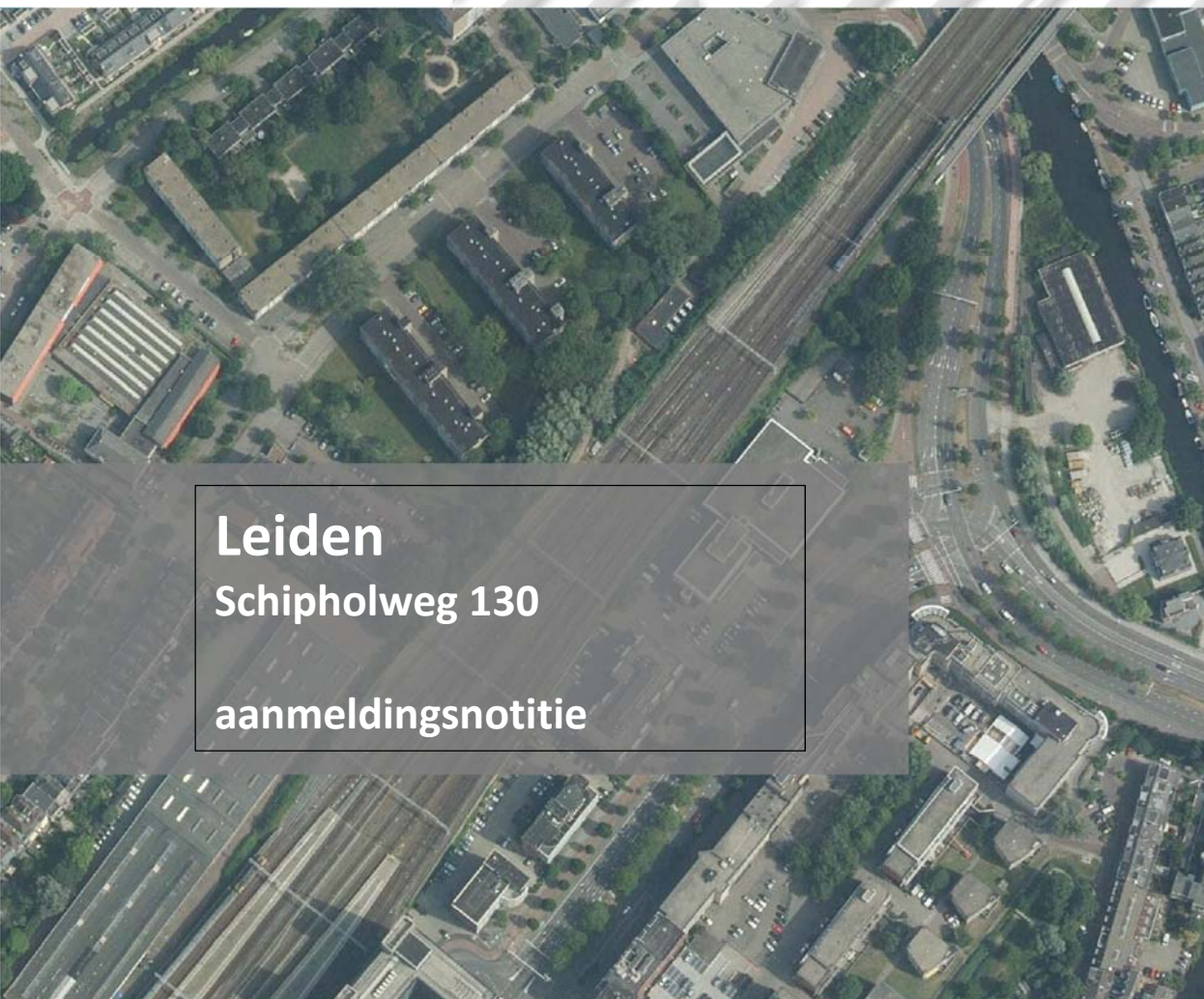




Leiden

Schipholweg 130

aanmeldingsnotitie



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Leiden

Schipholweg 130

aanmeldingsnotitie (mer-beoordeling)

identificatie

projectnummer:

44001228.20180495

projectleider:

drs. M. van der Meulen

planstatus

datum:

25-06-2018

opdrachtgever:

Brandpunt Leiden BV

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	3
1.3. Leeswijzer	4
2. Plaats en kenmerken van het project	5
2.1. Plaats van het project	5
2.2. Kenmerken van het project	7
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1. Algemeen	11
3.2. Verkeer	11
3.3. Woon en leefklimaat	12
3.4. Bodem en water	16
3.5. Natuur	17
3.6. Cultuurhistorie en archeologie	18
3.7. Klimaat en duurzaamheid	19
3.8. Sloop- en bouwwerkzaamheden	20
3.9. Mitigerende maatregelen	20
4. Conclusie	21

Bijlagen:

- 1 Aeries-berekening

1.1. Aanleiding

Op de locatie aan de Schipholweg 130 in Leiden is een herontwikkeling voorzien. Het bestaande pand (voormalig postkantoor en postdistributiecentrum) wordt gesloopt en ter plaatse worden een brandweerkazerne en maximaal 180 woningen (appartementen) voorzien. De beoogde functies zijn niet toegestaan op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Om de herontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

Voor zover de ontwikkeling kan worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' (categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage) dient rekening te worden gehouden met verplichtingen op grond van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Of een ontwikkeling als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' kan worden aangemerkt is mede afhankelijk van de aard en omvang van het project, alsmede de ligging van het project. Op basis van wetgeving en jurisprudentie kan op dit moment nog niet met zekerheid worden bepaald wanneer een project moet worden aangemerkt als stedelijk ontwikkelingsproject.

Vanwege voorgaande onduidelijkheid, alsmede om de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling vroegtijdig in beeld te brengen heeft de ontwikkelaar ervoor gekozen een aanmeldingsnotitie op te laten stellen. In deze notitie staat de vraag centraal of de beoogde ontwikkelingen wel of niet kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

Inhoud

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Plaats van het project

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;
- wetlands;

- kustgebieden;
- berg- en bosgebieden;
- reservaten en natuurparken;
- gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen volgens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn);
- gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen;
- gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
- landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Kenmerken van het project

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;
- het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering;
- risico's voor de menselijke gezondheid.

Kenmerken van de potentiële milieueffecten

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:

- de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- de aard van het effect;
- het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten;
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

Procedure

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan voor een mer-beoordelingsplichtige activiteit, doet de initiatiefnemer in een zo vroeg mogelijk stadium middels een aanmeldingsnotitie een mededeling aan het bevoegd gezag over de voorgenomen activiteit en de daarmee samenhangende milieugevolgen. Vervolgens neemt het bevoegd gezag binnen 6 weken een besluit over de vraag of, vanwege de eventuele belangrijke nadelige gevolgen, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

1.3. Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de plaats en kenmerken van het project;
- hoofdstuk 3 geeft inzicht in de verwachte milieueffecten;
- in hoofdstuk 4 is de conclusie opgenomen.

Ten behoeve van de analyse in hoofdstuk 3 is gebruik gemaakt van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan dat wordt voorbereid. Op onderdelen zijn aanvullende analyses en berekeningen uitgevoerd.

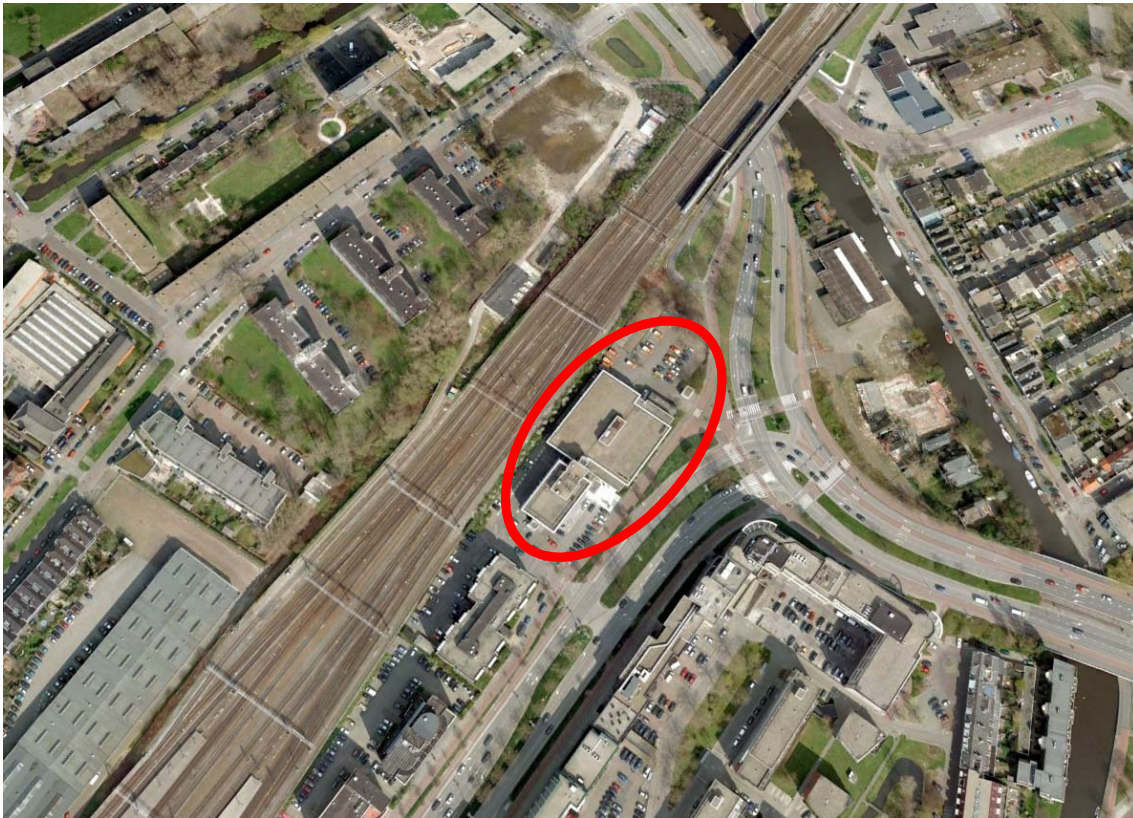
2. Plaats en kenmerken van het project

5

2.1. Plaats van het project

Locatie

Het plangebied is gelegen aan de Schipholweg 130 nabij station Leiden Centraal. Figuur 1 geeft de globale ligging van het plangebied weer. De locatie wordt begrensd door de Oegstgeesterweg, de Schipholweg en de spoorlijn Leiden - Amsterdam. Het perceel is circa 6.400 m² groot.



Figuur 1 Globale ligging plangebied
(Bron: Google Earth)

De locatie was tot voorkort in gebruik als postkantoor en postdistributiecentrum. Tot februari 2017 waren ter plaatse circa 150 medewerkers werkzaam. Daarna tot februari 2018 25 werknemers. De hoogte van het bedrijfsgebouw varieert van 13 tot 19 meter. Rond het gebouw zijn op het terrein parkeerplaatsen aanwezig. Langs de randen van het terrein is sprake van een groene inpassing.



Figuur 2 Het bestaande bedrijfspand

(Bron: Google Streetview)

De directe omgeving

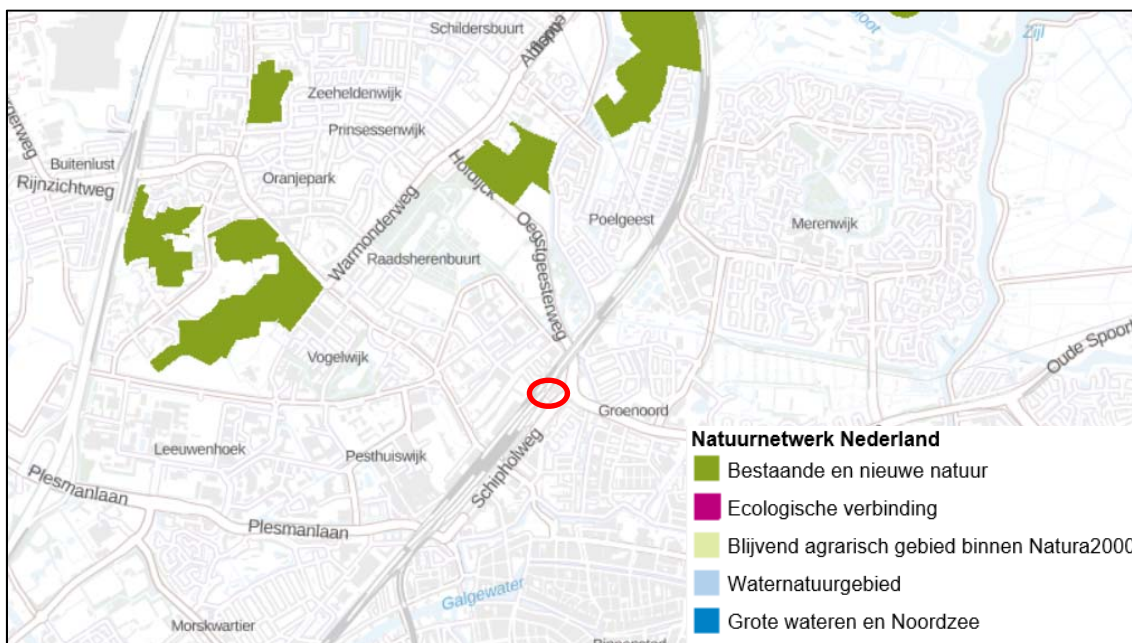
In de omgeving van het plangebied zijn aan de Schipholweg met name kantoorpanden aanwezig. Op ongeveer 500 meter ten zuidwesten van het plangebied ligt de entree van het treinstation Leiden Centraal. Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich aan de overzijde van de Oegstgeesterweg / Ypenburgbocht een verouderd bedrijfspand, dat gedeeltelijk niet mee in gebruik is. Aan de overzijde van het spoor zijn ter hoogte van het plangebied woningen gelegen (6 bouwlagen).

Criteria bijlage III van de EEG-richtlijn

Bij de beoordeling van de effecten van het project op grond van de EEG-richtlijn vanwege de locatie van het project, zijn de kwetsbaarheid van het gebied en de eventuele aanwezigheid van gebieden met een beschermde status van belang. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen natuurgebieden en cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

Natuurgebieden

Het plangebied is geen onderdeel van een natuurgebied met een beschermde status. Ook in de directe omgeving zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. De afstand tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied (Meijndel & Berkheide) bedraagt meer dan 5 km. De minimale afstand tot gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland bedraagt ruim 800 m (zie figuur 3). Uit de ecologische quickscan (zie paragraaf 3.5) blijkt dat binnen het plangebied geen sprake is van beschermde natuurwaarden.



Figuur 3 Natuurnetwerk Nederland
(Bron: <http://pzh.b3p.nl/viewer/app/NNN>)

De bestaande milieubelasting in het gebied en de directe omgeving wordt voor een belangrijk deel bepaald door de het verkeer op de Schipholweg, de Oegstgeesterweg en de Willem de Zwijgerlaan en de aanwezigheid van de spoorlijn en het spooreplacement (zie nadere toelichting in hoofdstuk 3).

Cultuurhistorisch waardevolle gebieden

Binnen het plangebied zijn geen beschermde cultuurhistorische waarden aanwezig. Het plangebied ligt wel binnen de molenbiotopen van de Maredijkmolen en molen de Herder, beiden aangemerkt als Rijksmonument. Ook is binnen het plangebied sprake van een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. In paragraaf 3.6 wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische en archeologische waarden.

2.2. Kenmerken van het project

Beoogde ontwikkeling

Het project omvat de realisatie van een brandweerkazerne en maximaal 180 appartementen. De bestaande bedrijfsgebouwen worden gesloopt. Het nieuwbouwplan bestaat uit één gebouw dat plaats zal bieden aan de genoemde functies. De brandweerkazerne wordt op de begane grond en eerste verdieping in het zuidelijke deel van het gebouw gerealiseerd. Op de begane grond in het noordelijk deel van het gebouw is een aantal appartementen voorzien, de entree tot de overige appartementen op de hoger gelegen bouwlagen en de parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Ook worden op de begane grond bergingen voor de woningen gerealiseerd.

Het gebouw wordt 16 meter hoog met vijf woonlagen (begane grond plus vier woonetages). Ter plaatse van de brandweerkazerne worden vier lagen gerealiseerd: twee lagen voor de brandweer met daarop twee woonlagen. Het grootste deel van de appartementen op de etages is gericht op de binnentuinen die worden aangelegd op het dak van de parkeervoorziening. Deze binnentuinen dienen als (deels) gemeenschappelijke buitenruimte voor de woningen. Alle woningen beschikken hiernaast over een balkon of terras. De binnentuinen worden met behulp van een glazen gevel afgeschermd van het spoor en de Schipholweg.



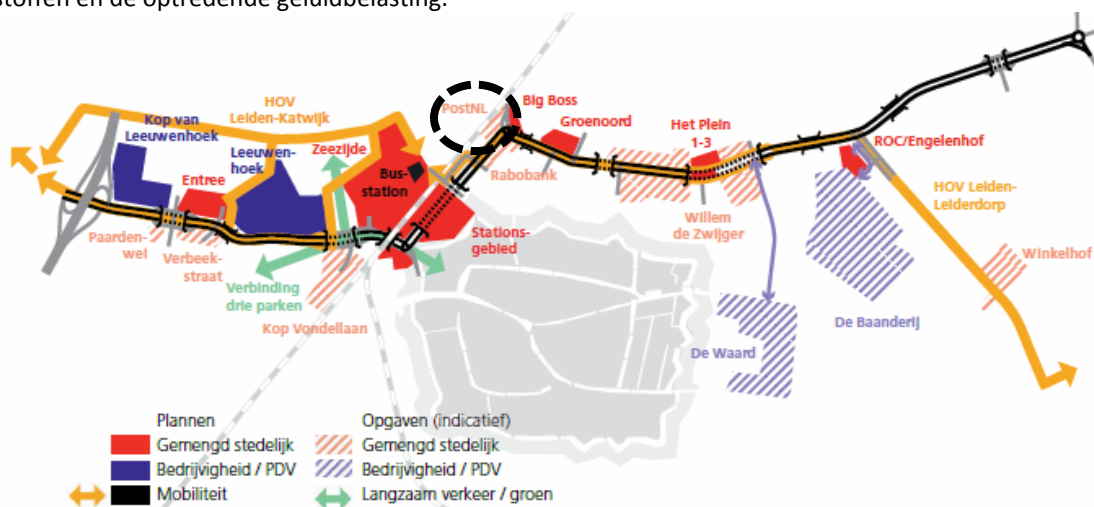
Figuur 4 Het beoogde gebouw

(bron: Voorlopig ontwerp, d.d. 30 augustus 2017)

Cumulatie met andere projecten

De locatie Schipholweg 130 is gelegen in een gebied dat in transitie is. De afgelopen jaren hebben er in de omgeving reeds verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden en ook de komende jaren zullen er verschillende initiatieven van de grond komen. Daarbij gaat het veelal om de transformatie van verouderde gebouwen naar wonen, kantoren en andere stedelijke functies, bijvoorbeeld binnen de projecten Rijnsburgerblok en Groennoord. Ten oosten van de locatie Schipholweg 130 zijn circa 400 studentenwoningen voorzien (Big Boss-locatie).

Van mogelijke samenhang en cumulatie zal met name sprake zijn waar het gaat om de verkeerseffecten en de daaraan gerelateerde effecten (zoals luchtkwaliteit en wegverkeerslawaai). In dat kader is het project Leidse Ring Noord van belang. Het noordelijke deel van de ring bestaat uit de Plesmanlaan, de Schipholweg, de Willem de Zwijgerlaan en de Oude Spoorbaan. Om de Leidse Ring goed te laten functioneren wordt er een pakket aan infrastructurele maatregelen getroffen. Ter hoogte van de locatie Schipholweg 130 zijn geen grote infrastructurele aanpassingen voorzien. Wel zullen de verkeersintensiteiten op de Ring Noord toenemen ten gevolge van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (zie figuur 5) en de verkeerskundige maatregelen die worden getroffen. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de verkeerssituatie, de concentraties luchtverontreinigende stoffen en de optredende geluidbelasting.



Figuur 5 Ruimtelijke dynamiek rondom de Leidse Ring Noord (omcirkeld de locatie Schipholweg 130)

(bron: Voorkeursuitwerking Leidse Ring Noord, d.d. 29 april 2016)

Overige criteria bijlage III van de EEG-richtlijn

Voor de realisatie van de beoogde woningen, brandweerkazerne en herinrichting van het terrein worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Tijdens de sloop zullen de vrijkomende materialen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik. Verontreiniging en hinder, optredende risico's en eventuele gezondheidseffecten komen aan de orde in hoofdstuk 3.

3. Kenmerken van de milieueffecten

11

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde herontwikkeling beschreven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de aspecten verkeer, woon- en leefklimaat, bodem en water, natuur, cultuurhistorie en archeologie, klimaat en duurzaamheid. Ook wordt kort ingegaan op de milieugevolgen die samenhangen met de sloop- en bouwfase.

3.2. Verkeer

Verkeersgeneratie

Brandweerkazerne

Per etmaal wordt circa 3 maal uitgerukt, waarvan twee maal met één brandweerwagen (bemand door 6 personen) en één maal met twee brandweerwagens (eerste brandweerwagen 6 personen, tweede brandweerwagen 2 personen). In 5% van de gevallen worden na een uitruk 6 vrijwilligers opgeroepen die met eigen vervoer naar de kazerne komen. Voor de brandweerwagens wordt uitgegaan van 8 mvt/etmaal. Voor de bemensing van de brandweerkazerne wordt uitgegaan van 30 mvt/etmaal. Ook wordt rekening gehouden met een aantal bestelwagens voor de aflevering van goederen (4 per dag, 8 mvt/etmaal), een aantal bezoekers (5 per dag, 10 mvt/etmaal). De totale verkeersgeneratie van de brandweerkazerne komt daarmee op 56 mvt/etmaal.

Appartementen

Op grond van CROW-kentallen bedraagt de verkeersgeneratie van de appartementen tussen de 5 en 6 mvt/etmaal per appartement. Uitgaande van 6 mvt/etmaal (worstcase) bedraagt de totale verkeersgeneratie van de appartementen maximaal 1.080 mvt/etmaal. Gelet op het type appartement en doelgroep (waaronder starters en huishoudens bestaande uit hooguit 1 persoon), alsmede de ligging nabij Centraal station Leiden zal de daadwerkelijke verkeersgeneratie lager uitvallen.

Totaal

De verkeersgeneratie van de brandweerkazerne en appartementen samen bedraagt daarmee (worstcase) 1.136 mvt/etmaal. De daadwerkelijke verkeerstoename ten gevolge van de herontwikkeling zal echter veel lager liggen, omdat ook de voormalige functies (postkantoor en postdistributiecentrum) een aanzienlijke verkeersgeneratie kennen. Met betrekking tot de verkeersgeneratie van deze functies zijn geen gegevens beschikbaar.

Ontsluiting en verkeersafwikkeling

De locatie is gelegen aan de zogenaamde Leidse Ring die de A44 en de A4 met elkaar verbindt. De Schipholweg is onderdeel van de Ring Noord. Zoals beschreven in paragraaf 2.2 worden de komende jaren infrastructurele maatregelen getroffen om de Leidse Ring goed te laten functioneren. In de Voorkeursuitwerking zijn ter hoogte van de locatie Schipholweg 130 geen grote infrastructurele aanpassingen voorzien. Wel wordt de robuustheid van de Ypenburgbocht als aandachtspunt benoemd in de Voorkeursuitwerking. Bij een forse groei van het verkeersaanbod neemt de wachttijd op de Schipholweg voor zowel auto's als fietsers toe.

Voor de brandweerkazerne is van belang dat de brandweerwagens op een veilige manier van het kazerneterrein kunnen afrijden. Voor uitrukkende brandweerwagens worden verkeerslichten (tweelichters) geplaatst, waardoor de brandweer vrij de Schipholweg kan oprijden. Gezien de korte tijd waarop dit plaatsvindt wordt geen ernstige hinder verwacht voor het doorgaande verkeer op de Leidse Ring Noord. Met behulp van een centraal systeem wordt automatisch bepaald waar en hoeveel voertuigen uitrukken. Nadat een voertuig is uitgerukt kunnen de VRI's (verkeersregelinstallatie) met het zogenaamde KAR1 op ruime afstand van te voren worden beïnvloed om de geregelde kruispunten met zo min mogelijk opstopping te passeren.

Voor de appartementen wordt vooralsnog uitgegaan van een directe aansluiting op de Schipholweg (conform de huidige ontsluiting van de bedrijfspanden). Het bestemmingsverkeer dient voorrang te verlenen aan het doorgaande verkeer op de Schipholweg. De overzichtelijkheid van het kruispunt en geringe aantal voertuigen maakt een VRI direct bij de uitrit overbodig. Mocht de verkeersafwikkeling op de Schipholweg daar in de toekomst aanleiding toe geven, dan zijn er verkeerskundige alternatieven voor de ontsluiting van de appartementen op de Schipholweg. De gemeente doet nog onderzoek naar de effecten van de onderhavige ontwikkeling op de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie als de Ring Noord is afgerond.

Parkeren

Het parkeren ten behoeve van de ontwikkeling wordt op eigen terrein opgelost: Zowel bewoners, bezoekers als personeel van de brandweer kunnen parkeren naast of onder het te ontwikkelen gebouw. Er is voldoende ruimte naast en onder het gebouw om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm zoals die gesteld is in de Beleidsregels Parkeernormen.

3.3. Woon en leefklimaat

Geluid

Nieuwe woningen

Wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï

In het kader van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek (railverkeer / wegverkeer) uitgevoerd om de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde appartementen in beeld te brengen¹. Uit het onderzoek blijkt dat de nieuwe appartementen een geluidbelasting (Lden) zullen ondervinden van maximaal:

- 64 dB ten gevolge van de Schipholweg. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder (Wgh);
- 60 dB ten gevolge van de Willem de Zwijgerlaan / Oegstgeesterweg. Dit is hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wgh;
- 42 dB ten gevolge van de Dellaertweg. Dit is ruim lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB;
- 36 dB ten gevolge van de 30 km/uur weg Boerhaavelaan. Dit is ruim lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen;
- 69 dB ten gevolge van het railverkeer over de spoorbaan Leiden – Schiphol. Dit is hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB uit de Wet geluidhinder;

Ook blijkt uit het akoestisch onderzoek dat bij alle appartementen wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid, ten aanzien van de stille zijde (binnenpleinen) en de buitenruimten.

Er zijn gezien de situatie en de berekende waarden binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de appartementen voor alle bronnen te reduceren tot onder de voorkeurgrenswaarde. Bij het ontwerp van het bouwplan is al rekening gehouden met geluid. Zo worden er aan de weg- en de railzijde tussen de appartementen geluidschermen gerealiseerd, waarmee

¹ SPA WNP Ingenieurs, Rapport 21720429.R01a, d.d. 19 juli 2018.

op de gevels die gelegen zijn aan de binnenpleinen voldaan wordt aan de voorkeurswaarde (stille gevels). Vanwege de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde door het verkeer op de Schipholweg en het railverkeer zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om te voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Hierbij moet gedacht worden aan het toepassen van (extra) dove gevels al dan niet in combinatie met (plaatselijke) geluidschermen aan de gevels. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat na het treffen van deze voorwaarden hogere waarden kunnen worden vastgesteld.

Spoorwegemplacement

Door de Omgevingsdienst West-Holland is akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting ten gevolge van het spoorwegemplacement op de gevels van het bouwplan in beeld te brengen¹. Het spoorwegemplacement Leiden is gesitueerd op de sporen rondom en binnen het station Leiden Centraal. In de Geluidsnota Leiden is aangegeven dat bij het realiseren van nieuwbouw rond het emplacement een niveau tot 55 dB(A) te rechtvaardigen gezien de maskering van het geluid door het doorgaande treinverkeer. De hoogste berekende etmaalwaarde ter plaatse van de beoogde appartementen bedraagt 43 dB(A). Dit is ruim onder het nog acceptabel geachte niveau van 55 dB(A)-etmaalwaarde.

Brandweerkazerne

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting ten gevolge van de brandweerkazerne in beeld te brengen². In het onderzoek zijn zowel de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus berekend.

Uit de resultaten (van het aangepaste onderzoek) blijkt dat in de avond- en nachtperiode de richtwaarden voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening overschreden. In de avond- en nachtperiode worden de eisen uit het Activiteitenbesluit voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overschreden en indirecte hinder (sirenes) overschreden. Voor de maximale geluidniveaus geldt dat deze voor het Activiteitenbesluit uitgezonderd zijn van toetsing (laden/lossen in dagperiode en het uitrukken in avond- en nachtperiode). In het akoestisch onderzoek is een overzicht opgenomen van de woningen waarvoor maatwerkvoorschriften nodig zijn. Hierbij is voor de indirecte hinder onderscheid gemaakt tussen de situatie met normale sirenes en de toekomstige situatie waarbij gebruik gemaakt wordt van sirenes met een nachtstand. Door een goede geluidwering van de gevels, worden de geluidniveaus in de woning bij de woonkamers en met name de slaapkamers dermate gereduceerd, dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Ook wordt de kans op slaapverstoring gering geacht.

Bestaande woningen

Wegverkeer

De meest nabijgelegen bestaande woningen langs de ontsluitingsroutes zijn ten oosten het plangebied aan de Ypenburgbocht gesitueerd. Ter hoogte van deze bestaande woningen bedraagt de verkeersintensiteit op de Willem de Zwijgerlaan circa 22.500 mvt/etm (in 2030). Daarnaast zijn er plannen voor de realisatie van studentenwoningen aan de Ypenburgbocht. Ter plaatse van de beoogde locatie bedraagt de verkeersintensiteit circa 16.000 mvt/etm (in 2030)³. De bijdrage van de nieuwe functies aan de verkeersintensiteiten op de ontsluitende wegen is dermate beperkt, dat het verkeer direct opgaat in het bestaande verkeersbeeld. Er zal geen sprake zijn van een relevante (waarneembare) toename van geluid ter plaatse van de langs de ontsluitingsroutes aanwezige woningen.

Brandweerkazerne

¹ Omgevingsdienst West-Holland, kenmerk 2018069534, d.d. 20 april 2018.

² SPA WNP Ingenieurs, Rapport 21800186.R01, d.d. 19 april 2018 / Memo 21800186.M02, d.d. 22 juni 2018.

³ Voor de verkeersprognoses is aangesloten bij de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (SPA WNP Ingenieurs, Rapport 21720429.R01a, d.d. 19 juli 2018).

In het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting door de brandweerkazerne zijn ook de bestaande woningen in de directe omgeving betrokken. Maatgevend zijn de woningen in de flats aan het Swammerdampad en de Boerhaavelaan. De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voldoen aan de geldende richtwaarden en de standardeisen uit het Activiteitenbesluit. De maximale geluidniveaus liggen alleen tijdens de nachtperiode boven de geldende richtwaarde. Het betreft goed onderhouden flats. Dit wil zeggen dat de gevels van de flats een gevelwering hebben van circa 20 dB. In de betreffende flats is ten aanzien van de maximale geluidniveaus sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Luchtkwaliteit

Zoals toegelicht in paragraaf 3.1 bedraagt de verkeersgeneratie van de beoogde functies (brandweerkazerne + 180 woningen) maximaal 1.136 mvt/etmaal.

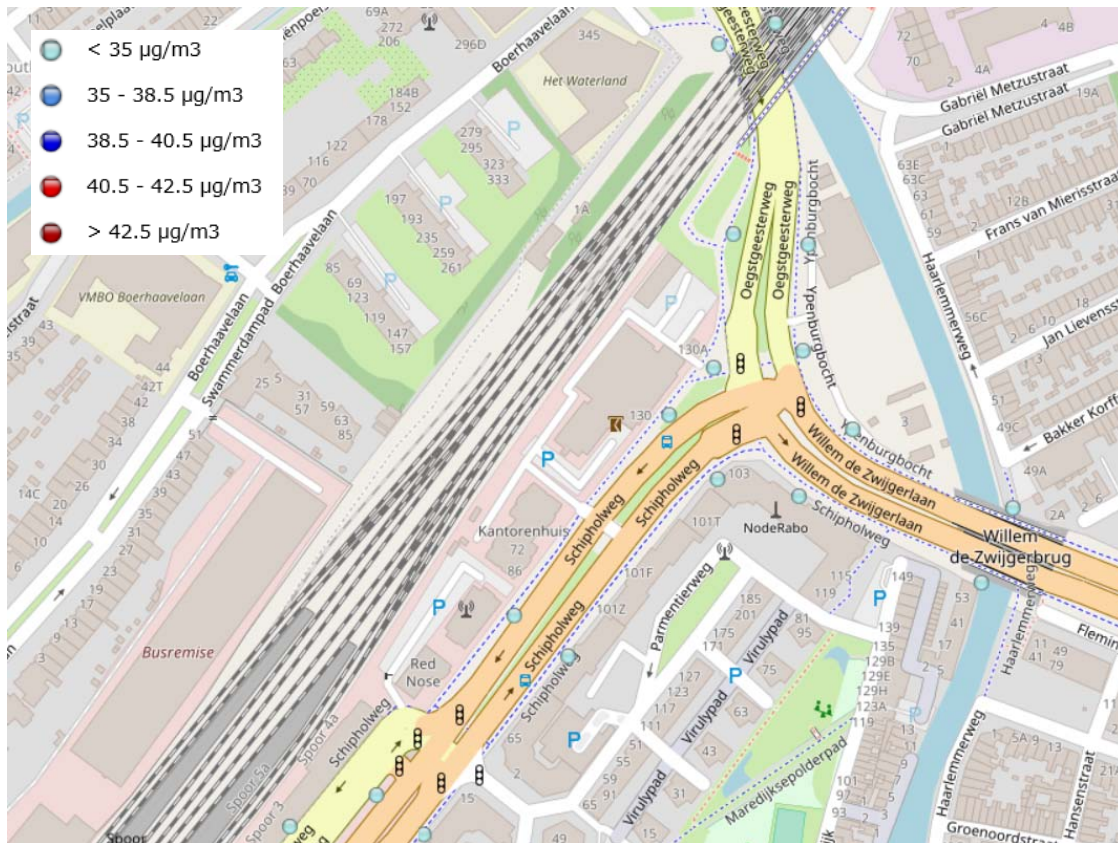
Uit de NIBM-tool blijkt dat bij een verkeersgeneratie van 1.136 mvt/etmaal (en een aandeel vrachtverkeer van 2%) de ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de concentraties. Daarbij is geen rekening gehouden met het wegvallen van de verkeersgeneratie van de bestaande functies. De daadwerkelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen dan ook beperkter zijn.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1136
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,00
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,20
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 6 Resultaat NIBM-tool

Tevens blijkt uit de gegevens die beschikbaar zijn via de NSL-monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) dat langs de ontsluitende wegen ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. De herontwikkeling zal in geen geval leiden tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden.



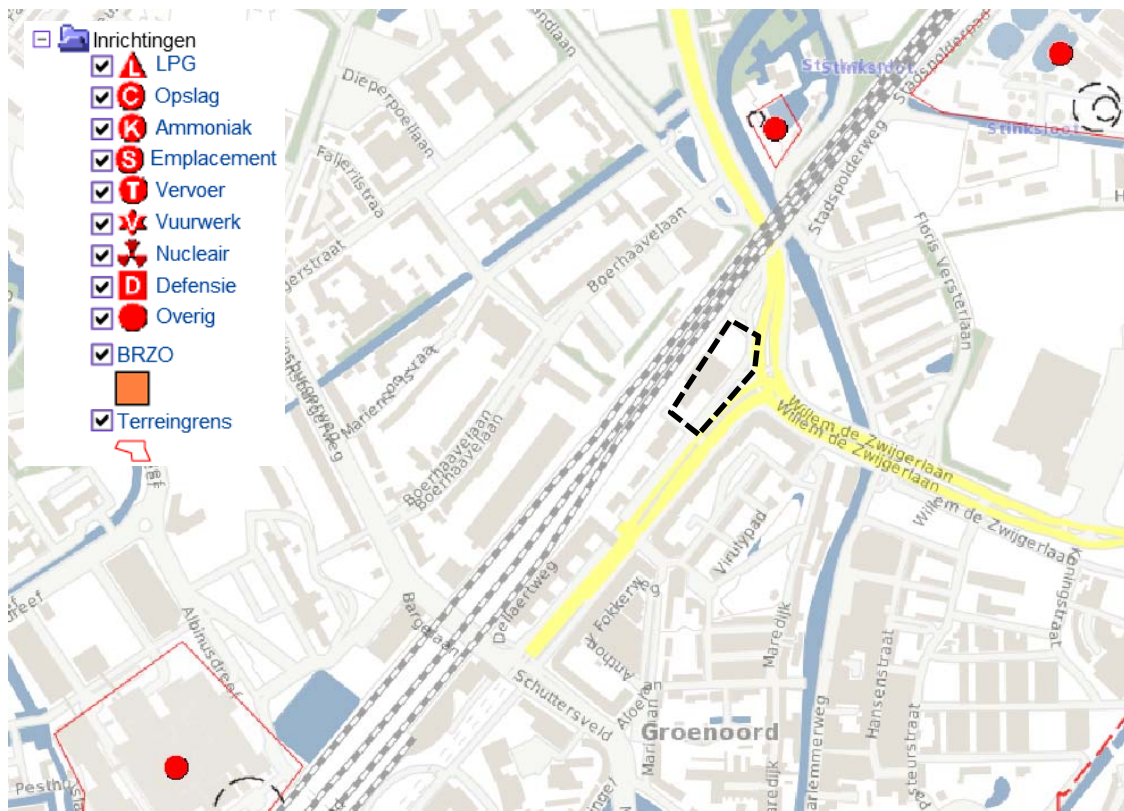
Figuur 7 Concentraties NO₂ en PM₁₀ (in 2020)

Bron: monitoringstool NSL (www.nsl-monitoring.nl)

Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Uit de informatie op de provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt dat in de directe omgeving van de locatie Schipholweg 130 geen risicobronnen aanwezig zijn. Wel is de locatie gelegen binnen het effectgebied van de A4. Vanwege het transport van toxische vloeistoffen uit categorie LT3 heeft de A4 een effectgebied van meer dan 4 kilometer. De afstand tot het plangebied bedraagt ruim 3 km. Gezien deze afstand en de aard en omvang van de beoogde herontwikkeling kunnen gevolgen voor de risicosituatie worden uitgesloten.



Figuur 8 Uitsnede risicokaart

Bron: provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl)

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid) en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid.

3.4. Bodem en water

Bodem

Er is een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) uitgevoerd om inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit binnen het plangebied¹. De funderingslaag is getoetst als zijnde bodem. Uit de resultaten blijkt dat de top- en onderlaag over het algemeen slechts licht verontreinigd zijn. De vastgestelde milieuhygiënische kwaliteit van de bodem staat de beoogde herontwikkeling niet in de weg. De bodemkwaliteit is voldoende voor de beoogde functies.

Opgemerkt wordt dat er een funderingslaag over nagenoeg het gehele terrein aanwezig is. Deze funderingslaag bestaat vermoedelijk uit bodemas. Deze laag kan niet gezien worden als bodem. Indien deze laag aanwezig is op locaties waar in de toekomst tuinen worden gerealiseerd dient deze volgens de geldende regelgeving te worden verwijderd en worden vervangen door grond kwaliteit achtergrondwaarde of wonen.

Water

Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel volledig verhard. Er is geen oppervlaktewater aanwezig. Ook is het plangebied niet gelegen op (of binnen de beschermingszone van) een waterkering.

¹ Van Dijk Geo- en milieutechniek bv, opdracht nummer 152539, d.d. 11 januari 2018.

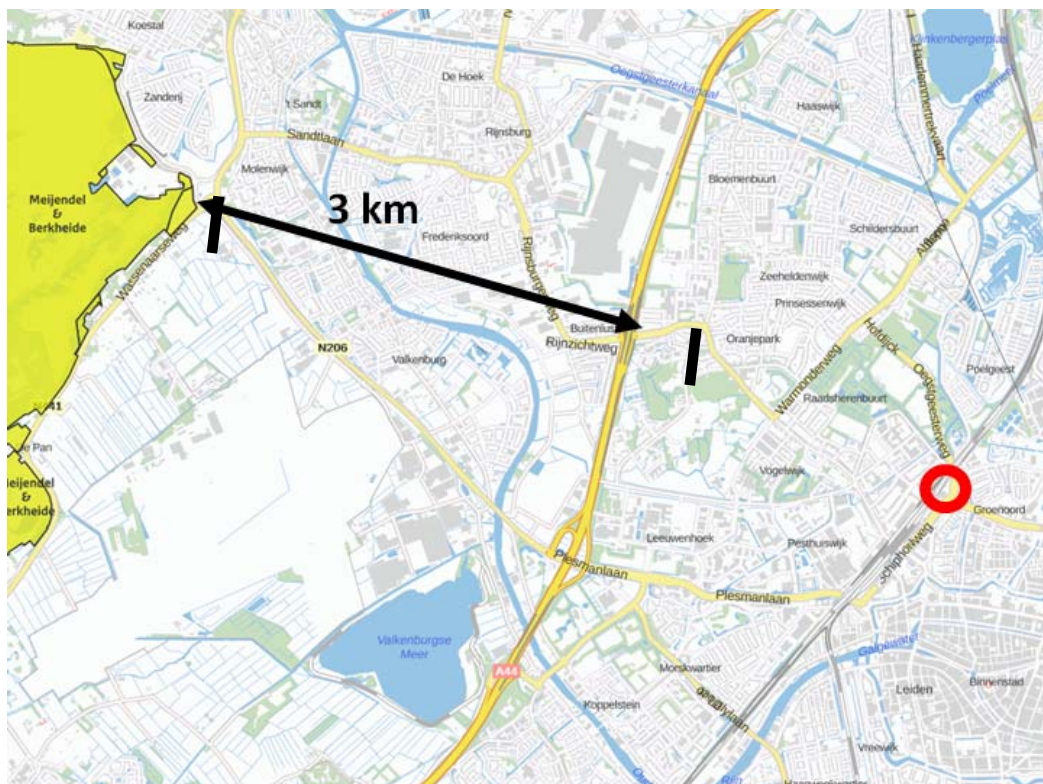
Het bouwplan heeft geen nadelige gevolgen voor het watersysteem. Door de (deels) groene daken en binnentuinen heeft het plan een (beperkt) positief effect op de waterberging.

3.5. Natuur

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 liggen de beschermde natuurgebieden (Natura 2000 / Natuurnetwerk Nederland) op ruime afstand van het plangebied. Voor de meeste criteria – waaraan conform bijlage III van de EEG-richtlijn moet worden getoetst – kunnen effecten daarom op voorhand worden uitgesloten.

De herontwikkeling zou mogelijk wel kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de (verre) omgeving. Voor de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie kunnen effecten worden uitgesloten. Het plangebied ligt meer dan 5 km afstand van het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied (Meijendel & Berkheide). Het rekenmodel neemt effecten ten gevolge van wijzigingen in de verkeersstromen mee tot een maximale afstand van 3 km vanaf (verzuringsgevoelige habitats binnen) Natura 2000. In dit geval gaat het daarbij om het verkeer op de A44 en de ontsluitingswegen ten westen daarvan (zie figuur 9). De verkeerstoename van een project wordt in de berekeningen meegenomen tot dat deze verkeerstoename opgaat in het 'heersende verkeersbeeld', dat wil zeggen dat het extra verkeer door zijn snelheid en rij- en stopgedrag zich niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. In paragraaf 3.2 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van maximaal 1.136 mvt/etmaal (worstcase). Dat verkeer zal in verschillende richtingen worden afgewikkeld. Gezien de verkeerssituatie ter plaatse en de relatief hoge verkeersintensiteiten op de ontsluitende Schipholweg, Oegstgeesterweg en Willem de Zwijgerlaan is duidelijk dat het extra verkeer al snel zal opgaan in het heersende verkeersbeeld (in ieder geval ruimschoots buiten de afstand van 3 km vanaf Natura 2000 die relevant is voor de Aeries-berekening). Veiligheidshalve is in de Aeries-berekening toch de totale maximale (worstcase) verkeerstoename toebedeeld aan de belangrijkste ontsluitingsroutes.



Figuur 9 Ligging van de locatie (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000 (geel)

Waarschijnlijk dienen de beoogde functies 'gasloos' te worden gerealiseerd. In dat geval vinden er geen emissies plaats in verband met de verwarming van de appartementen of de brandweerkazerne en kan ook een depositietoename binnen Natura 2000 worden uitgesloten. Er is een berekening uitgevoerd (worstcase) voor de situatie de nieuwe functies toch worden aangesloten op het gas. Bij het bepalen van de emissie voor de beoogde appartementen is uitgegaan van standaardwaarden die gelden voor nieuwbouwwoningen: appartement (1,11 NOx kg/j). Voor de emissies die samenhangen met het verwarmen van de brandweerkazerne is uitgegaan van een kengetal voor winkels en kantoren (0,16 kg NOx/jaar per m² vloeroppervlakte). De gehanteerde uitgangspunten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 1 Overzicht ingevoerde gegevens in AERIUS

	Aantal / oppervlakte	Kengetal	Emissie (NOx kg / jaar)	Uitstoot- hoogte (m)	Spreiding (m)
Brandweerkazerne	3.500 m ²	0,16 NOx kg/jaar per m ²	560	16	5
Appartementen	180	1,11 NOx kg/jaar	200	16	5
Totaal			760		

Uit de berekening in bijlage 1 blijkt dat geen sprake is van een berekende depositietoename. Significante negatieve effecten ten gevolge van een toename van stikstofdepositie kunnen zodoende worden uitgesloten.

Soortenbescherming

De huidige ecologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van een quickscan ecologie¹.

Uit de resultaten blijkt dat de locatie aan de Schipholweg 130 geen potenties biedt voor beschermde flora en fauna. Wel wordt in het onderzoek gewezen op de beschermde status van in gebruik zijnde vogelnesten. Het verstoren van een broedsel, met nadelig effect op het broedsucces tot gevolg, is in de Wet natuurbescherming (Wnb) verboden. Broeden van meeuwen op platte daken is mogelijk; vanaf half april tot en met juli kan hier sprake van zijn. Ook in de struiken en bomen kunnen nesten van gewone broedvogels zitten, te verwachten van maart tot in september. Preventieve maatregelen kunnen voorkomen dat vogels tot broeden komen op onwenselijke locaties. Eventuele werkzaamheden ten tijde van het broedseizoen kunnen zo doorgang vinden zonder dat nesten verstoord worden.

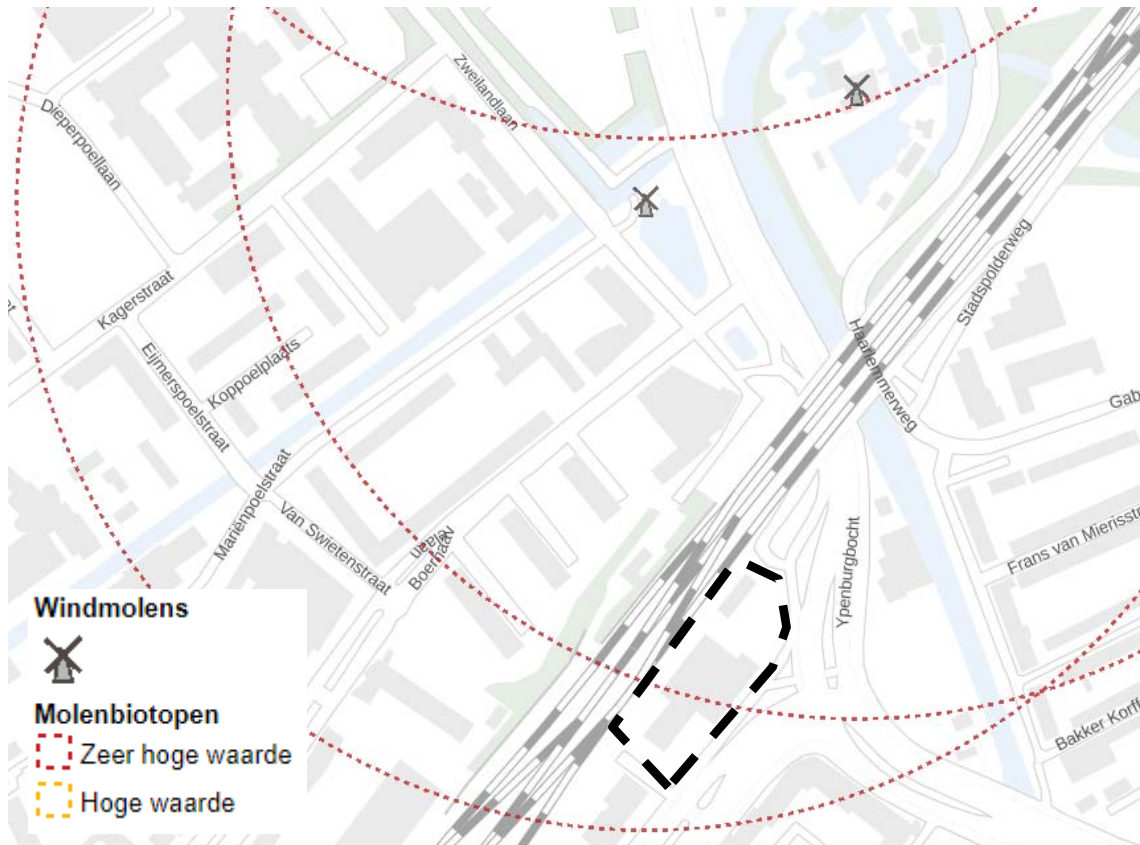
3.6. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied of de direct aangrenzende percelen is geen sprake van cultuurhistorische waarden met een beschermde status. Wel zijn in het bestaande bedrijfsgebouw sculpturen aangebracht uit het oude postkantoor aan de Breestraat (1895). Eveneens in het pand moeten zich nog twee sluitstenen met een koningskroon en een kraagsteen met de buste van een postbode bevinden. Bij de herontwikkeling zal zorgvuldig worden omgegaan met deze cultuurhistorische waardevolle objecten. Mogelijk kunnen deze worden ingepast in het nieuwe bouwplan. Zo niet, dan worden deze objecten aan de Vereniging Oud Leiden overgedragen.

Het plangebied ligt binnen de molenbiotopen van de Maredijkmolen en molen de Herder, beiden aangemerkt als Rijksmonument.

¹ Bureau Stadsnatuur, projectnummer 1680, d.d. 27 november 2017.



Figuur 10 Molenbiotopen

(bron: http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Cultuur_historische_atlas)

In het ontwerp-bestemmingsplan voor de locatie Schipholweg 130 is ingegaan op de mogelijke consequenties van het bouwplan. De Maredijkmolen aan de Groene Maredijk ligt het dichtst bij het plan. De Maredijkmolen is een wipmolen zonder een belt of stelling en reikt tot lagere hoogte dan molen de Herder (met stelling). Om deze reden is in het bestemmingsplan alleen de invloed van het bouwplan op de Maredijkmolen beoordeeld. Uit de resultaten blijkt dat de maximale invloed van het bouwplan zeer beperkt is. Daarbij is in eerste instantie nog geen rekening gehouden met de effecten van de aanwezige bebouwing, met de omstandigheid dat de begroeiing in het gebied tussen de bouwlocatie en de molen eveneens de maximale hoogte overschrijden en met het feit dat de optredende turbulentie van de wind bij een afstand van 253 meter voor een deel is afgezwakt. De werkelijke invloed van het bouwplan op de relevante windvang van de molen wordt derhalve ingeschat op een fractie van het berekende maximum. Relevante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Archeologie

Binnen het plangebied is sprake van een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. In het bestemmingsplan zal een regeling worden opgenomen ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden.

3.7. Klimaat en duurzaamheid

Voor woningen geldt een EPC-eis vanuit het Bouwbesluit. Aan deze norm zal bij de beoogde ontwikkeling voldaan worden. Daarnaast zal een deel van de daken groen worden uitgevoerd. Hiermee is sprake van een positief effect op de infiltratiemogelijkheid voor regenwater en een positief effect op het tegengaan van hittestress. Gelet op deze maatregelen, heeft het plan beperkte positieve effecten op het gebied van klimaat en in het kader van duurzaamheid.

3.8. Sloop- en bouwwerkzaamheden

Een deel van de voormalige bedrijfsgebouwen zullen worden gesloopt. Tijdens de sloop- en de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, stofhinder en verkeersgerelateerde effecten.

De sloopwerkzaamheden zullen naar verwachting plaatsvinden gedurende een periode van 2 maanden. Voor de bouwwerkzaamheden wordt vooralsnog uitgegaan van een periode van 24 maanden. Gelet op de tijdelijkheid van de sloop- en aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de relatieve kleinschaligheid van het project, de afstand tot omliggende woningen en het reeds verhoogde achtergrondniveau (wegverkeer / railverkeer) ook geen sprake zijn van belangrijke nadelige milieueffecten. Voorafgaande aan de werkzaamheden zal een uitvoeringsplan worden opgesteld. Waar nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken.

3.9. Mitigerende maatregelen

In het bouwplan is reeds een groot aantal randvoorwaarden en maatregelen opgenomen om de gevolgen voor het milieu en omwonenden te beperken. Zo is er in de stedenbouwkundige opzet nadrukkelijk rekening gehouden met de akoestische situatie. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er aanvullende maatregelen (dove gevels al dan niet in combinatie met plaatselijke geluidschermen aan de gevels) noodzakelijk zijn.

De gevolgen van de ontwikkeling voor de verkeersafwikkeling vormen een aandachtspunt, mede in relatie tot de verkeerseffecten van andere toekomstige ontwikkelingen in de omgeving. Aanvullende verkeerskundige maatregelen worden vooralsnog echter niet noodzakelijk geacht.

Ook dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van nesten van (niet beschermde) broedvogels. Preventieve maatregelen kunnen voorkomen dat vogels tot broeden komen op onwenselijke locaties. Eventuele werkzaamheden ten tijde van het broedseizoen kunnen zo doorgang vinden zonder dat nesten verstoord worden.

Uit de informatie in de aanmeldingsnotitie blijkt dat - gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten - geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een mer-procedure in het kader van het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van de locatie aan de Schipholweg 130 in Leiden.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Aeries-berekening

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho adviseurs voor leefruimte	Schipholweg 130, 2316XD Leiden

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Schipholweg 130	RiQDSpjVENHm	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
25 juni 2018, 12:37	2018	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	1.242,98 kg/j
NH ₃	32,02 kg/j

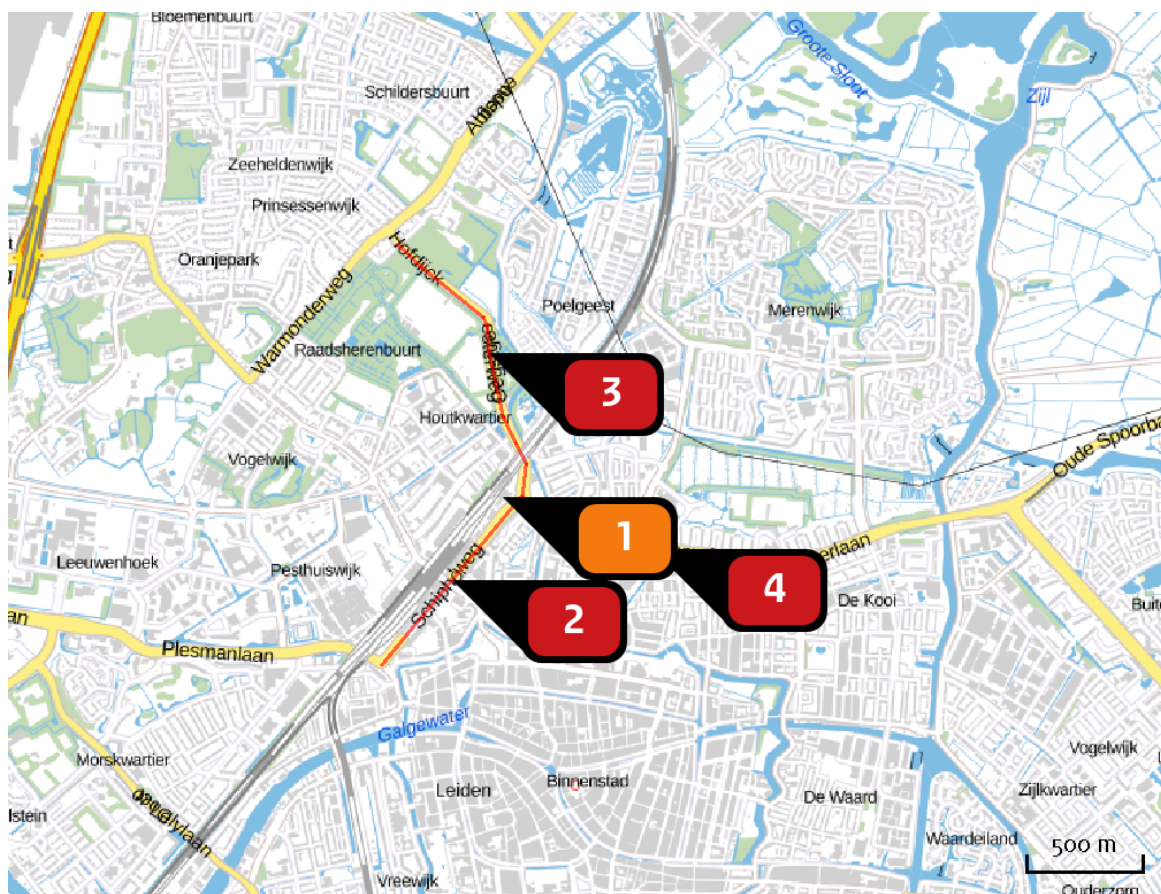
Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

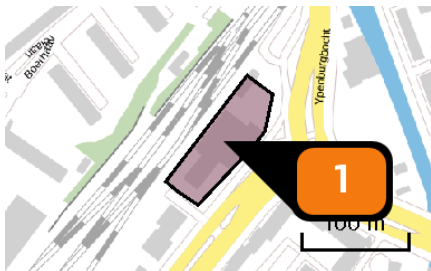
Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

Beoogde situatie 180 appartementen en 3.500 m² brandweerkazerne

Locatie
Situatie 1Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Bron 1 Wonen en Werken Woningen	-	760,00 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	8,72 kg/j	131,50 kg/j
3	Bron 3 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	11,89 kg/j	179,35 kg/j
4	Bron 4 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	11,41 kg/j	172,13 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1

Naam	Bron 1
Locatie (X,Y)	93468, 465048
Uitstoothoogte	16,0 m
Oppervlakte	0,5 ha
Spreiding	5,0 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	760,00 kg/j



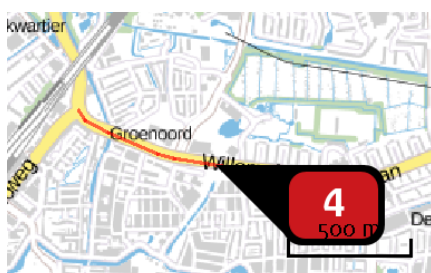
Naam	Bron 2
Locatie (X,Y)	93248, 464690
NOx	131,50 kg/j
NH3	8,72 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.120,0	NOx NH3	112,49 kg/j 8,68 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH3	8,59 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH3	10,41 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 3**
 Locatie (X,Y) **93409, 465668**
 NOx **179,35 kg/j**
 NH₃ **11,89 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.120,0	NOx NH ₃	153,43 kg/j 11,83 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH ₃	11,72 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH ₃	14,20 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 4**
 Locatie (X,Y) **94113, 464824**
 NOx **172,13 kg/j**
 NH₃ **11,41 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.120,0	NOx NH ₃	147,25 kg/j 11,36 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH ₃	11,25 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH ₃	13,63 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20171215_64190d2d2b

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>