MER Aanmeldnotitie
Woningbouw Nijverheidslaan

Datum: *7 februari 2020*
Status: *Definitief*

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De ontwikkeling behelst de bouw van woningen. Het plan bevat in totaal 85 ééngezinswoningen en 30 appartementen. Minimaal 25% van de woningen valt in het sociale segment en zullen worden uitgevoerd als sociale huurwoningen of sociale koopwoning. Minimaal 8% van de woningen valt in het in middensegment en zullen ook worden uitgevoerd als middeldure huurwoning. De overige woningen vallen in de vrije sector huur en vrije sector koop.

Om het project mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld ('Woningbouw Nijverheidslaan'). Deze Aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017, is opgesteld in het kader van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan.

Ten behoeve van de realisatie van het project is een concept van de bestemmingsplan opgesteld. Dat en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken zijn als bijlage toegevoegd aan de voorliggende Aanmeldnotitie.

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, bestemmingsplan of vergunning. 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 valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”.

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

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^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 deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (115 woningen) blijft ruim onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.- beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. 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 - Aanmeldnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag 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 navolgende tabel.

Criterium	Beoordelingscriterium
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, • 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 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, • 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 is Weesperwerf CV, Lichtenauerlaan 80, 3062 ME Rotterdam, KVK 72233842 vertegenwoordigd door Weesperwerf Beheer BV KVK 72093897.

2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

Weesperwerf Beheer BV is van plan om een braakliggend terrein aan de westrand van het bedrijventerrein Nijverheidslaan te herontwikkelen met woningen. In de diverse beleidsstukken van de gemeente wordt ter plaatse al voorzien in de mogelijkheid tot transformatie. De ontwikkeling behelst de bouw van woningen met tuinen en parkeervoorzieningen. Het gaat in totaal om 115 woningen, waarvan 30 gestapelde woningen in de vorm van studio's.

2.2. De locatie van het project

De ontwikkellocatie is gelegen aan de noordoostrand van de gemeente Weesp, direct ten westen van bedrijventerrein Nijverheidslaan. De locatie wordt begrenst door de bebouwing langs het Nesland, de Nijverheidslaan, de Korte Muiderweg en het spoortraject Almere/Hilversum – Amsterdam. De ligging en begrenzing is in volgende afbeelding weergegeven.

Figuur: ligging en begrenzing plangebied (indicatief)

2.3. Een beschrijving van de activiteit

Het plan omvat 115 woningen met 137 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bij de woningen gaat het om 85 ééngezinswoningen en 30 studio's.

Figuur: verkavelingsopzet en parkeerplaatsen

2.4. Het tijdspad van de activiteit

Zodra de omgevingsvergunningen verleend is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Bij een doorlooptijd van de procedure voor het bestemmingsplan het eerste kwartaal in 2020 is start van de werkzaamheden m.b.t. het bouwrijp maken in het tweede kwartaal van 2020 realistisch en is oplevering van de eerste woningen in het tweede kwartaal van 2022 te verwachten. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2.5. Productieproces of wijze van aanleg

De tot ontwikkeling te brengen gronden zijn vrij van bebouwing. 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. Wel is sprake van aanvoer van bouwstoffen en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval

worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.6. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

De projectlocatie ligt aan de rand van een bedrijventerrein, tegenover de projectlocatie heeft de gemeente een zone aangewezen, die in te vullen is met een 'nautisch' karakter. Er is geen onderlinge relatie tussen dit project en het vervolg in planning, exploitatie of organisatie. Er zijn inde directe nabijheid evenmin andere ruimtelijke projecten in uitvoering of in voorbereiding waarvan de effecten het zeer lokale niveau ontstijgen en waarmee een ruimtelijke of functionele samenhang bestaat.

Op minimaal circa 600 meter afstand van de projectlocatie bevindt zich in de Bloemendalerpolder een nieuwbouwlocatie voor woningbouw, die de totale ontwikkeling van Weesp voor de komende jaren zal vormen. Gezien de afstand tot dat project en schaal is er geen sprake van relevante cumulatie-effecten.

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.

De planlocatie ligt aan de rand van een bedrijventerrein op een binnenstedelijke locatie in Weesp. Dit is een gebied aan de rand van het stadscentrum, direct gelegen aan het spoortraject naar Amsterdam. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake.

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. Voor een uitgebreide omschrijving en samenvatting van de uitgevoerde onderzoeken wordt hier verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Woningbouw Nijverheidslaan.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de transformatie van een deel van het bedrijventerrein Nijverheidslaan naar 115 woningen en 137 parkeerplaatsen. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen op de omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die in de bestemmingsplanherziening uitgebreider beschreven zijn.

Het plangebied is het braakliggende terrein aan de westrand van het bedrijventerrein. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In dit geval omvat het studiegebied grofweg de omliggende wegen die zorgen voor de ontsluiting voor autoverkeer en het fiets- en wandelverkeer. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Verkeer

Het project leidt tot de nieuwbouw van 115 woningen. Het momenteel nog geldende bestemmingsplan voorziet hier in bedrijven tot en met categorie 3.2. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de maximale planologische invulling van de locatie conform het nog vigerende bestemmingsplan een verkeersgeneratie heeft van 1.660 motorvoertuigen (mvt) op een gemiddelde weekdag. Op een gemiddelde werkdagetmaal bedraagt de verkeersgeneratie 2.200 mvt. In het ochtendspitsuur bedraagt de totale verkeersgeneratie 240 mvt en avondspitsuur 210 mvt.

In het verkeersonderzoek is berekend dat de geplande woningbouwontwikkeling een verkeersgeneratie heeft van 620 mvt op een gemiddelde weekdag. Op een gemiddelde werkdagetmaal bedraagt de verkeersgeneratie 690 mvt. In de ochtendspits bedraagt de verkeersgeneratie 80 mvt en in de avondspits 70 mvt.

<u>Conclusie</u>

Uit het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat de verkeersgeneratie van de nieuwe situatie met woningen kleiner is dan de bestaande (planologische) situatie. Er is dan ook geen aanleiding te veronderstellen dat de omliggende wegenstructuur deze verkeersgeneratie niet of

niet goed kan verwerken. Daarnaast voorziet het project met 137 parkeerplaatsen volledig in zijn eigen parkeerbehoefte. Dit aspect geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.2. Bodem

De bodemkwaliteit is van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de toekomstige functie.

In opdracht van de initiatiefnemer is door onderzoeksbureau Wareco verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is geleken dat de grond op drie locaties sterk verontreinigd is met 1. cadmium, di(2-ethylhexyl)ftalaat, 2. Thiocyanaat en 3. olie. De drie spots zijn aanvullend onderzocht op PFAS. Voor de eerste 2 locaties zijn ligt verhoogde gehaltes aangetroffen, zodat voldaan wordt aan klasse wonen/industrie. De oliespot bevat geen verhoogde gehalten PFAS.

Betreffende locaties zullen gesaneerd worden. Hiervoor is een saneringsplan opgesteld. Op 1 november 2019 is door de omgevingsdienst Flevoland en Gooi & Vechtstreek namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland ingestemd met het saneringsplan, opgesteld in opdracht van Blauwhoed projectontwikkeling en ingediend door Weesperwerf Beheer B.V. en een beschikking verleend aan Weesperwerf Beheer B.V. (kenmerk Z2019-002920/D2019-185122). De instemming met het saneringsplan vervalt als niet binnen vier jaar is begonnen met de sanering en niet wordt besloten tot verlenging. Binnen 13 weken na de afronding van de deelsaneringen van sterk verontreinigde grond dient een evaluatierapport ter beoordeling aan de omgevingsdienst overlegt te worden.

Na afronding van de sanering zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering meer vormen voor de beoogde woonfunctie.

<u>Conclusie</u>

De kwaliteit van de bodem zal dus door de in het kader van de woningbouw vereiste sanering verbeteren ten opzicht van de huidige situatie.

De toekomstige woonfunctie in de nieuwbouw heeft vanwege de activiteiten en de gebruikelijke afvalstoffen geen nadelige gevolgen voor de aanwezige bodemkwaliteit. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hiermee is aangetoond dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn die aanleiding geven tot het uitvoeren van een MER.

4.3. Geluid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij is het aspect geluid ook van belang.

Door onderzoeksbureau Tauw is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoek uit oktober 2019 is, in het kader van de Wet geluidhinder, de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai bepaald. Binnen het invloedsgebied van een weg/spoortraject (geluidzone)

dient conform de Wet geluidhinder de geluidbelasting op gevels van nieuw te realiseren woningen bepaald te worden. Elke weg, behoudens een weg met een toegestane rijsnelheid van 30 km/u, heeft een geluidzone. Het plangebied is gelegen in de geluidzone van de Stationsstraat, de Korte Muiderweg, de Leeuwenveldseweg, de Nijverheidslaan en het Spoortraject van de Flevolijn.

Geluidbelasting
Uit het onderzoek is gebleken dat vanwege het verkeer op de Korte Muiderweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met 2 dB wordt overschreden. Dat is beduidend lager dan de maximale toelaatbare waarde van 63 dB. Vanwege het verkeer op de Nijverheidslaan dient een geluidscherm van 2,2 meter hoog tussen de Nijverheidslaan en het plangebied toegepast te worden om te voorkomen dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Nijverheidslaan wordt overschreden. Op alle overige wegen wordt voldaan aan de grenswaarde. De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer is met maximaal 70 dB op een aantal gevels hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en maximale toelaatbare waarde van 68 dB. Woningbouw is niet zondermeer mogelijk. Vanwege de overschrijding van zowel de voorkeursgrenswaarde als de maximale grenswaarde dienen maatregelen getroffen te worden.

Voor wat betreft de effectiviteit van de afschermende bebouwing voor wat betreft spoorweggeluid wordt niet voldaan aan het hogere waardenbeleid van gemeente Weesp. De hoogte van de afschermende bebouwing langs het spoor ten opzichte van de achterliggende bebouwing is te laag en er zijn te veel en te brede doorvoeringen om te spreken van een effectieve afschermende bebouwing zoals in het hogere waardenbeleid wordt verlangd ten aanzien van afschermende bebouwing.

De afwijking van het beleid wordt als volgt gemotiveerd: Het effect van het toevoegen van één bouwlaag aan de woningen aan de spoorzijde (in de 1e lijns bebouwing) op de geluidbelasting van de achterliggende woningen is volgens de geluidsadviseurs zeer gering. Met de omgevingsdienst is op 17 april 2018 reeds besproken dat in de 2e lijns bebouwing waarschijnlijk geen geluidluwe gevels aanwezig zullen zijn. Bovendien zal de extra 4^{e} laag van deze woningen aan het spoor ook een geluidbelasting hebben boven de voorkeursgrenswaarde, zodat daar ook voorzieningen getroffen moeten worden. Per saldo zullen er daardoor niet voor minder woningen voorzieningen getroffen moeten worden dan wanneer het plan niet zal worden aangepast.

De gemeentelijke kaders laten op de plek langs het spoor maximaal 12 meter hoogte toe. Hierdoor kunnen niet meerdere bouwlagen toegevoegd worden. Het omzetten van grondgebonden woningen in appartementen is niet mogelijk omdat door het toevoegen van extra wooneenheden (appartementen) niet meer kan worden voldaan aan de parkeernorm. Bovendien geeft de verkenning van initiatiefnemer aan dat het toevoegen van een extra 4^{e} laag aan de woningen met een dove gevel resulteren in een ongebruikelijke plattegrond en daardoor in onwenselijke en minder aantrekkelijke woning hetgeen effect heeft op de verkoopbaarheid en haalbaarheid van het plan. Bovendien is het niet wenselijk om woningen om te zetten naar (deels) kantoor of commerciële functie. Tot slot is het dichtzetten van de “opening” ter plaatse van de groenstrook vanuit stedenbouwkundige en woonkwaliteit zeer onwenselijk.

Cumulatieve geluidbelasting
Wanneer een geluidgevoelig gebouw een relevante geluidbelasting ten gevolge van meerdere geluidbronnen ondervindt, worden bij het akoestisch onderzoek ook de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen onderzocht.

In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de gecumuleerde geluidbelasting niet mag leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Het geluidbeleid van de gemeente Weesp zegt hier het volgende over: *"Gemeente Weesp accepteert bij deze beoordeling een ten hoogste gecumuleerde geluidsbelasting van de ten hoogste te verlenen hogere waarde +3 dB."*

De gecumuleerde geluidbelasting is maximaal 66 dB. Dit is minder dan de maximale gecumuleerde geluidbelasting (=hoogste te verlenen hogere waarde railverkeer van 68 + 3 dB = 71 dB) volgens het gemeentelijk geluidbeleid.

Maatregelen
Dove gevels zijn nodig wanneer de maximale grenswaarde wordt overschreden. De maximale grenswaarde is 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer. Wanneer de voorkeursgrenswaarde (48 dB wegverkeer en 55 dB voor railverkeer) wordt overschreden dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om te kunnen voldoen aan een binnenwaarde van maximaal 33 dB. Daarnaast heeft de gemeente als eis gesteld dat de woning minimaal aan één zijde geluidluw moet kunnen spuien. Wanneer er geen sprake is van een geluidluwe gevel kan middels een geluidwerende spuiventilatie voorziening alsnog voldaan worden aan de eis.

In figuur 4.3.1 zijn de benodigde maatregelen gemarkeerd weergegeven voor de begane grond
In figuur 4.3.2 zijn de benodigde maatregelen gemarkeerd weergegeven voor de eerste verdieping
In figuur 4.3.3 zijn de benodigde maatregelen gemarkeerd weergegeven voor de tweede verdieping
In figuur 4.3.4 zijn de benodigde maatregelen gemarkeerd weergegeven voor de derde verdieping

Hierbij zijn de volgende markeringen gebruikt:
- Gele lijn: Aanvullende maatregelen om de gevelwering te verhogen (meer dan de standaard voorgeschreven isolatiewaarde van 20 dB volgens het Bouwbesluit); hier zijn echter geen dove gevels nodig of geluidwerende spuivoorziening
- Paarse lijn: Dove gevels
- Blauwe lijnen: Geluidwerende spuivoorziening

Verder dient weer opgemerkt te worden, dat de getalsmatige geluidbelasting per gevel invallend (zonder relflectie in de achterliggende gevel) zijn weergegeven, terwijl de contouren inclusief gevelreflectie zijn. De wettelijke richt- en grenswaarden gelden voor de invallende geluidbelastingen. De geluidcontouren kunnen derhalve niet aan de wettelijke grenswaarden getoetst worden, maar deze geven wel een idee van de ruimtelijk spreiding van het geluid.
De geluidbelasting en geluidcontouren ten gevolge van railverkeer zijn in figuur 4.3.1 tot en met figuur 4.3.4 weergegeven, er is tevens rekening gehouden met de geluidbelasting door wegverkeer.

Figuur 4.3.1 Benodigde maatregelen begane grond. Geel = aanvullende maatregelen gevel, paars = dove gevel, blauw = geluidwerende spuivoorziening

Op de begane grond zijn voor 39 geveldelen (ten opzichte van de standaardwaarde zoals opgenomen in het Bouwbesluit) aanvullende gevelmaatregelen nodig om een binnenwaarde van 33 dB te kunnen garanderen.

Figuur 4.3.2 Benodigde maatregelen eerste verdieping. Geel = aanvullende maatregelen gevel, paars = dove gevel, blauw = geluidwerende spuivoorziening

Op de eerste verdieping zijn voor 47 geveldelen (ten opzichte van de standaardwaarde zoals opgenomen in het Bouwbesluit) aanvullende gevelmaatregelen nodig om een binnenwaarde van 33 dB te kunnen garanderen. Daarnaast moeten acht gevels op de eerste verdieping van de eerstelijns bebouwing (vanaf de spoorzijde gezien) als een dove gevel uitgevoerd worden. Ten slotte zijn voor 3 gevels op de eerste verdieping geluidwerende spuiventilatie voorzieningen benodigd.

Figuur 4.3.3 Benodigde maatregelen tweede verdieping. Geel = aanvullende maatregelen gevel, paars = dove gevel, blauw = geluidwerende spuivoorziening

Op de tweede verdieping zijn voor 62 geveldelen (ten opzichte van de standaardwaarde zoals opgenomen in het Bouwbesluit) aanvullende gevelmaatregelen nodig om een binnenwaarde van 33 dB te kunnen garanderen. Daarnaast moeten 13 gevels op de tweede verdieping van de eerstelijns bebouwing (vanaf de spoorzijde gezien) als een dove gevel uitgevoerd worden. Ten slotte zijn voor 12 gevels op de tweede verdieping geluidwerende spuiventilatie voorzieningen benodigd.

Variant: Wanneer er voor gekozen wordt om géén verblijfsruimten te realiseren op de tweede verdieping ter plaatse van woningtypen D.1, D.2 en E.2 (woningtypes met zadeldak) dan zijn er nog maar voor 38 geveldelen aanvullende gevelmaatregelen nodig om een binnenwaarde van 33 dB te kunnen garanderen. Daarnaast moet een deel van de gevels bij de eerstelijns bebouwing (vanaf de spoorzijde gezien) ook op deze verdieping dan als een dove gevel uitgevoerd worden (13 geveldelen). Ten slotte zijn dan nog voor 9 gevels geluidwerende spuiventilatie voorzieningen benodigd.

Figuur 4.3.4 Benodigde maatregelen derde verdieping. Geel = aanvullende maatregelen gevel, paars = dove gevel, blauw = geluidwerende spuivoorziening

Op de derde verdieping zijn voor 6 geveldelen (ten opzichte van de standaardwaarde zoals opgenomen in het Bouwbesluit) aanvullende gevelmaatregelen nodig om een binnenwaarde van 33 dB te kunnen garanderen. Daarnaast moeten 8 gevels op de derde verdieping van de eerstelijns bebouwing (vanaf de spoorzijde gezien) als een dove gevel uitgevoerd worden. Ten slotte is voor één woning een geluidwerende spuiventilatie voorziening benodigd.

Conclusie
Er dienen hogere waarden vastgesteld te worden en daarnaast ook nog een aantal maatregelen genomen te worden om aan de wettelijke eisen te kunnen voldoen.

<u>Geluid vanuit omliggende bedrijven</u>

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven te beschouwen. Daarom is in oktober 2019 door onderzoeksbureau Tauw een akoestisch onderzoek naar het industrielawaai in de omgeving uitgevoerd. Uit het nader onderzoek naar bedrijvigheid nabij het plangebied is gebleken dat uitsluitend een formeel knelpunt ten aanzien van de geldende grenswaarden op kan treden voor het bedrijf De Groot Luchtkanalen. Dit is echter door middel maatregelen of het opstellen van maatwerkvoorschriften op te lossen. Het bedrijf heeft aangegeven akkoord te zijn met het aanbrengen van kunststof flappen, waardoor de geluidbelasting op de woningen gereduceerd wordt. Echter ook zonder het treffen van

maatregelen bij De Groot lichtkanalen dan wel opstellen van maatwerkvoorschriften zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Algehele conclusie geluid

Vanwege het wegverkeer wordt over het algemeen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Door het spoorverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en ook de maximale toelaatbare waarde van 68 dB met 2 dB overschreden.

De gecumuleerde geluidbelasting is maximaal 66 dB. Dit is minder dan de maximale gecumuleerde geluidbelasting (=hoogste te verlenen hogere waarde railverkeer van 68 + 3 dB = 71 dB) volgens het gemeentelijk geluidbeleid.

Er worden maatregelen genomen om aan de wettelijke eisen te voldoen.

De omliggende bedrijven worden niet beperkt in de bedrijfsvoering door de nieuwbouw en er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Er is derhalve geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) 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 project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate” er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van “niet in betekenende mate”. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het project betreft de bouw van 115 woningen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen.

Besluit gevoelige bestemmingen
Omdat het hier geen vestiging van gevoelige functies betreft, is het project in lijn met het Besluit gevoelige bestemmingen.

Conclusie

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hierom is geen MER noodzakelijk.

4.5. Externe veiligheid

De locatie ligt binnen 200 m van de spoorlijn Diemen - Weesp waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarnaast ligt de locatie gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van Bevi-inrichting Smit & Zn.

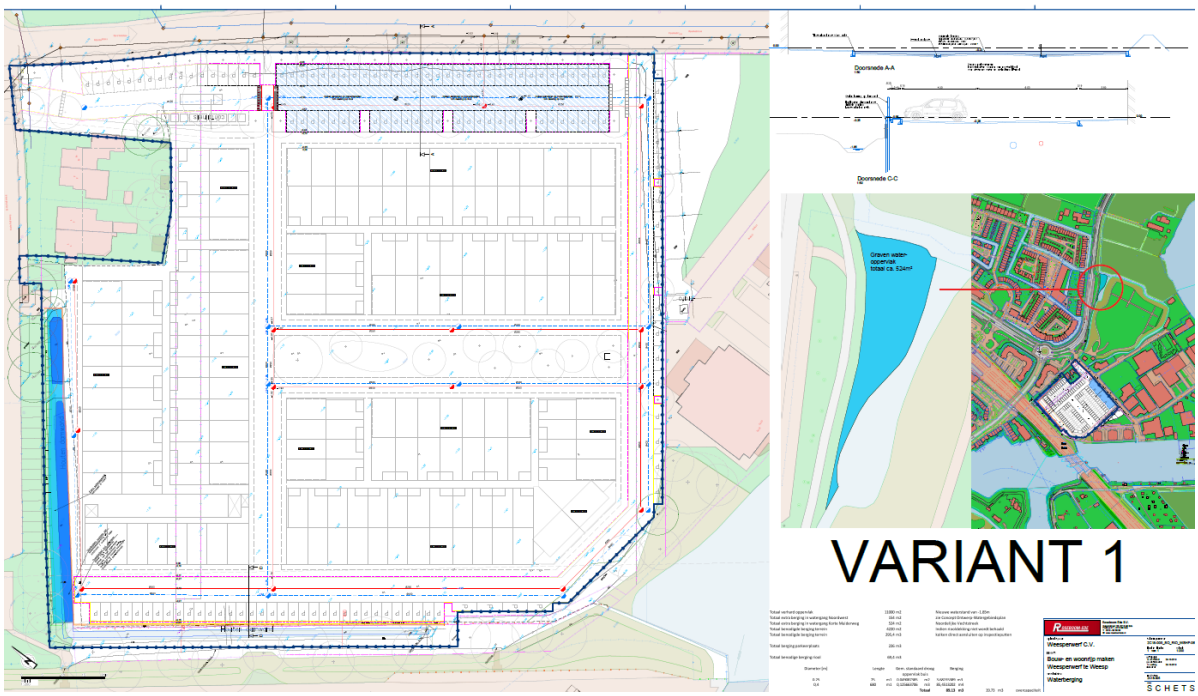
Uit onderzoek door Aviv is gebleken, dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project. Wél dient conform artikel 13 van het Bevi het groepsrisico vanwege de Bevi-inrichting Smit & Zn. en overeenkomstig artikel 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transport het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor te worden verantwoord en dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om over beide situaties advies uit te brengen.

Door de bouw van woningen zijn er geen nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Een MER is derhalve niet nodig.

4.6. Water

Watercompensatie

Door de nieuwbouw is er sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak dat in de vorm van nieuw open water gecompenseerd moet worden. Het heeft de voorkeur om een waterplas binnen het peilgebied te creëren van circa 524 m² (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: bestaand en nieuw watergang ter compensatie

Het waterplas van circa 524 m² staat gelijk aan een compensatie van 5.240m² verhard oppervlak wat niet meer binnen de plangrenzen geborgen hoeft te worden (Roseboomede, 2019).

Naast het water buiten het plangebied kan er nog circa 154 m² water geborgd worden (= 1.540 m² verhard oppervlak) volgens Roseboomede. Het gaat hierbij om de waterpartij in het zuidwesten van het plangebied (zie figuur 5.16).

De overige benodigde berging wordt voorzien in de riolering. Er wordt nu maar één streng Ø400mm PVC riool aangebracht. Deze komt met zeer weinig afschot te liggen en dient puur als berging. Dit riool is nog steeds aangesloten op de watergang, alleen is de overstort verplaatst van de Zuidzijde naar de Noordwestzijde. Hier wordt een overstortput geplaatst met onderin de overstortmuur een kleine opening voor een geknepen afvoer. Indien het water niet meer geborgen kan worden in het rioolstelsel en op het parkeerterrein, wordt het water overgestort in de watergang.

<u>Grondwater</u>

Er worden geen ondergrondse constructies gerealiseerd, waardoor er geen veranderende invloed is op de ondergrondse grondwaterstromen.

<u>Conclusie</u>

Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Het plan heeft geen negatieve invloed op het grondwater. Er is geen MER noodzakelijk.

4.7. Archeologie

Door bureau Laagland Archeologie is een Archeologisch Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er vanaf een diepte van 1,21 meter –NAP archeologische waarden verwacht kunnen worden. In het kader van het bouwrijp maken wordt het projectgebied opgehoogd, zodat geen bodemverstoring dieper dan 1,21 meter –NAP plaats zal vinden. Hierdoor kunnen dan ook geen eventueel aanwezige waarden verstoord worden.

Wel is er, als gevolg van de Monumentenwet, de meldingsplicht in geval er tijdens de uitvoering van werkzaamheden archeologische sporen en/of vondsten worden aangetroffen. Dat houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar aan de gemeente gemeld moeten worden, zodat in gezamenlijk overleg maatregelen getroffen kunnen worden tot berging of documentatie van de vondsten.

Conclusie

Archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. Er worden geen aantasting van archeologische waarden verwacht. Er is geen MER noodzakelijk.

4.8. Ecologie

Voor de projectlocatie is in 2018 en in 2019 ecologisch onderzoek uitgevoerd, waarbij ook aanvullend onderzoek naar kleine marterachtigen is uitgevoerd.

Beoordeling Wet natuurbescherming
Uit de diverse onderzoeken is gebleken, dat zich geen beschermde planten of dieren in het plangebied bevinden, die door de beoogde woningbouw aangetast zouden kunnen worden. Uitzonderingen vormen eventueel vleermuizen.

De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen aan de rand van het plangebied is niet uitgesloten. Er staan diverse bomen waarvan niet kan worden uitgesloten dat er holtes aanwezig zijn die geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Door de dichte houtsingel is er meer beschutting en kunnen geschikte microklimaten ontstaan. Het gaat hierbij met name om (paar)verblijfplaatsen van de ruige dwergvleermuizen, die vrij veel in Weesp voorkomt. Deze kleine vleermuissoort heeft aan kleine holtes/spleten genoeg voor de vestiging van een paarverblijfplaats. De aanwezigheid van grotere vleermuiskolonies lijkt niet waarschijnlijk. De aanwezige bomen waren overzichtelijk genoeg om dergelijke potentiële verblijfplaatsen vast te stellen vanaf de grond. De groep van vier essen in het noordelijk deel lijken niet geschikt als verblijfplaats door de winderige ligging en de relatieve openheid van de bomen. Hierdoor kunnen geen geschikte microklimaten ontstaan. Het plangebied vormt potentieel onderdeel van het foerageergebied van vleermuizen. De aanwezigheid van water en opgaande beplanting maken de houtsingel en de sloten geschikt als foerageergebied. Het betreft – op basis van de aard en omvang en de omgeving - geen essentieel foerageergebied (d.w.z. essentieel voor het functioneren van een verblijfplaats). Er zijn in de omgeving genoeg uitwijkmogelijkheden aanwezig, zoals de begraafplaats en de oevers van de Vecht. De houtsingel vormt mogelijk een vliegroute voor met name de gewone

dwergvleermuis, ruide dwergvleermuis en de laatvlieger. Dit is geen essentiële vliegroute, er zijn voldoende alternatieven.

Het wordt aanbevolen in de bouwplannen voorzieningen op te nemen voor vleermuizen om een bijdrage te leveren aan een duurzame instandhouding van vleermuizen.

Grond- en graafwerkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. Effecten van de voorgenomen ingreep op soorten met een jaarrond beschermd nest zijn uitgesloten. Voor deze soorten heeft het plangebied namelijk geen betekenis.

Negatieve effecten op andere beschermde soorten als gevolg van de voorgenomen ingreep zijn uitgesloten. Voor andere beschermde soorten heeft het plangebied namelijk geen betekenis.

Stikstofdepositie
Het dichtsbijgelegen Natura2000-gebied is het Markermeer & IJmeer op circa 2 kilometer afstand. Dit gebied is niet stikstofgevoelig. Op circa 3 kilometer afstand, ten oosten van de planlocatie, ligt het beschermde Natura 2000-gebied Naardermeer dat wel stikstofgevoelig is. Natura 2000-gebied Botshol ligt ten zuiden van de planlocatie, op een afstand van ruim 8 kilometer en is ook stikstofgevoelig.

In november 2019 is door onderzoeksbureau Els & Linde een Aerius berekening uitgevoerd om het effect van het project op stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in kaart te brengen. Hierbij is zowel de bouwfase als de gebruiksfase berekend. Uit de berekening is gebleken dat het project geen negatief effect heeft op stikstofdepositie. Dat geldt zowel voor de bouw- als de gebruiksfase.

Geconcludeerd kan worden dat er geen ecologische waarden worden verstoord als gevolg van het project. Er zijn op dit punt geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten, zowel niet in het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.9. Trillingen

Spoor
In januari 2019 is door onderzoeksbureau dGmR onderzoek verricht naar trillingen van het spoor. Uit het onderzoek is gebleken, dat in het complex met studio's op 32 meter afstand van het spoor zal worden voldaan aan de SBR-B richtlijnen. In de eengezinswoningen op 32 meter afstand van het spoor kunnen met name op het zuidelijk deel van de kavel, nabij de Vechtbrug, incidenteel kleine overschrijdingen optreden van de streefwaarde in de nachtperiode. Afgaand op het huidige spoorgebruik (verdeling dag/nacht) zal dit hooguit 1 à 2 keer per week optreden. Dit is verwaarloosbaar. Op meer dan 40 meter afstand tot het spoor wordt voor beide bouwtypen geheel voldaan aan de richtlijnen. Dit punt geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

Wegverkeer
In juli 2019 is door onderzoeksbureau dGmR onderzoek verricht naar trillingen van het wegverkeer op de Nijverheidslaan. Uit het onderzoek is gebleken, dat in de eengezinswoningen op 25 meter

afstand van de weg incidenteel kleine overschrijdingen van de streefwaarde in de nachtperiode kunnen optreden. Afgaande op het huidige weggebruik (verdeling dag/nacht) treedt dit hooguit eenmaal per nacht op, meestal net voor 07.00 uur. Op meer dan 50 m afstand tot de weg wordt voor eengezinswoningen voldaan aan de SBR-B. Het te bouwen appartementencomplex staat op meer dan 100 m afstand van de weg en mede vanwege de zwaardere bouw gelden hiervoor geen extra randvoorwaarden met betrekking tot trillingen van het wegverkeer.

Het vrachtverkeer op deze locatie heeft een relatief grote impact op te verwachten trillingen in de te bouwen woningen. In de camerabeelden zijn geen bijzondere waarnemingen gedaan waaruit een hogere trillingsopwekking te verklaren valt. De hoge trillingsopwekking is dan ook te wijten aan de bodemgesteldheid in combinatie met de rijsnelheid en reguliere oneffenheden in het wegdek, dat er overigens in goed staat bij ligt. Het treffen van verdere maatregelen aan de te bouwen woningen, om trillingen verder te beperken, is niet eenvoudig gezien de al gedane aanbeveling tot het toepassen van ene paalfundering en relatief stijf vloersysteem. Omdat de streefwaarde uit de SBR-B in de nachtperiode maar incidenteel wordt overschreden zijn verdergaande maatregelen aan de te bouwen woningen ook nauwelijks doelmatig te noemen. Het is wel zinvol om te kijken naar maatregelen die de snelheid op de Nijverheidslaan omlaag brengen. De snelheid van het rechtdoor gaande verkeer over de kruising zou daarvoor teruggebracht moeten worden tot maximaal 30 km/u, evenwel niet door het aanbrengen van verkeersdrempels of -plateaus. Overwogen kan worden om het kruispunt te reconstrueren zodat de doorgaande lijn onderbroken wordt. Ook dit punt geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.10. Milieuzonering

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied waar wonen en werken gemengd voorkomt. Door Tauw is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de woningen op het bestaande bedrijventerrein. Daarbij is rekening gehouden met de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt voor de verschillende milieucategoriën. Uit het onderzoek is gebleken dat uitsluitend voor het bedrijf De Groot Luchtkanalen een formeel knelpunt ten aanzien van de geldende grenswaarden op kan treden. Dit is echter door middel van een maatwerkvoorschrift op te lossen. Na realisatie van het maatwerkvoorschrift voor de Groot luchtkanalen vormt realisatie van woningen in het plangebied Weesperwerf verder geen knelpunt voor de bestaande bedrijven. Het bedrijf heeft ingestemd met het toepassen van maatregelen. Echter ook zonder het treffen van maatregelen bij De Groot lichtkanalen dan wel opstellen van maatwerkvoorschriften zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De ontwikkeling heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande bedrijven die leiden tot de noodzaak van een MER.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de bouw van de 115 woningen en de aanleg van bijbehorende parkeerplaatsen er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.