

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Project	Schipholweg 101 A t/m K te Leiden
Status	1.0
Projectnummer	22335
Kenmerk	22335.AN/MER
Datum	20 oktober 2023
Auteur	T.J. de Baare BSc LL.B
Controle	mr. A. van Dam



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Geraadpleegde onderzoeken	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Beoordeling	7
3	Conclusie en verzoek	19

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Voor het projectgebied gelegen aan de Schipholweg 101 A t/m K wordt een bestemmingsplanprocedure voorbereid. De Schipholweg is onderdeel van het grotere stationsgebied in Leiden, ligt tegen de historische binnenstad van Leiden aan en ligt in de nabijheid van het Leiden Bio Science Park (LBSP). Het brede stationsgebied van Leiden is in diverse beleidsdocumenten aangeduid als kansrijke locatie voor duurzame verdichting van wonen en het behouden en uitbreiden van kantoorruimten. Ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling is de "Gebiedsvisie Schipholweg Leiden" door de gemeente Leiden opgesteld (vastgesteld maart 2021). De gebiedsvisie geeft weer wat de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen aan de Schipholweg zijn. Een van deze ruimtelijke ontwikkelingen betreft het herontwikkelen van de Schipholweg 101 te Leiden.

Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een woontoren met een maximale bouwhoogte van 72 meter juridisch planologisch mogelijk. Binnen het plan wordt ruimte geboden aan maximaal 215 woningen. Naast het woningbouwprogramma biedt het nieuwe bestemmingsplan ruimte om het leeuwendeel van het bestaande kantoorprogramma terug te brengen. In het ontwerp wordt 5.830 m² bvo teruggebracht (bestaand betreft bedraagt 6.344 m² bvo kantoorruimte). Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om kleinschalige detailhandel te realiseren tot een maximum oppervlak van 250 m² bvo en ondersteunende horeca tot een maximum oppervlak van 400 m² bvo.

Bij elk besluit of plan dat betrekking heeft op een activiteit die voorkomt op de C- of D-lijst van het Besluit MER dient aandacht besteed te worden aan de m.e.r.-beoordeling. Onderhavig initiatief valt onder de drempelwaarde van een van de activiteiten op de D-lijst, waardoor in beginsel volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Het doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is het toetsen of een plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu. Het bevoegd gezag dient te beoordelen in hoeverre volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Een dergelijk besluit wordt genomen aan de hand van de aanmeldnotitie en vormt een bijlage bij het ruimtelijk besluit. In onderhavig geval wordt, om het initiatief mogelijk te maken, een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Deze aanmeldnotitie wordt voorafgaand aan de terinzagelegging / vaststelling van het bestemmingsplan aangeboden bij het bevoegd gezag. In deze aanmeldnotitie wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling doorlopen.

1.2 GERAADPLEEGDE ONDERZOEKEN

Voor het opstellen van deze aanmeldnotitie zijn de volgende onderzoeken geraadpleegd:

- *Ecologische quickscan* door Van der Goes & Groot, d.d. 27 februari 2023, versie 1
- *Nader vleermuisonderzoek* door Van der Goes & Groot, d.d. 31 oktober 2023, versie 1
- *Stikstofdepositieberekening* door Peutz, d.d. 20 oktober 2023, rapportnummer O 16800-11-RA-003.
- *Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer* door Peutz, d.d. 20 oktober 2023, rapportnummer HA 8568-5-RA-003
- *Verkeersonderzoek* door BOOT, d.d. 11 oktober 2023, documentnummer P22-1343-004.

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het wettelijk kader en vindt de vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats. De vormvrije m.e.r.-beoordeling in hoofdstuk 2 volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens afgesloten met een conclusie en een verzoek.

2 VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

2.1 ALGEMEEN

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

De vorm van een vormvrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud te zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Relatie tot ontwikkeling

In de huidige situatie bevindt zich ter plaatse van het projectgebied een kantoorgebouw en grenst het direct aan kantoorgebouwen. Het projectgebied wordt omsloten door de Schipholweg ten noordwesten en de Parmentierweg ten zuidoosten. Aan de achterzijde van het pand zijn groen- en parkeervoorzieningen gesitueerd. Tussen de Schipholweg en de bebouwing is een trottoir en fietspad gesitueerd. In totaal worden als gevolg van de ontwikkeling maximaal 215 woningen toegevoegd, vindt een afname van het aantal kantoor vierkante meters plaats en wordt 250 m² aan kleinschalige detailhandel en 400 m² aan ondersteunende horeca gerealiseerd. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen wijziging, kan de ontwikkeling getypeerd worden als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals vermeld in bijlage D, onderdeel 11.2 van het Besluit m.e.r. (zie ook tabel 1). De ontwikkeling valt echter ruim onder de drempelwaarden, waardoor geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, maar volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Tabel 1. Relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
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 m2 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.

In de volgende paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect van het project.

2.2 BEOORDELING

2.2.1 Kenmerken van het project

2.2.1.1 Projectlocatie

Het projectgebied is gelegen aan de Schipholweg 101 te Leiden. In hoofdzaak grenst de locatie direct aan kantoorgebouwen. Het plangebied wordt omsloten door de Schipholweg ten noordwesten en de Parmentierweg ten zuidoosten. Het projectgebied is weergegeven op figuur 1.

Figuur 1. Ligging projectgebied binnen gemeente Leiden, (bron: luchtfoto PDOK)



2.2.1.2 Bestaande situatie

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard, vanwege de huidige bebouwing en de omliggende parkeerplaatsen. Aan de achterzijde van het huidige kantoorgebouw is een kleinschalige groenvoorziening gelegen. De omgeving bestaat voornamelijk uit de Schipholweg en naastgelegen kantoorbebouwing.

2.2.1.3 Beoogde ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van bebouwing met een variërende bouwhoogte van 12 tot 72 meter hoog, waarbinnen onder andere wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod. In totaal worden maximaal 215 woningen gerealiseerd. De verdeling van de woningen voldoet aan de Gebiedvisie Schipholweg Leiden. Zo worden naast middeldure en vrije sector woningen ook sociale woningen gerealiseerd. In lijn met het Beleidsakkoord wordt daarnaast de mogelijkheid onderzocht om de sociale huurwoningen in dit plan onder te brengen bij een woningbouwcorporatie. Naast het woningbouwprogramma biedt onderhavig bestemmingsplan ruimte om het bestaande kantoorprogramma terug te brengen. In het ontwerp wordt 5.830 m² bvo teruggebracht. Daarnaast wordt ruimte geboden aan kleinschalige detailhandel (250 m²) en ondersteunende horeca (400 m²).

Figuur 2. Gevelaanzicht Schipholweg.



2.2.1.4 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van het geldende bestemmingsplan "Leiden Schuttersveld e.o.", dat is vastgesteld op 30 mei 2013 door de gemeenteraad van Leiden. Het plangebied heeft de bestemming 'Kantoor'. Binnen deze bestemming is enkel een kantoorfunctie toegestaan. De beoogde woonfunctie, kleinschalige detailhandel en ondersteunende horeca zijn derhalve strijdig.

2.2.2 Overige kenmerken van het project

Het is noodzakelijk dat grondstoffen hergebruikt en zo efficiënt mogelijk worden ingezet, omdat de voorraad grondstoffen niet oneindig is. Bovendien beperkt circulair bouwen de klimaatverandering. Uiteindelijk werkt de gemeente Leiden toe naar een circulaire economie, waar afval wordt gezien als grondstof, en de

kringlopen op bedrijventerreinen zijn gesloten. Er bestaat een levendige deeleconomie, waarbij circulaire economie een permanente plek heeft gekregen.

2.2.2.1 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Voor de nieuwbouw wordt een materialenpaspoort opgesteld. Dit geeft inzicht in gebruikte materialen en herbruikbaarheid daarvan (demontabel, herbruikbaar, bio-based). Ook worden de gebouwen adaptief en zo veel mogelijk demontabel en bio-based ontworpen. Van te voren zal worden bepaald welke componenten robuust en welke flexibel moeten zijn. Tevens zal onderzocht worden of producten zo veel mogelijk lokaal gebruikt kunnen worden en of er in het gebied reststromen aanwezig zijn die in het gebied of binnen de gemeente een hoogwaardige herbestemming kunnen krijgen. Nieuw in te brengen materialen zijn zoveel mogelijk van bio-based materiaal en de nieuw in te brengen producten zijn zo veel mogelijk ontworpen om hergebruikt of gerecycled te worden op het einde van de levensduur.

Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Bij de beoogde ontwikkeling is geen sprake van productieprocessen.

2.2.2.2 Integratie bestaande gebouwen

Tijdens de sloop zal gebruik worden gemaakt van het gebruikelijk sloopmaterieel. In deze fase worden alleen fossiele brandstoffen verbruikt door het sloopmaterieel.

Bij de sloop wordt zoveel mogelijk uitgegaan van circulair slopen, waarbij het traject begint met het inventariseren van de vrijkomende reststoffen. Na inventarisatie zal per stroom worden bekeken wat de beste herbestemming kan worden, waarbij het de absolute voorkeur heeft de stromen minimaal gelijkwaardig her te gebruiken.

2.2.2.3 Productie en verwerking van afvalstoffen

Bij de realisatie van het project komen de gebruikelijke bouw en sloopafvalstoffen vrij. De sloop van de huidige gebouwen gebeurt circulair door de scheiding van afvalstromen ten behoeve van hergebruik. Logistiek is het echter niet mogelijk om de afvalstromen binnen het plangebied te hergebruiken. Dit doet echter niet af aan de mate van circulariteit. Daarnaast is het verplicht om bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een MPG op te stellen (Milieu Prestatie Gebouw). Het opbouwen van een MPG-berekening wordt gedaan op basis van een materialenpaspoort. Voor het project zal dan ook het materiaalgebruik worden vastgelegd in een materialenpaspoort.

De voorgenomen ontwikkeling zal het gebruikelijke huishoudelijk produceren. Bij het gebruik van de woningen zal tevens sanitair afvalwater ontstaan. Dit sanitaire afvalwater zal worden aangesloten op het vuilwaterriool en geleid naar een gemeentelijke waterzuiveringsinstallatie. Hier wordt het afvalwater gezuiverd alvorens het wordt geloosd op het oppervlaktewater. Hiermee wordt voorkomen dat het oppervlaktewater vervuild raakt met sanitaire afvalstoffen. In het plangebied worden naast woningen ook de functies kantoor en (ondergeschikte) horeca en fitness mogelijk gemaakt waarbij het gebruikelijk bedrijfsafval ontstaat. Het bedrijfsafval zal conform de daarvoor geldende normen verwerkt worden.

2.2.2.4 Cumulatie met andere projecten

Zoals beschreven is de Schipholweg nu vooral een gebied met kantoren en verkeer. De uitgangspunten voor de herontwikkeling van de Schipholweg en directe omgeving is beschreven in de Gebiedsvisie Schipholweg Leiden. In het kader van deze gebiedsvisie zijn diverse (woning)bouwprojecten reeds afgerond.

Aan de overzijde van de projectlocatie, ter plaatse van de Schipholweg 66 – 128 is bekend dat het plan bestaat om de bestaande kantoorgebouwen te slopen en op deze plek een combinatie van woningen en kantoren te bouwen. Het gaat om ongeveer 600 woningen (sociale en middeldure huur- en koopwoningen) en rond de 10.000 m² kantoorruimte en voorzieningen zoals horeca. Deze locatie is gelegen op circa 50 meter, direct aan de overzijde van de Schipholweg.

Cumulatie met andere projecten kan plaatsvinden ten aanzien van bijvoorbeeld verkeer(safwikkeling) en stikstofdepositie (zowel in de bouw- als gebruiksfase). In respectievelijk paragraaf 2.2.3.2 en 2.2.3.5 wordt ingegaan op deze aspecten, waarbij verwezen wordt naar de uitgevoerde onderzoeken.

2.2.3 Plaats van het project

In deze paragraaf wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

2.2.3.1 Bestaand grondgebruik

In de bestaande situatie zijn de gronden bestemd als kantoor en is de locatie vrijwel volledig verhard, vanwege de huidige bebouwing en de omliggende parkeerplaatsen. Aan de achterzijde is een kleinschalige groenvoorziening gelegen. Het een en ander is weergegeven op onderstaande twee figuren.

Figuur 3. Huidige bebouwing in plangebied (bron: Google Streetview).



Figuur 4. Achterzijde van het plangebied, zicht op parkeervoorzieningen en kleinschalige groenvoorziening (bron: Google Streetview).



2.2.3.2 Overzicht gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening mee dient te worden gehouden. In onderstaande tabel is de toetsing opgenomen aan alle typen gebieden zoals genoemd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Wanneer er een relevantie is voor de in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling centraal staande ingrepen, wordt er een toelichting gegeven onder het tabel.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Wetlands	Conventie van Ramsar	In of in de directe nabijheid van de projectlocatie zijn geen aangewezen Wetlands aanwezig.
Kustgebieden		De projectlocatie is niet gelegen in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	(o.a.) Wet natuurbescherming	De projectlocatie is niet gelegen in een berg- of bosgebied.
Reservaten en natuurparken: - Nationale Landschappen - Nationale parken	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte. De Nationale Parken zijn onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN)	De projectlocatie is niet in een Nationaal Landschap of Nationaal Park gelegen.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Wet natuurbescherming	Op circa 8,0 kilometer van het plangebied is het Natura 2000-gebied 'Meijndel & Berkheide' gelegen. Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Onder deze tabel wordt hierop nader ingegaan.
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieuriichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit en kaderrichtlijn Water)	De projectlocatie is niet gelegen in een gebied waar o.b.v. communautaire wetgeving reeds normen worden overschreden.
Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid		De gemeente Leiden kent over een hoge bevolkingsdichtheid (conform cijfers CBS). Onder deze tabel wordt hier nader op ingegaan.
Landschappen van: - Historisch belang - Cultureel belang - Beschermde stads- en dorpsgezicht - Archeologisch belang	- Verdrag van Valletta - Erfgoedwet	Het plangebied is niet gelegen in een gebied met een historisch- of cultureel belang. Slechts een minimaal deel van de projectlocatie kent een archeologische dubbelbestemming.

Natura 2000-gebied

Zoals in de tabel reeds is benoemd, is de projectlocatie in de nabijheid van een Natura 2000-gebied gelegen. Op circa 8,0 kilometer van het plangebied is namelijk het Natura 2000-gebied 'Meijndel & Berkheide' gelegen. De Natura 2000-gebieden maken onderdeel uit van het netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie, die worden beschermd op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen geven aan welke typen natuur en welke soorten beschermd moeten worden. De lidstaten wijzen daarvoor speciale beschermingszones aan en moeten instandhoudingsmaatregelen nemen om deze gebieden te beschermen.

De voorgenomen ontwikkeling kan mogelijk een effect hebben op de in de nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden. Om die reden wordt in paragraaf 2.2.4.3 nader op het aspect ecologie (gebiedsbescherming) ingegaan.

Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid

Over het algemeen geldt dat hoe meer personen zich in een gebied bevinden, hoe meer personen hinder kunnen ondervinden van eventuele nadelige milieugevolgen. Om die reden wordt in paragraaf 2.3 nader ingegaan op de eventueel nadelige milieugevolgen die de voorgenomen ontwikkeling met zich mee kan brengen.

2.2.3.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebieden die specifiek zijn genoemd in Bijlage III van de EU-Richtlijn, wordt eveneens getoetst of de projectlocatie gelegen is in gevoelige gebieden op grond van overige nationale of provinciale wet- en regelgeving.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor voorgenomen ontwikkeling
Natuurnetwerk Nederland	Provinciale verordening	De projectlocatie maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
Weidevogelleefgebied	Provinciale verordening	De projectlocatie is niet gelegen in een weidevogelleefgebied.
Stiltegebied	Provinciale verordening Wet milieubeheer	De projectlocatie is niet gelegen in een stiltegebied.
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	De projectlocatie is niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.
Grondwaterbeschermingsgebied	Provinciale verordening	De projectlocatie is niet gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied.
Beschermingszone waterkering	Legger en Keur hoogheemraadschap van Delfland	De projectlocatie is niet in of in een beschermingszone van een waterkering gelegen.
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	De projectlocatie is mogelijk geschikt voor beschermde soorten. Onder deze tabel wordt hier nader op ingegaan.

Beschermde soorten

Op de projectlocatie kunnen zich mogelijk beschermde dier- of plantensoorten bevinden. Om die reden wordt in paragraaf 2.2.4.3 nader op het aspect ecologie (soortenbescherming) ingegaan.

2.2.4 Kenmerken van het potentiële effect

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit, waarbij het gaat om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken (kenmerken van het project en plaats van het project). Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Van de overige (milieu)aspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten.

2.2.4.1 Verkeersgeneratie en ontsluiting

Door BOOT is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie- en afwikkeling als gevolg van de realisatie van de nieuwe woontoren. Voor het verkeer naar en van de planlocatie geldt dat ongeacht de herkomst of de bestemming de voorkeursroute via de Parmentierweg en de Schipholweg zal gaan.

Voor het uitgaande verkeer geldt dat er twee opstelstroken aanwezig zijn. Voor verkeer komend vanaf de Schipholweg geldt dat ook hiervoor eigen opstelstroken aanwezig zijn. In de huidige situatie kan het verkeer vanuit het plangebied ook de Schipholweg oversteken naar de Dellaertweg. Met de huidige plannen voor de herinrichting van de Schipholweg vervalt deze mogelijkheid en kan het verkeer alleen linksaf of rechtsaf. De Schipholweg is onderdeel van de Leidse Ring Noord, dit is een van de hoofdroutes voor het Leidse verkeer. De gemeente Leiden is bezig met het verbeteren van de doorstroming op deze route. Hierbij wordt niet alleen naar het autoverkeer gekeken maar worden ook verbeteringen doorgevoerd voor OV en fietsverkeer. De verwachting is dat het kruispunt Parmentierweg – Schipholweg over tien jaar in de ochtendspits circa 3.500

voertuigen te verwerken krijgt. In de avondspits bedraagt dit aantal circa 3.800 voertuigen. De hoofdstroom hiervan betreft doorgaand verkeer op de Schipholweg. De berekende ritgeneratie als gevolg van de ontwikkeling Schipholweg 101 betreft worst case een toevoeging van 3% verkeer op het kruispunt. Dit betreft een zekere overschatting en ook geldt dat het pand in de huidige situatie ook verkeer genereert. De daadwerkelijke toename van verkeer op het kruispunt is derhalve verwaarloosbaar ten opzichte van het al aanwezige verkeer.

Uit de Gebiedsvisie is op te maken dat het de bedoeling is om in dit gebied woningen te bouwen. Dit moet echter niet resulteren in een grote stijging van het aantal auto-verkeersbewegingen. Daarom moeten er deelmobiliteitsconcepten worden toegepast. Door elk nieuw woningbouwproject te koppelen aan (bij voorkeur elektrische) deelauto's of fietsen kan het aantal parkeerplaatsen beperkt blijven. Deelmobiliteitsconcepten kunnen gestimuleerd worden door bijzondere vrijstellingen op de geldende parkeernormen. Zoals beschreven in paragraaf 2.2.2.4 (cumulatie met andere projecten) is beschreven dat aan de overzijde van de Schipholweg 66 – 128 het plan bestaat om de bestaande kantoorgebouwen te slopen en ter plaatse bebouwing te realiseren waar de functies kantoor en wonen samenkomen. Het betreft circa 600 woningen en rond de 10.000 m² kantoorruimte en voorzieningen zoals horeca. Ook voor deze ontwikkeling geldt dat deze ontwikkeling conform de gebiedsvisie niet mag resulteren in een grote stijging van het aantal verkeersbewegingen. De overschatting van 3% toename aan verkeersbewegingen als gevolg van het initiatief zoals beschreven in de inleiding van voorliggende notitie leidt niet tot problemen die een MER rechtvaardigt. Ditzelfde kan op grond van de eisen en uitgangspunten uit de Gebiedsvisie geconcludeerd worden voor de ontwikkeling tezamen met het plan aan de Schipholweg 66 – 128.

Er zijn geen negatieve effecten op de verkeersafwikkeling ter plaatse en dit onderdeel geen MER rechtvaardigt.

2.2.4.2 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de herontwikkeling van de gronden behorende bij de projectlocatie. In onderhavig geval is sprake van de realisatie van een woontoren die ruimte biedt aan maximaal 215 woningen en 5.830 m² bvo kantoor, waarvan 250 m² ingevuld mag worden voor kleinschalige detailhandel en 400 m² ten behoeve van ondersteunende horeca. De ontwikkeling bevindt zich zeer ruim onder de grens van projecten die op grond van de ministeriële regeling 'niet in betekenende mate' als 'NIBM' worden beschouwd (de 'grens' ligt bij een woonbuurt met één ontsluitingsweg op 1.500 woningen). Dit is een belangrijke aanwijzing dat geen sprake is van een betekenisvol negatief milieueffect.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is de NIBM-tool is ingevuld. Daarbij is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling leidt tot een verkeersaantrekkende werking van 1.079 verkeersbewegingen per weekdag, zoals in het rapport van BOOT. Door middel van de NIBM-tool is een worst-case berekening gemaakt voor de bijdrage van het verkeer als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit. In de worst-case berekening blijft de bijdrage aan NO₂ onder de grens voor "niet in betekenende mate" van 1,2 µg/m³. De maximale bijdrage van het verkeer zoals aangegeven in onderstaand figuur 6 (voor NO₂: 0,79 µg/m³ en voor PM₁₀ 0,18 µg/m³) wordt onder 'goed woon- en leefklimaat' opgeteld bij de achtergrondconcentraties ter plaatse van het plangebied.

Figuur 5. Uitsnede NIBM-tool.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022			
Jaar van planrealisatie			2024
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)			1079
Aandeel vrachtverkeer			2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		0,77
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,17
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³			1,2
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig			

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van het CIML (Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit) kan worden beoordeeld wat de huidige totale concentratie voor een bepaald jaar is ter plaatse van een specifieke locatie. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij het plangebied (geraadpleegd via CIML op 16 augustus 2023).

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 15845296		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2020	18,703	17,983	9,902
2030	12,862	15,684	7,819
Grenswaarden	40	40	25

Tabel 1. Achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} t.p.v. plangebied jaar 2020 en 2030.

Wanneer de maximale bijdrage van het verkeer zoals aangegeven in figuur 6 (voor NO₂: 0,79 µg/m³ en voor PM₁₀ 0,18 µg/m³) wordt opgeteld bij de achtergrondconcentraties zoals weergegeven in bovenstaand tabel, kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor de achtergrondconcentraties niet worden bereikt dan wel worden overschreden. Hierdoor kan er zonder meer worden aangenomen dat ook na realisatie van het plan de achtergrondconcentraties nog steeds laag zijn en in ieder geval nog steeds ver onder de wettelijke grenswaarden liggen. Wat betreft het aspect 'luchtkwaliteit' is dus geen sprake van negatieve milieueffecten. Hierbij komt dat de bestaande achtergrondconcentraties erg laag zijn en de grenswaarden voor deze achtergrondconcentraties niet worden overschreden.

2.2.4.3 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen hoge geluidsbelastingen. In deze wet zijn onder meer normen voor geluid van wegverkeer- en spoorweglawaai vastgelegd. Door Peutz is een akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en van industriellawaai ter plaatse van het plangebied. De volledige onderzoeken van Peutz zijn opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan.

Uit akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en 55 dB voor respectievelijk wegverkeer en railverkeer ter plaatse van de beoogde woningen ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai wordt overschreden. Wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer. Aangezien de voorkeursgrenswaarde in de voorliggende situatie wordt overschreden, dienen er hogere waarden aangevraagd te worden. Hierbij dient aangesloten te worden op het Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder van gemeente Leiden. Voorgaande resultaten leiden niet tot een te hoge geluidbelasting voor de beoogde bewoners en rechtvaardigen geen MER.

In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is ook relevant om te beoordelen of de voorgenomen ontwikkeling mogelijk tot een negatief effect leidt op de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling voorziet onder meer in de realisatie van woningen. Dit betreft daarmee geen (geluid)hindergevend functie voor de omgeving. Binnen het plangebied wordt eveneens functiemenging toegestaan, door op pandniveau zowel de woonfunctie als een kantoor, ondersteunende horeca en kleinschalige detailhandel toe te staan. Dit betreffen met name functies in de categorie A van de VNG-publicatie voor functiemenging, maar ten hoogste categorie B. Deze functies zijn aanpandig aan woningen toelaatbaar (categorie A) en toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen of andere gevoelige functies (categorie B). Bij de nadere planuitwerking zal er derhalve voor gezorgd worden dat een niet-woonfunctie in categorie B, bouwkundig wordt afgescheiden van

de woningen. Voor de woningen in de omgeving wordt gelet op voorgaande eveneens geen onevenredige geluidhinder verwacht. Voorgaande effecten rechtvaardigen in ieder geval geen MER.

2.2.4.4 Ecologie

Gebiedsbescherming

Zoals in paragraaf 2.2.2.2 en 2.2.2.3 van deze aanmeldnotitie reeds is beschreven, is het plangebied niet gelegen binnen de grenzen of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied "Meijendel & Berkheide" bevindt zich op circa 8 kilometer afstand van de onderzoekslocatie.

Om aan te tonen in hoeverre het beoogd initiatief significante effecten op beschermde natuurgebieden heeft, is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd door onderzoeksbureau Peutz. Deze berekening is uitgevoerd voor zowel de gebruiksfase als de bouwphase van het plan. De uitgangspunten hiervan zijn beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de berekeningen voor zowel de gebruiksfase als bouwphase blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zijn. Significante negatieve effecten als gevolg van het beoogd initiatief kunnen daardoor worden uitgesloten. Het aspect gebiedsbescherming (stikstofdepositie) vormt geen belemmering en er is geen vergunning voor stikstofdepositie ingevolge de Wet natuurbescherming benodigd. Dit onderdeel rechtvaardigt derhalve geen MER.

Soortbescherming

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een quickscan flora en fauna uitgevoerd ter plaatse van het plangebied. Deze is opgenomen als bijlage 4 bij deze aanmeldnotitie.

Uit de quickscan volgt dat, met uitzondering van vleermuizen, beschermde soorten in het gebied kunnen worden uitgesloten. Aangezien ter plaatse mogelijk vleermuizen verblijven is nader onderzoek nodig. Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk tijdelijk uitwijken. Het nader onderzoek naar vleermuizen is derhalve in gang gezet. De resultaten hiervan worden in het najaar van 2023 verwacht. Indien uit het nader onderzoek blijkt dat er door de beoogde ontwikkeling verblijfplaatsen van vleermuizen worden geraakt is een ontheffing van de Wet natuurbescherming benodigd. Wanneer hier meer zicht op is, zal een toets plaatsvinden aan de hiervoor geldende randvoorwaarden.

De noodzaak tot het uitvoeren van nader onderzoek en eventueel het aanvragen van een ontheffing, rechtvaardigen geen MER.

2.2.4.5 Externe veiligheid

De projectlocatie is gelegen op ruim 3 kilometer afstand van de Rijksweg A4, waarover het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De A4 heeft immers als gevolg van het transport van toxische vloeistoffen (LT3-stoffen) een invloedsgebied van meer dan 4 kilometer. Dit transport zal geen belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling. Wel dient, conform artikel 7 van het Bevt, aandacht besteed te worden aan de mogelijkheden tot voorbereiding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet. Het maatgevende risicoscenario is daarbij het ontstaan van een giftige wolk. Wat betreft een giftige wolk zijn eenvoudige maatregelen mogelijk, zoals centraal en eenvoudig uitschakelbare en afsluitbare ventilatievoorzieningen en luchtbehandelingsinstallaties. In de ruimtelijke procedure wordt hier nader op ingegaan.

In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan er vanuit worden gegaan dat de voorgenomen ontwikkeling geen nadelige externe veiligheidseffecten met zich meebrengt voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied. Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling zelf geen risicovolle activiteit en daarmee vormt de voorgenomen ontwikkeling geen risico voor de omgeving in het plangebied.

2.2.4.6 Gezondheid en duurzaamheid

Gezondheid wordt bepaald door verschillende factoren. Te denken valt aan geluid, luchtkwaliteit, groen, bewegen en sociale aspecten. Zoals hiervoor reeds is beschreven, zijn negatieve effecten als gevolg van geluid en luchtkwaliteit niet te verwachten.

In de uitwerking van de nieuw te bouwen toren wordt onderzocht of het project kan bijdragen aan minder wateroverlast, meer biodiversiteit, minder hittestress en minder langdurige droogte en de nadelige gevolgen ervan. In het bouwproject ligt de focus op belangrijke duurzaamheidsambities verdeeld over vier thema's: materialen, energie, sociaal en natuur. Bij materialen is natuurlijk isolatiemateriaal toegepast en betongranulaat (restmateriaal) verwerkt in beton. Op energiegebied zijn zonnepanelen op het dak geplaatst en is er een warmteterugwinsysteem in de ventilatie van woninge geïnstalleerd.

Op sociaal vlak wordt sociale cohesie gestimuleerd door gemeenschappelijke tuinen en passage met alle entrees. Het mixed-use gebouw omvat kantoren, ondersteunende horeca als community space en woningen. Ten aanzien van de natuur zijn er groene daken met kruidenplanten en inheemse planten, vlinder- en bijenidyllen en nestkastjes tegen de gevels geplaatst. Het project voldoet aan de rainproof-richtlijnen, waarbij regenwater wordt gebruikt voor bevoeding van daktuinen.

De beoogde ontwikkeling zal zorgen voor verdichting in het stationsgebied. De locatie is gelegen in de nabijheid van voorzieningen en staat ook dicht bij de bushalte. Met de beoogde bebouwing wordt er verdicht op een relatief kleine plot en wordt door de goede voorzieningen het gebruik van automobilititeit teruggedrongen. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een negatief (milieu)effect ten aanzien van het aspect gezondheid.

2.2.4.7 Overige milieuaspecten

Van de overige (milieu)aspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten. Volledigheidshalve worden deze aspecten hieronder kort aangehaald

Archeologie

In het geldende bestemmingsplan "Schuttersveld e.o." is een dubbelbestemming 'Waarde Archeologie – 6' opgenomen die ervoor zorgt dat bodemverstoringen over een oppervlak groter dan 500 m² en dieper dan 75 cm gepaard gaan aan een vergunningsprocedure waarin het archeologisch belang kan worden beoordeeld en afgewogen. Deze dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – 6' is overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Door het opnemen van het beschermingsregime voor archeologie in de regels van het nieuwe bestemmingsplan zijn de waarden geborgd. Daar komt nog bij dat de voorgenomen ontwikkeling de vrijstellingsgrenzen niet overschrijdt.

Dit onderdeel rechtvaardigt geen MER voor de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied.

Cultuurhistorie

Het plangebied is niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Eveneens zijn geen monumentale en/of karakteristieke panden op de locatie aanwezig. Gelet op voorgaande is van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake.

Bedrijven en milieuzonering

In de VNG-publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen het omgevingstype rustige woonwijk (of rustig buitengebied) en het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen.

Het plangebied is gelegen in het omgevingstype gemengd gebied. De ligging nabij de Schipholweg (hoofdinfrastructuur) en de diversiteit aan functies in de omgeving (brandweerkazerne, woningen en kantoren) maakt dat het gebied getypeerd kan worden als een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Doordat sprake is van een gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één stap worden verlaagd zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Milieuzonering buiten het plangebied - toets aan richtafstanden

Ten noorden/noordwesten (aan de Schipholweg 130) zijn de gronden op grond van het vigerende bestemmingsplan "Schipholweg 130" bestemd als 'Gemengd'. Ter plaatse is onder andere een brandweerkazerne toegestaan. Een brandweerkazerne valt onder milieucategorie 3.1 (SBI-2008 code 8425), waarvoor binnen gemengd gebied een richtafstand van 30 meter geldt. Het plangebied is niet binnen deze richtafstand gelegen. De afstand bedraagt namelijk circa 45 meter.

De overige functies die in de nabijheid van het plangebied liggen betreffen overwegend kantoorfuncties. Kantoren vallen onder milieucategorie 1 (SBI-2008 code 63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82), waarvoor binnen gemengd gebied een richtafstand van 0 meter geldt. Aan deze richtafstand wordt (ruimschoots) voldaan.

Gelet op voorgaande worden omliggende bedrijven niet belemmerd in hun bedrijfsvoering en vice versa. Deze effecten rechtvaardigen derhalve geen MER.

Milieuzonering binnen het plangebied - toets aan functiemenging

In bepaalde gevallen wordt niet gewerkt met de systematiek waarbij gebruik wordt gemaakt van de richtafstanden. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven, geldt dit bijvoorbeeld vanwege bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging. Vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies in dergelijke gebieden is de 'standaard' systematiek niet geschikt voor deze gebieden. In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Staat van Bedrijven (SvB) 'functiemenging' toegepast.

In de SvB 'functiemenging' worden drie categorieën onderscheiden met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid van de betreffende functies:

- Categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd.
- Categorie B: activiteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C: activiteiten genoemd onder categorie B, waarbij door de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

In dit bestemmingsplan worden op pandniveau de functies wonen, kantoor, ondersteunende horeca en kleinschalige detailhandel mogelijk gemaakt. Dergelijke niet-woonfuncties verhouden zich gelet op de aard van de functie goed tot een woonfunctie en zullen in categorie A, maximaal categorie B vallen. Deze functies zijn aanpandig aan woningen toelaatbaar (categorie A) en toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen of andere gevoelige functies (categorie B). Bij de nadere planuitwerking zal er derhalve voor gezorgd worden dat een niet-woonfunctie in categorie B, bouwkundig wordt afgescheiden van de woningen. Voor de woningen in de omgeving wordt gelet op voorgaande eveneens geen onevenredige geluidhinder verwacht. Voorgaande effecten rechtvaardigen in ieder geval geen MER.

Geconcludeerd wordt dat van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake is.

Bodem

De voorgenomen ontwikkeling bevat geen onderdelen die mogelijk bedreigend zijn voor de bodem. Van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – is dan ook geen sprake

Trilling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in activiteiten die trillingshinder voor de omgeving veroorzaken. Van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – is dan ook geen sprake.

Water

De nieuwe functies ter plaatse van het plangebied zijn niet van dien aard, dat deze mogelijk gevolgen hebben op de waterhuishouding. Ook is geen negatieve invloed op de veiligheid van waterkeringen in de omgeving te verwachten, daar de projectlocatie niet in of in een beschermingszone van een in de nabijheid gelegen waterkering is gelegen. Daar komt nog bij dat in de huidige situatie de projectlocatie vrijwel volledig is verhard. Wel dient in het kader van de gemeentelijke 'Verordening Hemelwater en Grondwater' op het privaat terrein voorzieningen te worden aangebracht om 60 mm neerslag in 1 uur over het toekomstig verhard oppervlak te kunnen verwerken. Middels een voorwaardelijke verplichting is geborgd dat aan deze eis voldaan moet worden.

Gelet op voorgaande is van een belangrijk nadelig milieueffect – die een MER rechtvaardigt – geen sprake.

3 CONCLUSIE EN VERZOEK

Uit hoofdstuk 2 volgt dat er geen nadelige milieu effecten naar aanleiding van de ontwikkeling verwacht hoeven te worden. Door het uitblijven van belangrijke nadelige gevolgen kan worden geconcludeerd dat er geen volledige milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen en dat er geen milieueffectrapport (MER) nodig is.

Middels voorliggende aanmeldnotitie wordt het bevoegd gezag verzocht het besluit te nemen dat, gezien de kenmerken van het potentiële effect, geen nadere m.e.r.-beoordeling nodig is. Dit besluit dient genomen te worden, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt. Het besluit wordt opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.