

Vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie)

Verlenging Molenvlietweg

Datum: 27 juni 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding en doel.....	3
1.2.	Wettelijk kader	3
1.3.	Naam en adresgegevens initiatiefnemer	5
2.	Kenmerken van het project	6
2.1.	De aard en omvang van de activiteit.....	6
2.2.	Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten	7
2.3.	Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen	7
2.4.	Het tijdspad van de activiteit	7
3.	Plaats van het project	8
3.1.	Ligging plangebied.....	8
3.2.	Project en omgeving.....	8
3.3.	Landschap.....	10
3.4.	Natuur	10
3.5.	Archeologie en cultuurhistorie.....	11
4.	Kenmerken van het potentiële effect.....	12
4.1.	Verkeer en vervoer.....	12
4.2.	Geluid	13
4.3.	Trillingen.....	14
4.4.	Luchtkwaliteit	14
4.5.	Milieuzonering.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.6.	Externe veiligheid	15
4.7.	Water.....	15
4.8.	Bodem	16
4.9.	Ecologie	17
4.10.	Duurzaamheid	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.	Conclusie.....	20
Bijlagen:		
I.	Onderzoek verkeer en milieu	
II.	Quick scan bodemkwaliteit;	
III.	Onderzoek stikstofdepositie;	
IV.	Quicksan ecologie;	
V.	Soortgericht onderzoek ecologie.	

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Om de bereikbaarheid van de kernen van Aalsmeer en Oosteinde via de Middenweg te verbeteren is het nodig om het westelijk deel van de Middenweg op de Aalsmeerderweg aan te sluiten door de Molenvlietweg te verlengen. Door de verlenging van de Molenvlietweg wordt een effectieve en efficiënte verbinding gerealiseerd voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaamverkeer. De nu nog ontbrekende verbinding is, als onderdeel van de Noordvork, een cruciale schakel in de lokale hoofdstructuur.

In het geldende bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' is rekening gehouden met de verlenging van de Molenvlietweg. Voor het noordelijk deel van de verlenging van de Molenvlietweg is echter indertijd uitgegaan van een onjuist tracé. Het daadwerkelijke tracé van de verlenging van de Molenvlietweg is daardoor strijdig met het geldende bestemmingsplan. Hiervoor wordt een Wabo afwijkingsprocedure doorlopen. Onderdeel van de voorbereiding van deze procedure is de beoordeling of voor de vergunningverlening een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure moet worden doorlopen. Alhoewel de gemeente de initiatiefnemer van de verlenging is, is het wenselijk om volledigheidshalve een aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017 op te stellen. Het voorliggende document is de aanmeldnotitie voor de beoogde verlenging van de Molenvlietweg.

1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmings-, uitwerkings- of wijzigingsplan of omgevingsvergunning. In voorliggend geval gaat het om Wabo afwijkingsprocedure. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling is niet aan te merken als een activiteit in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, de m.e.r.-plichtige activiteiten aangezien het niet om de aanleg van een autosnelweg of autoweg gaat dan wel de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken.

Voor de activiteit is wel categorie D11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen” relevant aangezien het project onderdeel uitmaakt van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer.

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de navolgende tabel.

Cat.	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D11.2	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 ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Voor een categorie D11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. Bedrijventerrein Green Park Aalsmeer als geheel heeft betrekking op een gebied van circa 165 hectare waarbij voor een groot deel van het oppervlak al bestemmingsplannen van kracht zijn. De deelgebieden waarvoor nu nieuwe planologische procedures worden voorbereid hebben een oppervlakte van minder dan 75 hectare. Ook de totale bedrijfsvloeroppervlakte in deze deelgebieden bedraagt minder dan 200.000 m².

Het programma dat met de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen en de Wabo afwijkingsprocedures mogelijk wordt gemaakt blijft onder de drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.- beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van de selectiecriteria als bedoeld in de bijlage III van de EEG richtlijn 2011/92/EU. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Aalsmeer) kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie ook de navolgende tabel).

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de activiteit	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de activiteit	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, • 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: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. 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 waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

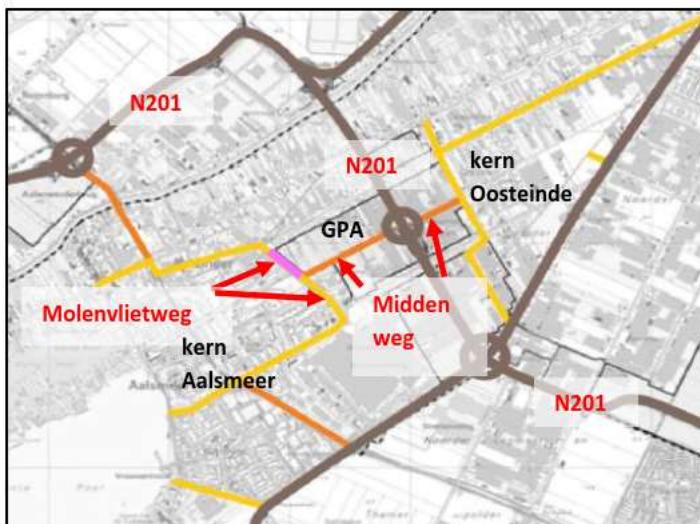
1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer van het project is de gemeente Aalsmeer, Raadhuisplein 1, 1431 EH Aalsmeer.

2. Kenmerken van het project

2.1. De aard en omvang van de activiteit

Tot 2014 liep de drukke provinciale weg N201 door de kern Aalsmeer. Veel verkeer dat van deze weg gebruik maakte was doorgaand verkeer waardoor er in de loop der jaren diverse knelpunten in de kern Aalsmeer waren ontstaan op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. De N201 is daarom omgelegd. Het tracé van de omgelegde N201 bevindt zich tussen de kernen Aalsmeer en Oosteinde en loopt centraal over het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Door de omlegging van de N201 is ook een herstructurering van het lokale wegennet van Aalsmeer noodzakelijk geworden om zo de bereikbaarheid van de kernen Aalsmeer en Oosteinde te garanderen. Uitgangspunt daarbij is om het verkeer tussen de kernen Aalsmeer en Oosteinde en het verkeer van en naar de omgelegde N201 zoveel mogelijk via de te reconstrueren Middenweg te laten verlopen. De Middenweg wordt hiervoor sinds 2020 gefaseerd opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg. Het is de bedoeling dat de Middenweg vervolgens aan de westzijde aantakt op een zogenaamde vorkstructuur waarover het verkeer van en naar de kern Aalsmeer kan rijden. De zuidelijke helft van deze vork (Zuidvork) is sinds 2013 gereed en bestaat uit de route Zwarteweg-Molenvlietweg. De noordelijke helft van de vork (Noordvork) is nog niet volledig gereed doordat er nog geen directe verbinding is tussen de Middenweg en de tot de Noordvork behorende Stommeerkade en de in aanleg zijnde Burgemeester Hoffscholteweg. Door de Molenvlietweg te verlengen naar de Aalsmeerderweg kan de Noordvork worden afgerond en ontstaat er een effectieve en efficiënte verbinding voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaamverkeer.



Afbeelding: beoogde wegenstructuur na omlegging N201, de beoogde verlenging van de Molenvlietweg is met een paarse lijn weergegeven (bron: Aalsmeers Verkeer- en Vervoersplan)

Door de nu nog ontbrekende verbinding te realiseren wordt het netwerk logischer, krijgt het een betere samenhang en worden de afstanden tussen verschillende bestemmingen in beperkte mate verbeterd. De afronding van de Noordvork is bovendien een noodzakelijke voorwaarde om de

doelstelling te bereiken om met de omlegging van de N201 de verkeersintensiteiten in het dorp van Aalsmeer terug te brengen.

In het geldende bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' is al rekening gehouden met de verlenging van de Molenvlietweg. De verlenging was indertijd enkele meters westwaarts voorzien.

2.2. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

De verlenging van de Molenvlietweg grenst aan het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Voor dit bedrijventerrein is op 14 februari 2002 het bestemmingsplan 'N201-zone' met bijbehorende milieueffectrapport vastgesteld, waarna het bestemmingsplan op 27 januari 2005 is herzien. Vervolgens zijn vanaf 2011 voor diverse onderdelen van het bedrijventerrein nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld: bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer Middenweg en deelgebieden 3, 5 en 7' (3 november 2011), bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer deelgebieden 9 en 10' (31 oktober 2012), bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer deelgebied 10 – Japanlaan Zuid-Oost' (2 november 2017), bestemmingsplan 'Green Park Aalsmeer deelgebied 6' (5 juli 2018) en bestemmingsplan 'Royal FloraHolland Centrum, Oost en OLV' (5 juli 2018). Deze bestemmingsplannen zijn te beschouwen als concrete verdere uitwerking van het bestemmingsplan 'N201-zone'.

Voor de deelgebieden 2 West, 2 Oost en 4 zijn momenteel nieuwe bestemmingsplan voorbereiding. Ook worden er Wabo afwijkingsprocedures doorlopen voor de ontwikkeling van Green Square (deelgebied 5 en delen van deelgebieden 4 en 7). De nog te realiseren projecten binnen Green Park Aalsmeer hebben samenhang met elkaar vanwege ruimtelijke en functionele samenhang. De verlenging van de Molenvlietweg kan daarom niet als een autonome ontwikkeling worden beschouwd. In hoofdstuk 4 van deze notitie zal daarom ook in worden gegaan op cumulatieve effecten, voor zover die aan de orde zijn.

2.3. Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen

De projectlocatie is geen waterwingebied en het wordt evenmin benut voor het gebruik van andere natuurlijke hulpbronnen. Het terrein is verder momenteel braakliggend en zal geschikt worden gemaakt voor de verlenging van de Molenvlietweg.

Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen.

2.4. Het tijdspad van de activiteit

Zodra de Wabo afwijkingsprocedure is doorlopen kan worden gestart met de verwezenlijking van het project. De bedoeling is om de werkzaamheden in 2023 te starten zodat de verlenging in 2023-2024 is aangelegd. De verlenging van de Molenvlietweg is voor onbepaalde tijd.

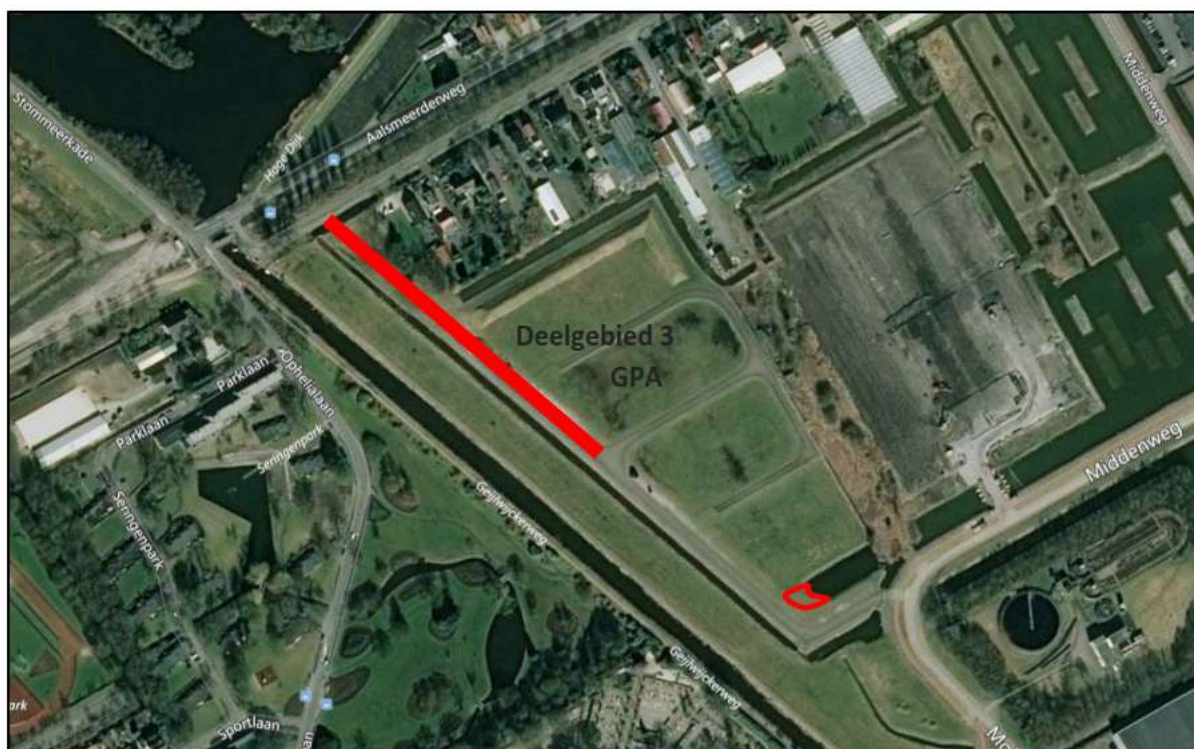
3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld 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.

3.1. Ligging projectlocatie

De projectlocatie ligt in de Oosteinderpoelpolder, in het noorden van de gemeente Aalsmeer en direct ten oosten van de kern van Aalsmeer.

In de navolgende afbeelding is de ligging van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: ligging projectlocatie, waarbij de deellocaties indicatief zijn weergegeven met een rode (bron: <https://www.bing.com/maps>)

3.2. Project en omgeving

De eerste deellocatie bevindt zich ten noordwesten van de bestaande weg die loopt vanaf de kruising Middenweg-Molenvlietweg naar tot aan de Zuid-Afrikaweg in deelgebied 3, en ten zuidoosten van de kruising Stommeerkade-Ophelialaan-Aalsmeerderweg. De lintbebouwing van de Aalsmeerderweg bevindt zich ten (noord)oosten van de deellocatie. Direct ten zuidwesten van de deellocatie bevindt zich een dijksloot.

De deellocatie betreft een strook met een oppervlak van circa 1.705 m². Tot enkele jaren geleden maakte een groot deel van de strook onderdeel uit van het woonperceel Aalsmeerderweg 6. De woning is echter al enkele jaren geleden gesloopt. Dit deel van de projectlocatie is onbebouwd en braakliggend. Naast gras zijn er nog enkele bomen, bosschages en struiken aan de oostelijke rand aanwezig. Het noordelijk deel van de projectlocatie heeft betrekking op de sloot ten zuiden van de Aalsmeerderweg. Deze sloot heeft ter plaatse van de projectlocatie een breedte van circa 4,5 meter.

De tweede deellocatie is direct ten zuidwesten van de watergang langs de Middenweg gelegen, ten noordwesten van de kruising Middenweg-Molenvlietweg. Het gaat om een onbebouwd en braakliggend stuk grond met een oppervlak van circa 380 m². Dit deel van de projectlocatie is begroeid met gras.

Voor wat betreft de directe omgeving van de projectlocatie geldt het volgende:

- De projectlocatie bevindt zich tussen de bedrijfskavels van deelgebied 3 van Green Park Aalsmeer (noordoostzijde) en de dijk langs de Molenvliet (zuidwestzijde). Deelgebied 3 bestaat ter hoogte van de projectlocatie uit vier bedrijfskavels, welke samen het subdeelgebied 'De Hoeksteen' vormen. De bedrijfskavels in 'De Hoeksteen' zijn momenteel nog onbebouwd en braakliggend. Voor enkele kavels zijn recentelijk omgevingsvergunningen verleend terwijl voor andere kavels aanvragen in voorbereiding zijn. De weginfrastructuur naar en in het subdeelgebied is gedeeltelijk al wel gereed maar nog niet in gebruik.
- De gronden ten zuidwesten van de projectlocatie bestaan uit een met gras begroeid dijktafstand en een onderaan het talud gelegen dijksloot. Aan de andere zijde van de dijk bevindt zich het water van de Molenvliet met het daar weer achter gelegen Seringenpark en de woonbebouwing langs de Ophelialaan en de Parklaan.
- Aan de noordzijde van de projectlocatie bevindt zich de Aalsmeerderweg. Dit is een polderweg die begint (of eindigt) ter hoogte van de projectlocatie. De Aalsmeerderweg is een 50 km/u weg die aan weerszijden bebouwd is met lintbebouwing, waarbij het westelijk deel van de lintbebouwing aan de zuidzijde bereikbaar is via een ventweg. Deze ventweg was in het verleden nodig voor de bereikbaarheid van de lintbebouwing aangezien er direct naast de rijweg van de Aalsmeerderweg een spoorlijn liep. Het voormalige spoortracé wordt tegenwoordig gebruikt als fietspad (tweerichtingen). De strook tussen de ventweg het fietspad is begroeid met bomen en struiken.
De Aalsmeerderweg is aan de westzijde via een tweetal bruggen verbonden met de Stommeerkade, de Ophelialaan en het Bielzenpad. Deze wegen staan weer in directe verbinding met de Burgemeester Kasteleinweg (voorheen N201, tegenwoordig N196). De westelijke inrit naar de ventweg van de Aalsmeerderweg bevindt zich in de nabijheid van de twee bruggen, evenals de inrit naar de Hogedijk. Doordat er op korte afstand zeven verschillende wegen op elkaar uitkomen is er sprake van een knooppunt van wegen.
- Ten noordoosten van de projectlocatie bevinden zich de woonpercelen van de lintbebouwing langs de Aalsmeerderweg. De dichtstbijzijnde woning is Aalsmeerderweg 8, in het zuidelijk deel van de lintbebouwing. Deze woning is eenlaags met een ruime kap en bevindt zich op een afstand van 32 meter afstand van de projectlocatie. Het naastgelegen

perceel van Aalsmeerderweg 10 bevindt zich op een afstand van 45 meter en bestaat uit één laag met een kap.

De projectlocatie bevindt zich in een verstedelijkte omgeving met plaatselijk hoge bevolkingsdichtheden (Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn). De verlening van de Molenvlietweg maakt onderdeel uit van bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Dit bedrijventerrein wordt gerealiseerd op voormalige agrarische gronden achter bestaande polderlinten. De projectlocatie ligt nabij de provinciale weg N201 en in de nabijheid van Schiphol. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is ter plaatse van de projectlocatie en in de omgeving daardoor geen sprake.

De ter plaatse van de projectlocatie beoogde verschuiving van de verlening van de Molenvlietweg heeft in beginsel geen nadelige gevolgen voor de aard en het functioneren van dit deel van Aalsmeer. Ook voor de nabij gelegen woonkavels zijn er in beginsel geen nadelige gevolgen te verwachten als gevolg van de functiewijziging doordat er rekening wordt gehouden met milieuzonering. Ook voor het naastgelegen deelgebied 2 Oost, welke deels zal worden herontwikkeld naar wonen zijn daarom geen nadelige gevolgen te verwachten. Het opvullen van de open gaten in het woonlint met 3 woningen is passend en heeft geen nadelige gevolgen voor de omgeving.

3.3. Landschap

De projectlocatie is gelegen in een veenpolderlandschap. Dit landschap is vanaf de 11^e eeuw ontstaan door ontginningen in het veengebied. In het recente verleden was het plangebied volledig in gebruik als glastuinbouwgebied. Hierdoor zijn de karakteristieke verkavelingstructuur en waterlopen ter plaatse al grotendeels verdwenen. Het veenpolderlandschap heeft ter plaatse van de projectlocatie dan ook geen bijzondere waarde. Van wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken is in de directe omgeving van het plangebied ook geen sprake. Evenmin bevinden zich grondwaterbeschermingsgebieden, aardkundige monumenten en stiltegebieden op grond van de Provinciale Milieuverordening (PMV) van de provincie Noord-Holland in de omgeving van de projectlocatie.

3.4. Natuur

De projectlocatie ligt op ruime afstand (meer dan 10 km) van Natura2000-gebieden. Negatieve effecten op dergelijke gebieden kunnen daardoor op voorhand worden uitgesloten. Een uitzondering geldt voor de mogelijke effecten van de uitstoot van stikstofverbindingen door verkeer. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk (zie hoofdstuk 4).

De dichtstbijzijnde onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) bevinden zich ten noorden van het plangebied, op minimaal 200 meter afstand. Het betreft kleine percelen tussen de Hogedijk en de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Ook de Westeinderplassen maken onderdeel uit van het NNN. Het deel van de Hoge Dijk ten westen van de N201 is aangewezen als ecologische verbindingszone van provinciaal belang.

3.5. Archeologie en cultuurhistorie

Op de projectlocatie bevinden zich geen monumenten.

De gemeente Aalsmeer heeft haar archeologiebeleid vastgelegd in de Beleidsnota Archeologie d.d. 24 juni 2010. Onderdeel van deze beleidsnota betreft de zogenaamde Archeologiekaart. Voor de projectlocatie geldt een geringe archeologische verwachtingswaarde. In een gebied met een dergelijke verwachting is het bij plannen groter dan 10.000 m² en bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 40 centimeter beneden maaiveld in het kader van ruimtelijke planvorming verplicht om archeologisch verkennend onderzoek te verrichten. Het doel van het onderzoek is het vaststellen of er sprake is van archeologische vondsten en of de ontwikkelingen nadelige gevolgen hebben voor de bescherming en het behoud van dit archeologisch erfgoed.

Vanwege de omvang van de werkzaamheden ter plaatse van de projectlocatie (kleiner dan 10.000 m²) is nader onderzoek niet nodig.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de verlening van een bestaande weg. Gegeven de aard en ligging van de projectlocatie en de voorgenomen activiteit, zijn (lands)grensoverschrijdende effecten niet te verwachten. Wel kunnen zich in de projectlocatie zelf en in de directe omgeving effecten voordoen.

De potentiële effecten van de wijziging van het gebruik van de projectlocatie hebben met name betrekking op water (incl. effecten van klimaatverandering), natuur (flora en fauna) en verkeer (inclusief wegverkeerslawaai en luchtkwaliteit). Deze mogelijke effecten worden hierna beschreven. Ook zal worden ingegaan om cumulatieve effecten met de andere nog te ontwikkelen deelgebieden binnen Green Park Aalsmeer. De mogelijke effecten op natuur(gebieden) en landschap en cultuurhistorie zijn al behandeld in hoofdstuk 3. In dit hoofdstuk zal wel in worden gegaan op mogelijke stikstofdepositie.

4.1. Verkeer en vervoer

4.1.1. Verkeer

De Molenvlietweg wordt verlengd naar de Aalsmeerderweg. In het kader van de Wabo afwijkingsprocedure is door Goudappel een verkeersstudie uitgevoerd waarbij specifiek is gekeken naar de verkeersafwikkeling van het kruispunt Burgemeester Hoffscholteweg-Ophelialaan-Aalsmeerderweg en de rotonde Aalsmeerderweg-Molenvlietweg(kenmerk 010868.20211018.N1.02, d.d. 6 december 2021, zie bijlage).

In de verkeerstudie is rekening gehouden met verkeersintensiteiten voor 2035, zoals weergegeven in het recente regionale verkeersmodel (NHZ 3.0). Vervolgens is getoetst of het verkeer op een goede manier kan worden afgewikkeld. Uit deze toets blijkt dat het verkeer bij het kruispunt Burgemeester Hoffscholteweg-Ophelialaan-Aalsmeerderweg zowel in de ochtend- als de avondspitsperiode voldoende kan worden afgewikkeld waarbij er geen substantiële wachtrijen en verliestijden aan de orde zijn (maximaal gemiddelde verliestijd van 35 seconden in de ochtenspits op de Ophelialaan). Ook bij de beoogde aansluiting van de verlengde Molenvlietweg op de Aalsmeerderweg via een rotonde kan het verkeer zowel in de ochtend- als de avondspitsperiode goed worden afgewikkeld. De grootste verliestijd en maximale wachtrij ontstaat in de ochtendspits op westelijke tak van de Aalsmeerderweg. De maximale gemiddelde verliestijd bedraagt hier 15 seconden in de ochtendspits. Op de overige takken is sprake van een lagere verliestijd. Ook de wachtrijlengtes zijn in voorliggende situatie acceptabel en zorgen naar verwachting niet voor een verstoring van de verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Ophelialaan. Op basis van de

verkeerstudie kan worden geconcludeerd dat het verkeer via de beoogde inrichting op een goede wijze kan worden afgewikkeld.

Geconcludeerd kan worden dat het project leidt tot een verbetering van de lokale hoofdstructuur. Het onderwerp verkeer geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Een belangrijk negatief gevolg voor het milieu, de omgeving van het plangebied en de rest van Aalsmeer is niet aan de orde.

4.1.2. Parkeren

Het project heeft geen gevolgen voor het parkeren doordat er slechts sprake is van een verbindingsweg. Het onderwerp parkeren geeft dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Een belangrijk negatief gevolg voor het milieu, de omgeving en de rest van Aalsmeer is niet aan de orde.

4.2. **Geluid**

De verlenging van de Molenvlietweg komt in de nabijheid van bestaande woningen en leidt tot een aanpassing van bestaande weg met een snelheidsregime van 50 km/ (Aalsmeerderweg). Door Goudappel is daarom gekeken naar de akoestische gevolgen (kenmerk 012510.20220903.R1.01007020.20200617.R1., d.d. 23 september9 juni 2022, zie bijlage). Daaruit blijkt het volgende:

- Ten gevolge van de verlengde Molenvlietweg is alleen voor de woning Aalsmeerderweg 8 een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te verwachten. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 53 52 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voor deze woning met 5 4 dB overschreden. Voor de overige woningen in de nabijheid van de verlengde Molenvlietweg is geen overschrijding van de voorkeusgrenswaarde berekend.
- Om de nieuwe Verlengde Molenvlietweg aan te sluiten op de Aalsmeerderweg wordt ter hoogte van de Aalsmeerderweg een rotonde gerealiseerd. Onderzocht is wat het effect is van deze reconstructie op de omliggende woningen. Langs de Aalsmeerderweg zijn geluidsbelastingen tot 52 dB berekend. Voor een aantal woningen betekent dat een geluidstoename van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. In de voorgaande afbeelding is weergegeven voor welke woningen een geluidstoename van 2 dB of meer is berekend.
- Ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting geldt vanwege luchtvaartverkeer een geluidsbelasting van circa 63 dB ter plaatse van de woningen waar een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde als gevolg van het wegverkeer plaatstvindt. Indien deze geluidsbelasting vanwege luchtvaartverkeer wordt omgerekend naar mate van hinder voor wegverkeerslawaaï dan is er sprake van een geluidsbelasting van (afgerond) 69 dB. Een dergelijke geluidsbelasting is fors hoger dan de geluidsbelasting van het wegverkeer. Als gevolg van de aanpassingen voor het weggennet en de gewijzigde geluidsbelastingen is er geen sprake van significante wijzigingen van de gecumuleerde geluidsbelasting. De maximale geluidsbelasting van het wegverkeer bedraagt zonder correctie 59 dB. In alle gevallen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting 69 dB, met of zonder de toevoeging van

het geluid van het wegverkeer.

Een veelgebruikte methode bij het beoordelen van gecumuleerd geluid is de methode Miedema. Wanneer alleen de geluidsbelasting van het wegverkeer wordt beschouwd is deze geluidsbelasting te kwalificeren als 'matig'. Wanneer de geluidsbelasting van het luchtvaartgeluid wordt beschouwd zowel met als zonder wegverkeer, is sprake van een kwalificatie 'slecht'. Zoals aangegeven is het geluid ten gevolge van luchtvaart maatgevend en zorgt de combinatie van wegverkeer niet voor een significant andere gecumuleerde geluidsbelasting. In voorliggende situatie wordt het weggennet aangepast en zijn geen specifieke maatregelen te treffen om het luchtvaartgeluid aan te reduceren.

Op de Aalsmeerderweg zal een bronmaatregel worden toegepast in de vorm van geluidsreducerend asfalt. Dit asfalt heeft een reductievermogen van 3 dB ten opzichte van standaard dicht asfaltbeton. Hierdoor zal de geluidsbelasting op de gevels van een groot deel van de betreffende woningen lager uitvallen dan in eerste instantie in het akoestisch onderzoek is berekend. Het asfalt is echter niet geschikt om toe te passen op en rondom de rotonde. Daarom wordt voor de eerste 50 meter vanaf de rotonde uitgegaan van conventioneel asfalt. Door de bronmaatregel van geluidsreducerend asfalt zal alleen nog bij de woningen Aalsmeerderweg 8, 10 en 14 sprake zijn van een geluidstoename van 2 dB als gevolg van reconstructie van de Aalsmeerderweg. Voor deze woningen wordt een hogere grenswaarden vastgesteld. Na vaststelling van de hogere grenswaarden wordt er ook voor deze drie woningen voldaan aan de Wet geluidhinder. Gelet op de berekende geluidsbelastingen en het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de Aalsmeerderweg zijn er vanwege het geluid geen nadelige gevolgen voor het milieu en het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen. Er is daardoor geen MER noodzakelijk.

4.3. Trillingen

De verlenging van de Molenvlietweg komt op meer dan 30 meter afstand vanaf de dichtstbijzijnde woning. Bij een dergelijke afstand is de invloed van trillingen van het verkeer via de ondergrond naar verwachting minimaal maar niet op voorhand geheel uit te sluiten. In het kader van het project is daarom door M+P onderzoek naar trillinghinder uitgevoerd (rapportnummer M+P.GWA.21.04.1, d.d. 6 december 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat bij de dichtstbijzijnde woning aan de Aalsmeerderweg geen relevante trillinghinder zal optreden. De richtwaarden voor hinder worden niet overschreden. Bij deze en andere woningen aan de Aalsmeerderweg is er daardoor geen kans op schade door trillingen. Dit aspect geeft daarmee ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, het kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

Door Goudappel is via een onderzoek nagegaan of er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen (kenmerk: 008880.20210712R1.03, d.d. 7 februari 2022, zie bijlage). Het onderzoek is uitgevoerd in combinatie met een verkeersanalyse. Uit het onderzoek blijkt dat er geen normoverschrijdingen plaats zullen vinden. De plannen dragen bovendien 'niet in betekenende mate' bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitssituatie vormt daarmee geen belemmering voor het uitvoeren van de beoogde plannen.

Er zijn derhalve geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van het project. Er is daarom geen MER noodzakelijk.

4.5. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek worden gedaan naar individueel en/of groepsrisico. In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich echter geen inrichtingen waar activiteiten plaatsvinden die een risico vormen voor de omgeving. Ook vindt er in de nabijheid van de projectlocatie geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en dat vervoer zal ook niet over de verlenging van de Molenvlietweg gaan plaatsvinden. Binnen de gemeente Aalsmeer zijn andere routes aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er zijn verder ook geen hoofdgastransportleidingen aanwezig. Onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig. Bovendien leidt het project niet tot een toename van het aantal aanwezigen. Belangrijke nadelige gevolgen op het gebied van externe veiligheid zijn als gevolg van het project niet aan de orde. Een MER is derhalve niet nodig.

4.6. Water

Het plangebied is gelegen in de Oosteinderpoelpolder. Deze polder is een droogmakerij met een gemiddeld maaiveldniveau van 4,12 m – NAP. In het peilgebied wordt een peil gehanteerd van 5,0/5,1 meter – NAP.

4.6.1. Waterkering

De projectlocatie is gedeeltelijk gelegen in de zone van een waterkering, namelijk de dijk langs de Molenvliet. Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap is een aantal werkzaamheden ter plaatse van deze beschermingszone verboden teneinde het waterkerende vermogen van de keringen niet aan te tasten.

4.6.2. Waterkwantiteit

Het project heeft betrekking op de aanleg van een verbindingsweg. In de huidige situatie is de projectlocatie onverhard. Er zal ten opzichte van de huidige situatie sprake zijn van een toename van verharding met 1.705 m² ter plaatse van de verlengde Middenweg.

Green Park Aalsmeer heeft de intentie om een duurzaam watersysteem te realiseren met voldoende waterberging. De wateropgave voor het gehele bedrijventerrein, inclusief de N201, bedraagt 11%. Conform de wens van het hoogheemraadschap Rijnland dient in elk deelgebied

minimaal 8% waterberging aanwezig te zijn, waarbij de resterende 3% elders binnen de grenzen van Green Park Aalsmeer gerealiseerd kan worden, rekening houdend met de aanwezige peilvakken. Door realisatie van 11% open water in Green Park kan ook een deel van de mogelijke wateropgave van het stedelijk gebied van de Horn- en Stommeerpolder worden opgelost.

Deelgebied 3 heeft een oppervlak van circa 112.282 m² hectare. Gelet op de eis van 8-11% dient er minimaal 8.983 tot 12.351 m² wateroppervlak in het deelgebied aanwezig te zijn. In deelgebied 3 wordt echter meer water gerealiseerd, ter compensatie van de overige deelgebieden binnen Green Park Aalsmeer waar niet wordt voldaan aan de eis van 11%. Na realisatie zal er in deelgebied 3 in totaal ruim 23.000 m² wateroppervlak aanwezig (circa 21%). Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde minimale waterbergingseis van 11%.

Als gevolg van de verlenging van de Molenvlietweg zal een deel van de huidige watergang langs de Aalsmeerderweg worden omgelegd door deze aan te sluiten op de watergang in de bufferzone (achter de woonpercelen). Als gevolg van deze omlegging zal het wateroppervlakte afnemen met 824 m² (1.776 m² demping en 952 m² nieuw te graven). Dit tekort als gevolg van de verlenging van de Molenvlietweg zal elders in deelgebied 3 worden gecompenseerd.

4.6.3. Waterkwaliteit

De nieuwe weg wordt gerealiseerd door duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Het plan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van het oppervlaktewater en/of grondwater leiden.

4.6.4. Conclusie

Het aspect water geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.7. **Bodem**

De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik als gevolg van een ruimtelijk plan. Bij het onderhavige project gaat het om de aanleg van een verbindingsweg waar voorheen sprake was van wonen en/of agrarisch gebruik. Doordat er ook werkzaamheden in de bodem zullen plaatsvinden is door Arcadis een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd (referentie 083899080 A, d.d. 22 mei 2019, zie bijlage). Uit het bodemonderzoek blijkt onder meer het volgende:

- Er is een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest in bovengrond aanwezig bij de dam tussen Schouten en de Middenweg. Hier wordt de watergang doorgetrokken en deze verontreiniging zal daarom gesaneerd moeten worden via een BUS melding immobiel. Het volume van de verontreiniging is beperkt (circa 100 m³).
- In het verlengde van de watergang achter de percelen aan de Aalsmeerderweg is een sterk verhoogd gehalte aan PAK in de bovengrond aangetoond. Deze verontreiniging bevindt zich

in het te reconstrueren profiel (verlenging watergang en ophoging talud) en zal dus gesaneerd moeten worden. Hiervoor is afbakening ingepland.

- De zuidwestelijke oever van de watergang ten noorden van de Molenvliet bevat sterk verhoogde gehalten aan asbest en PAK. Dit 'Wet bodembeschermingsgeval' is in het verleden 'gesaneerd' middels een afdekvariant en hiervoor is een 'Zorgmaatregel' bij hetbevoegd gezag vastgelegd. Een deel van deze watergang wordt gedempt. Hiervoor hoeft dan geen verontreinigde grond te worden afgevoerd, maar dit moet wel gemeld worden bij het bevoegd gezag.
- Er is een mogelijk geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK en zink aanwezig in de oever ten noorden van de Aalsmeerderweg. Hier zijn geen civiele werkzaamheden voorzien, daarom is hier geen sanering nodig en ook geen verdere afbakening.
- De overige bodem (boven- en ondergrond) binnen het onderzoeksgebied bevat lichte verontreinigingen.
- Het grondwater op de locatie bevat licht verhoogde gehalten aan barium en enkele PFAS componenten. Deze vormen geen belemmering voor de herinrichting.
- Alleen de waterbodem van de te dempen sloot zuidwest naast de Aalsmeerderweg (waterbodem 1) en de gedeeltelijk te dempen sloot zuidwest van de Middenweg (waterbodem 5) bevat enige mate van verontreiniging in het slib. Het slib is echter met enkele beperkingen wel herbruikbaar. Het overige slib en het sediment (vaste waterbodem) bevat geen verontreiniging en is vrij toepasbaar.

Uit het bodemonderzoek volgt dat er ter plaatse van de projectlocatie geen relevante verontreinigen aanwezig zijn. De aanwezige verontreinigingen in de omgeving zullen, voor zover dat nodig is voor de verlenging van de Molenvlietweg, worden gesaneerd.

Er zullen als gevolg van het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor de bodem zijn. Een MER is derhalve niet nodig.

4.8. Ecologie

4.8.1. Soortenbescherming

Arcadis heeft een geactualiseerde ecologische quickscan uitgevoerd naar de verlenging van de Molenvlietweg (referentie 9D10052492:20, d.d. 4 mei 2022, zie bijlage). Uit de quickscan en soortgerichte onderzoeken blijkt ten aanzien van de aanwezigheid van beschermde soorten op de projectlocatie het volgende:

- Algemene broedvogels (nest gedurende het broedseizoen beschermd) kunnen voorkomen in het opgaande groen en de watergangen. Broedvogels met jaarrond beschermde nesten kunnen voorkomen maar de projectlocatie heeft geen essentiële functie omdat er op de projectlocatie en in de directe omgeving geen jaarrond beschermde nesten voorkomen.
- Uit eerder soortgericht onderzoek naar de ringslang (projectcode ARVW1930, d.d. 4 november 2019, zie bijlage) door adviesbureau E.C.O. Logisch is gebleken dat dat er geen sporen of individuen van ringslangen zijn aangetroffen tijdens de aanvullende inventarisaties. In de geactualiseerde quick scan is geconcludeerd dat ringslangen op de

projectlocatie kunnen voorkomen maar de projectlocatie voor deze soorten geen essentiële functie heeft als leefgebied doordat het opgaande groen omsloten is door grasland (waar dekkingsmogelijkheden ontbreken dus predatiegevoelig), infrastructuur en bebouwing. Daarnaast ontbreken potentiële broeihopen die van belang zijn voor de voortplanting.

- Uit eerder soortgericht onderzoek naar vleermuizen (projectcode ARVW1930, d.d. 4 november 2019, zie bijlage) door adviesbureau E.C.O. Logisch is gebleken dat tijdens de inventarisaties gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en de ruige dwergvleermuis zijn waargenomen maar er is geen sprake van essentiële vliegroutes van vleermuizen. De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van essentieel foerageergebied voor vleermuizen aangezien het werd benut door een beperkt aantal individuen en er voldoende foerageergebied in de omgeving aanwezig is en blijft. Uit de geactualiseerde quickscan blijkt dat er op de projectlocatie geen bomen met potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn en dat er binnen de houtsingel bomen zijn gekapt. Er zijn geen potentiële verblijfplaatsen aangetroffen.
- Grondgebonden zoogdieren (zoals muisachtigen, egel, mol, vos en haas) komen mogelijk voor maar er is geen sprake van essentieel leefgebied. Uit soortgericht onderzoek naar marterachtigen (projectcode ARMA2213, d.d. 7 juni 2022, zie bijlage) blijkt dat kleine marterachtigen niet voorkomen.
- Vissen zoals brasem, karper en kleine modderkruiper komen mogelijk voor. Er is geen sprake van beschermde vissoorten.
- Amfibieën als bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander komen voor maar gelet op de watergangen en het opgaande groen in de omgeving is het uitgesloten dat de projectlocatie een essentiële functie heeft voor deze amfibieënsoorten.
- Rugstreeppadden kunnen zich voortplanten in de ondiepe plassen met een flauwe oever waarbij de plas snel opwarmt door de zon. De sloten op de projectlocatie hebben een steile oever en zijn relatief diep. De aanwezige sloten vormen daarom geen geschikt voortplantingswater. De aanwezige poel is omgeven door begroeiing waardoor opwarming door de zon niet, of minimaal plaatsvindt. Hierop gelet vormt dit geen geschikt voortplantingswater van de rugstreeppad. Gelet op deze bevindingen is aanwezigheid van leefgebied van rugstreeppad uitgesloten.

Het project heeft geen nadelige gevolgen voor beschermde soorten.

4.8.2. Gebiedsbescherming

Zoals in hoofdstuk 3 is beschreven maakt het plangebied geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied en ligt ook niet in de nabijheid van een beschermd natuurgebied. Ook op grotere afstand kunnen er echter gevolgen optreden in een Natura 2000-gebied als gevolg van eventuele stikstofdepositie. Er dient daarom te worden nagegaan of de voorliggende herontwikkeling leidt tot stikstofdepositie in één of meerdere Natura 2000-gebieden. Door Cauberg-Huygen is daarom een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd om na te gaan of er relevante stikstofemissie op voor stikstof gevoelige habitats in de maatgevende Natura 2000-gebieden plaatsvindt (referentie 07524-

54406-04, d.d. 10 februari 2022, zie bijlage). Dit onderzoek is gedaan voor alle nog te ontwikkelen deelgebieden in Green Park Aalsmeer, inclusief de verlenging van de Molenvlietweg.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de hoogst berekende waarde van de stikstofdepositie 0.11 mol/ha/jaar bedraagt ter plaatse van het Natura 2000-gebied 'Botshol'. Omdat de berekende stikstofdepositie groter is dan 0,00 mol/ha/jaar zijn significante effecten niet op voorhand uitgesloten. Daarom is nader onderzocht of het beoogde gebruik leidt tot een lagere stikstofdepositie dan in het huidige (planologische) gebruik, de zogenaamde referentiesituatie. Om aan te kunnen tonen dat er geen negatieve effecten zijn, is een vergelijking tussen de referentiesituatie en de toekomstige situatie opgesteld. De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is vergeleken met de effecten vanwege het huidige gebruik van het plangebied (referentiesituatie). Als gevolg van de herontwikkeling van de nog te ontwikkelen gebieden zullen enkele bedrijven verdwijnen of deze zijn onlangs verdwenen. Op basis van een verschilberekening is de stikstofdepositie van de huidige plansituatie vergeleken met het beoogde bestemmingsplan. Uit deze verschilberekening blijkt dat in twee Natura 2000-gebieden nog sprake is van een zeer beperkte toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. Het betreft 0,02 mol/ha/jaar in het Natura 2000-gebied 'Coepelduynen' en 0,01 mol/ha/jaar in 'Oostelijke Vechtplassen'. De toename van de stikstofdepositie bij deze op relatief grote afstand gelegen Natura 2000-gebieden is een gevolg van zogenaamde randeffecten. Randeffecten zijn effecten die bij een verschilberekening tussen de referentiesituatie en de beoogde situatie kunnen ontstaan, waarbij in de beoogde situatie emissiepunten op andere plekken zijn gelegen ten opzichte van bronnen uit de huidige situatie. Indien dat het geval is, kan het zijn dat randeffecten optreden op of rond de stikstofgevoelige habitats die rond de 25 km van de emissiepunten liggen. In deze zone worden in de verschilberekening depositie toe- of afnames berekend doordat de maximale rekenafstand van 25 km van de emissiepunten wordt gehanteerd. De emissiepunten uit de referentiesituatie hebben dan geen of een gedeeltelijke overlap met de emissiepunten uit de beoogde situatie. In het rapport is gemotiveerd dat er bij de uitgevoerde berekeningen sprake is van randeffecten. Korte tijdshalve wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van het rapport. Er is daarmee aangetoond dat er ter plaatse van de overschrijdingen in de berekeningen sprake is van randeffecten en geen sprake is van een daadwerkelijke overschrijdingen. De Wet natuurbescherming vormt derhalve geen belemmering voor het vaststellen van de bestemmingsplannen aangezien de doorgerekende plannen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden.

4.8.3. Conclusie

Er worden op basis van de uitgevoerde onderzoeken geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Een MER is vanwege ecologie niet noodzakelijk.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de beoogde verlenging van de Molenvlietweg geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt ook indien rekening wordt gehouden met cumulatie. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.