaatsvindt, de wijken...zullen volgen. Met deze projecten gezamenlijk zullen de drempelwaarden niet overschrijden. Bovendien betreft het afzonderlijke projecten, in verschillende planfasen.

3. noem (als het om een vergunningprocedure gaat) informatie over het productieproces, gebruikte stoffen en technologieën (en de daarvan afgeleide afvalproductie, gebruik van grondstoffen, verontreiniging, hinder en risico's). Aangeven of voldaan wordt aan de wettelijke normen danwel maatregelen worden getroffen om gevolgen te voorkomen/ beperken;

4. noem (als het om meer ruimtelijk georiënteerde projecten gaat) bijvoorbeeld woningbouw (valt onder activiteit 11.2: stedelijk ontwikkelingsproject): met name informatie over de verkeersaantrekkende werking;

### **2) Plaats van het project**

Waar is het project gelegen:

1. noem de kwetsbaarheid van het gebied waar het project is gelegen: een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie kan aan de hand van beleidsdocumenten van de betreffende overheid de informatie over het gebied waarin de voorgenomen activiteit zich bevindt vaak eenvoudig opgezocht worden: voorbeelden hiervan zijn de locaties van Natura2000 gebieden, waterwingebieden, etc. Tip: kijk op de website van de betreffende overheid of op landelijke websites zoals [www.saneringstool.nl](http://www.saneringstool.nl) (luchtkwaliteit)

2. noem de kwetsbaarheid van de omgeving van het project: ook de aangrenzende gebieden zijn van belang, dus zijn er Natura2000 gebieden in de omgeving waarop de activiteit impact kan hebben. Ook kunnen andere ontwikkelingen in de nabijheid van het project spelen. Op basis hiervan beoordeel je of er sprake is van cumulatie.

### **3) Kenmerken van de potentiële effecten**

Wat zijn de effecten van het project op de omgeving:

1. Noem de effecten voor de verschillende milieuthema's: b.v. is er sprake van significante wijzigingen van geluid en trillingen, lichthinder, bodemverontreiniging, optische verstoring, luchtkwaliteit, verandering soortensamenstelling, verkeersintensiteit. Bij de optredende effecten zowel in het plangebied (dit is het gebied waar de voorgenomen activiteit in gelegen is) als het

studiegebied (dit is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteiten kunnen reiken) moet aangegeven worden wat de duur, frequentie en omkeerbaarheid is. Het doel is uiteindelijk om te bepalen of er omstandigheden zijn die kunnen leiden tot (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen.

2. Noem de grensoverschrijdende effecten.