



# DE HAVENMEESTER

GEMEENTE RIJSWIJK

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

16 oktober 2023

**RHO ADVISEURS**



# RHO ADVISEURS

---

|                          |                                        |
|--------------------------|----------------------------------------|
| DATUM                    | 16 oktober 2023                        |
| KENMERK                  | 20211245                               |
| PROJECT<br>PROJECTLEIDER | De Havenmeester<br>ir. R.J.M.M. Schram |
| OPDRACHTGEVER            | Novaform Vastgoedontkelaars West B.V.  |
| AUTEUR                   | Mehria Tajqurishi                      |



# Inhoud

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                                                                  | <b>5</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                                                       | 5         |
| 1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?                                            | 5         |
| 1.3 Leeswijzer                                                                       | 6         |
| <b>2. Plaats en omvang van het project</b>                                           | <b>7</b>  |
| 2.1 Plaats van het project                                                           | 7         |
| 2.2 Kenmerken van het project                                                        | 11        |
| <b>3. Kenmerken van de milieueffecten</b>                                            | <b>13</b> |
| 3.1 Verkeer                                                                          | 13        |
| 3.2 Geluid                                                                           | 14        |
| 3.3 Bodem en water                                                                   | 16        |
| 3.4 Natuur                                                                           | 17        |
| 3.5 Luchtkwaliteit                                                                   | 17        |
| 3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid | 18        |
| 3.7 Cultuurhistorie en archeologie                                                   | 20        |
| 3.8 Sloop- en Aanlegwerkzaamheden                                                    | 20        |
| 3.9 Mitigerende maatregelen                                                          | 21        |
| <b>4. Conclusie</b>                                                                  | <b>22</b> |



# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Aan de rand van het bedrijventerrein Plaspoelpolder bevindt zich het Havenkwartier, een gemengd bedrijventerrein rondom een voormalige haven. Het Havenkwartier wordt de komende jaren ontwikkeld naar een gemengd gebied met een mix van werken en wonen. Eén van de eerste ontwikkelingen in het Havenkwartier is de ontwikkeling van de Burgemeester Elsenlaan 325. Dit betreft een nieuwe ontwikkeling op een perceel tussen de Burgemeester Elsenlaan en de Koopmansstraat. Op dit kavel, op de kop van een havenbekken, de lange haven, staat momenteel een kantoorgebouw. Het voornemen is dit gebouw te slopen; hier zal een nieuw gebouw gerealiseerd worden met maximaal 199 woningen, gecombineerd met 350 m<sup>2</sup> niet-woonfuncties, waaronder bedrijven geschikt voor functiemenging, dienstverlening en horeca in de plint. Het parkeren zal opgelost worden in een nabijgelegen, bestaande parkeergarage aan de Steenplaatsstraat 6.

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer. De beoogde ontwikkeling bestaat uit maximaal 199 woningen. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

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

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. 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 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 omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

## 1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

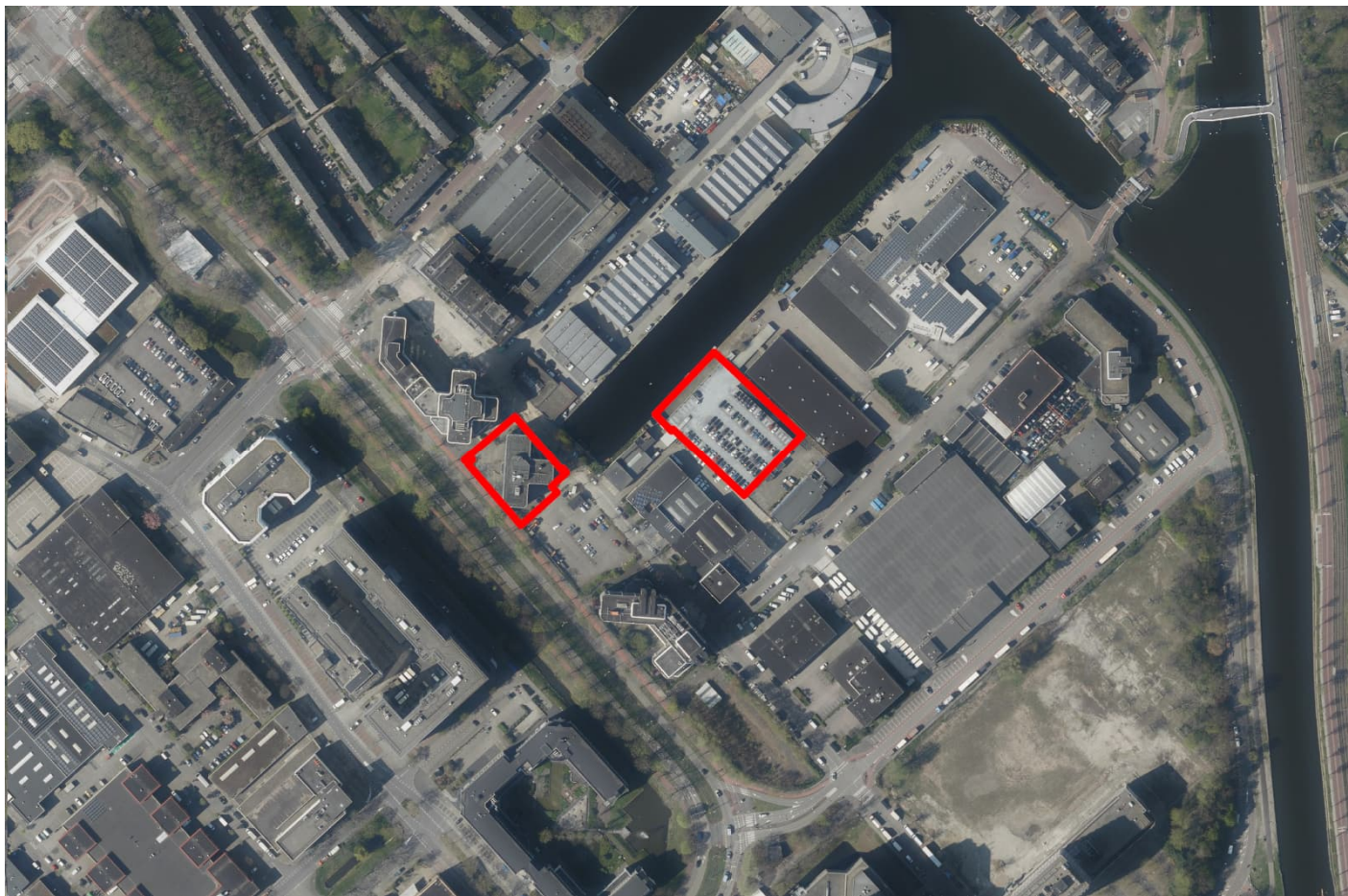
Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen.

## 2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

### 2.1 Plaats van het project

Het plangebied ligt in Rijswijk aan de noordoost rand van het bedrijventerrein Plaspoelpolder en bevindt zich in stedelijk gebied. Het plangebied ligt in het Havenkwartier dat een bedrijventerrein is rondom een voormalige haven. Rond het plangebied liggen kantoren en bedrijven. Het plangebied bestaat uit twee plandelen. Het zuidwestelijke plandeel betreft het perceel Burgemeester Elsenlaan 325. Dit wordt aan de westzijde begrensd door de Burgemeester Elsenlaan en aan de oostzijde door de Koopmansstraat. De noord- en zuidzijde worden gevormd door de grenzen van de buurpercelen. Het noordoostelijke plandeel betreft de bestaande parkeergarage aan de Steenplaetsstraat. Deze ligt tussen het pand Steenplaetsstraat 6 en het water van de haven.

In onderstaande afbeelding zijn beide plandelen aangegeven.



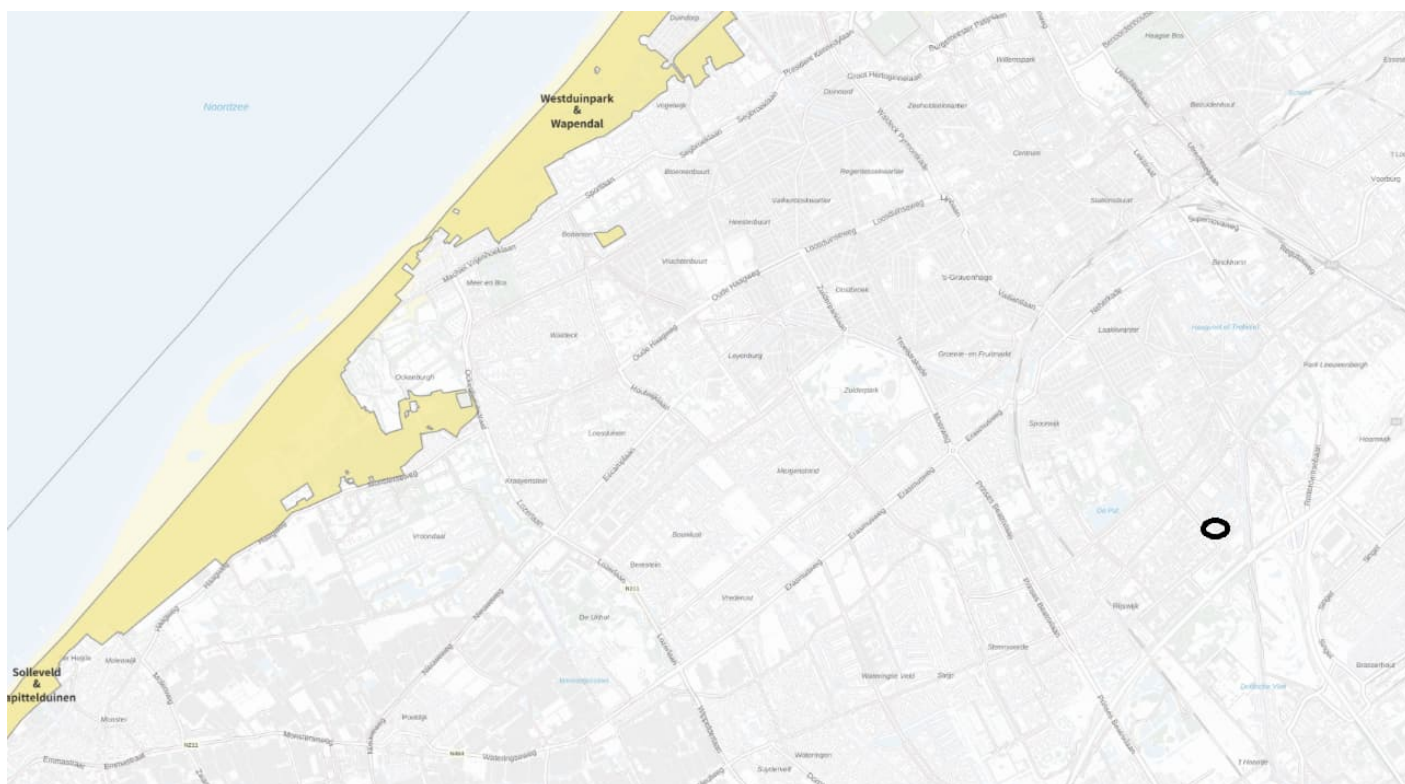
Figuur 2.1 Ligging van het plangebied (bron: google maps)

In de huidige situatie bestaan het eerste deel van het plangebied (Burgemeester Elsenlaan 325) uit een kantoorgebouw. Dit is opgebouwd uit 5 lagen. Het heeft een kleine opbouw voor installaties.

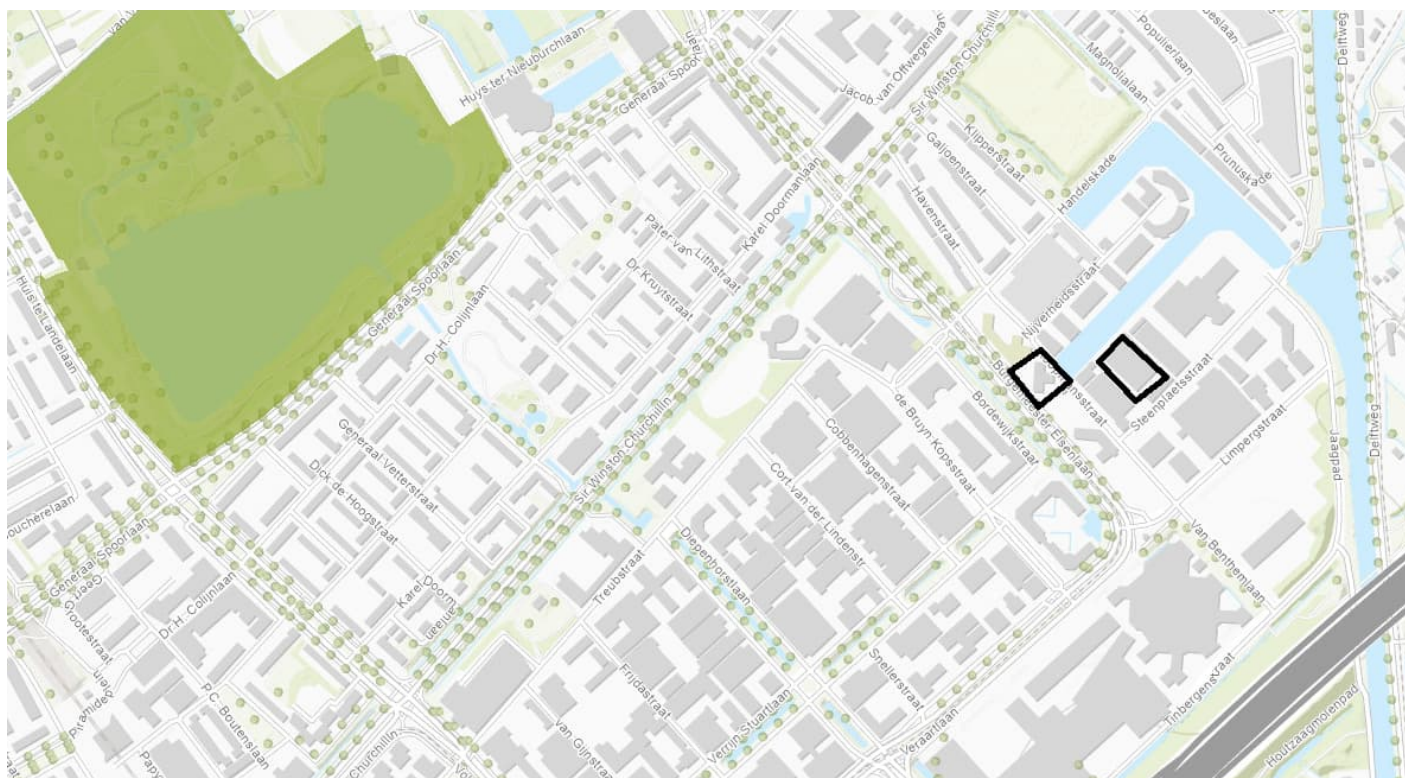
Het tweede deel van het plangebied, de Steenplaatsstraat 6, betreft een bestaande parkeergarage. Deze bestaat uit een verdiepte parkeerbak en 2 parkeerdekken. Deze is toegankelijk via een onderdoorgang aan de Steenplaatsstraat. De garage heeft een capaciteit van 330 parkeerplaatsen. Een deel hiervan komt beschikbaar voor de ontwikkeling van de Havenmeester.

#### *Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu*

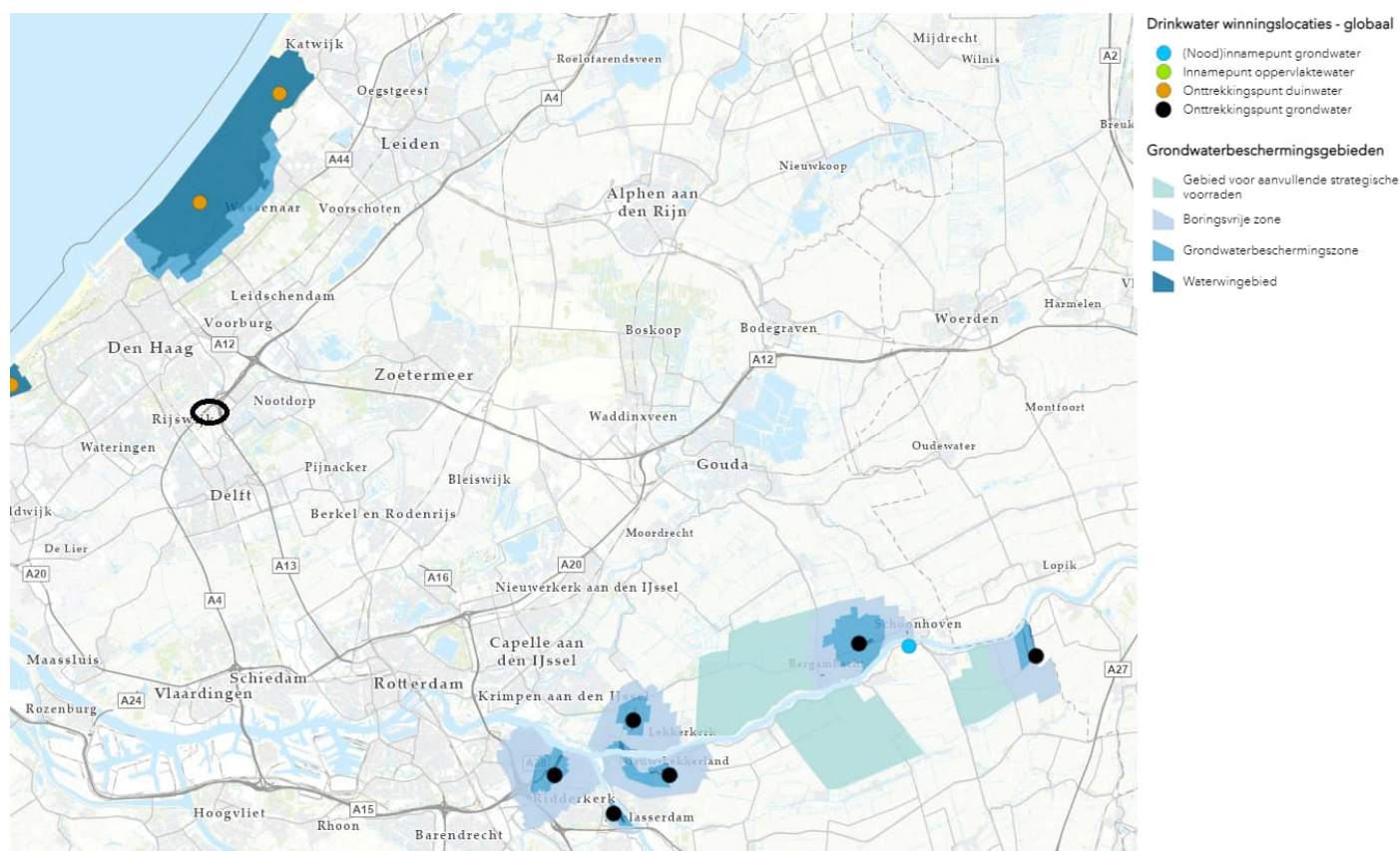
De planlocatie bevindt zich niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status (figuur 2.3-2.5). Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn de Westduinpark & Wapendal en de Solleveld & Kapittelduinen. Deze gebieden bevinden zich op circa 6,7 en 7,4 kilometer afstand (figuur 2.2). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op minimaal 750 meter van de beoogde bebouwing (figuur 2.3). De planlocatie en de omgeving maken geen onderdeel uit van door de provincie vastgestelde milieubeschermingsgebieden (figuur 2.4 en 2.5).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland (bron: Provincie Zuid-Holland)



Figuur 2.4 Ligging plangebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden (bron: provincie Zuid-Holland)



Figuur 2.5 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Provincie Zuid-Holland)

#### *Archeologie en cultuurhistorie*

Beiden delen van het plangebied hebben in het vigerende bestemmingsplan 'Plaspoelder, 1<sup>e</sup> algehele herziening' (vastgesteld op 29-08-2013) een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Dit betekent voor activiteiten die grondbewerkingen van meer dan 60 cm onder maaiveld archeologisch onderzoek verplicht is.

Op basis van toetsing aan de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Rijswijk en de Provincie Zuid-Holland blijken er geen beschermde cultuurhistorische waarden in het plangebied te liggen. Het plangebied is onbebouwd.

## 2.2 Kenmerken van het project

### *Burgemeester Elsenlaan 325*

In dit deel zal een gebouw komen van in totaal 20 etages. Hierin komen maximaal 199 woningen. Het gebouw krijgt een grondvlak in de vorm van een trapezium. De brede basis komt aan de zijde van de Burgemeester Elsenlaan. De korte zijde komt aan de Koopmanstraat. Daardoor is bijna ieder appartement gericht op het Havenkwartier en is het water vanaf veel balkons zichtbaar. Op de 14e etage springt het gebouw een verdieping terug, dit gebeurt ook op de 15e verdieping, 17e verdieping en 18e verdieping. Hierdoor zal het gebouw aan de zijde van de haven een slanke vorm krijgen. De appartementen krijgen diverse groottes, variërend van circa 40 tot 100 m<sup>2</sup> bvo.

De begane grond van dit pand krijgt een invulling met twee commerciële ruimten van in totaal maximaal 350 m<sup>2</sup> bvo, de entree tot het pand en bergingen en technische ruimten ten behoeve van de bovenliggende woningen.

Eén van de commerciële ruimten wordt aan de zijde van het water gepositioneerd. Met een publieke functie (zoals lichte horeca) kan deze bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het te realiseren waterplein. Om de relatie met het waterplein verder te versterken, de rooilijn van het gebouw aan deze zijde teruggelegd waardoor er meer ruimte ontstaat en de pleinruimte als het ware doorgetrokken wordt tot het pand. De bovenliggende verdiepingen zullen enigszins overkragen.

Aan de noordzijde van het pand komt een besloten groene buitenruimte, welke alleen toegankelijk is voor de bewoners. Daardoor hebben de bewoners, los van de buitenruimte bij hun eigen appartement, de beschikking over extra (geluidluwe) buitenruimte.

### *Parkeren*

Om te voorzien in de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van een parkeerhub aan de Steenplaetsstraat. Op deze locatie zijn minimaal 160 parkeerplaatsen aanwezig voor de beoogde ontwikkeling.

### *Verkeer*

Het plangebied wordt via de Koopmansstraat. Via de Handelskade / Limpergstraat wordt aangesloten op de Burgemeester Elsenlaan. Vanaf hier kan richting het zuiden de A4 worden bereikt. Op circa 150 meter afstand bevindt zich de tramhalte Rijswijk, Handelskade.

De totale verkeersgeneratie bedraagt 1.380 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

### *Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen*

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

### *Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid*

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

### *Cumulatie met andere projecten*

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

Het Havenkwartier wordt de komende jaren ontwikkeld naar een gemengd gebied met een mix van wonen en werken. Voor de gehele ontwikkeling van het Havenkwartier wordt een aparte mer-beoordeling gemaakt. Doordat de plannen nog onvoldoende concreet zijn en mogelijk nog veranderen behoren deze ontwikkelingen niet tot de redelijkerwijs te verwachten



toekomstige handelingen en worden deze ontwikkelingen niet in cumulatie meegenomen in deze beoordeling. Bij de verdere ontwikkelingen dient wel rekening gehouden te worden met de ontwikkeling van Burgemeester Elsenlaan 25. Echter ook in cumulatie worden gezien de plaats, aard en omvang geen belangrijke negatieve effecten verwacht.

### 3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

#### 3.1 Verkeer

##### *Parkeren*

Het parkeren in het plangebied volgt de memo 'Parkeervisie en parkeernormen' die onderdeel is van het Ontwikkelkader Havenkwartier (bijlage 5). Hier is vooralsnog gekozen om uit te gaan van een realistische, vraagvolgende parkeernorm:

- Voor bewoners geldt een parkeernorm zoals opgenomen in de memo 'parkeervisie en parkeernormen' Bijlage 1 - Gebiedsparkeernormen Havenkwartier;
- Voor bezoekers aan bewoners geldt een parkeernorm van 0,2 pp/woning. Door informatie van betaalautomaten en de Rijswijkse scanauto te combineren, kan de gemeente in een latere fase mogelijk gekozen worden voor een lagere bezoekersnorm van 0,1 pp per wooneenheid
- Voor werknemers en bezoekers aan bedrijven en voorzieningen gelden parkeernormen die zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkegetallen van de CROW.

Er kan alleen worden afgeweken van de parkeernorm als daarvoor een goede aanleiding is.

Op basis van bovenstaande parkeernormen en het programma van functies is een berekening gemaakt van de normatieve parkeerbehoefte voor de ontwikkeling. Dit is de parkeereis en betreft het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden, in principe op eigen terrein. Hieruit komt naar voren dat in totaal 160 parkeerplaatsen nodig zijn (figuur 3.1).

**Figuur 3.1 Parkeerberekening**

| wonen                     | meergezins             |      |          |           |              |              |             |
|---------------------------|------------------------|------|----------|-----------|--------------|--------------|-------------|
|                           | m2 GBO                 | norm | bewoners | bezoekers | totaal       | bewoners     | bezoekers   |
| 17                        | <50                    | 0,6  | 0,4      | 0,2       | 10,2         | 6,8          | 3,4         |
| 180                       | 50-80                  | 0,8  | 0,6      | 0,2       | 144          | 108          | 36          |
| 2                         | 80-120                 | 1    | 0,8      | 0,2       | 2            | 1,6          | 0,4         |
| 0                         | >120                   | 1,3  | 1,1      | 0,2       | 0            | 0            | 0           |
| <b>totaal wonen</b>       |                        |      |          |           | <b>156,2</b> | <b>116,4</b> | <b>39,8</b> |
| commercieel               | /100m2 bvo             |      |          |           |              |              |             |
| 350,00                    | horeca                 | 6,0  |          | incl      | 21,0         |              |             |
| 6000                      | bedrijfsverzamelgebouw | 1,4  |          | incl      | 84,0         |              |             |
| <b>totaal commercieel</b> |                        |      |          |           | <b>105,0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b>    |
|                           |                        |      |          |           |              |              |             |
| <b>totaal</b>             |                        |      |          |           | <b>261,2</b> |              |             |

| werkdagochtend | werkdagmiddag | werkdagavond | koopavond  | werkdagnacht | zaterdagmiddag | zaterdagavond | zondagmiddag |
|----------------|---------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|--------------|
| 3              | 3             | 6            | 5          | 7            | 4              | 5             | 5            |
| 54             | 54            | 97           | 86         | 108          | 65             | 86            | 76           |
| 1              | 1             | 1            | 1          | 2            | 1              | 1             | 1            |
| 0              | 0             | 0            | 0          | 0            | 0              | 0             | 0            |
| 4              | 8             | 32           | 28         | 0            | 24             | 40            | 28           |
|                |               |              |            |              |                |               |              |
| 1              | 5             | 19           | 19         | 0            | 8              | 21            | 8            |
| 84             | 84            | 4            | 4          | 0            | 0              | 0             | 0            |
| <b>147</b>     | <b>155</b>    | <b>160</b>   | <b>144</b> | <b>116</b>   | <b>102</b>     | <b>154</b>    | <b>118</b>   |

### Verkeer

De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is in onderstaande tabel weergegeven.

| Functie                            | Aantal             | Verkeersgeneratie                     | Totale verkeersgeneratie |
|------------------------------------|--------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| Woningen (koop, appartement, duur) | 199                | 6,8 mvt/etmaal per woning             | 1.353                    |
| Commerciële dienstverlening        | 350 m <sup>2</sup> | 7,7 mvt/etmaal per 100 m <sup>2</sup> | 27                       |
|                                    |                    |                                       | 1.380 mvt /etmaal        |

kencijfers CROW zoals vermeld onder 'zeer sterk stedelijk gebied', zone 'rest bebouwde kom'

De totale verkeersgeneratie bedraagt 1.380 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

## 3.2 Geluid

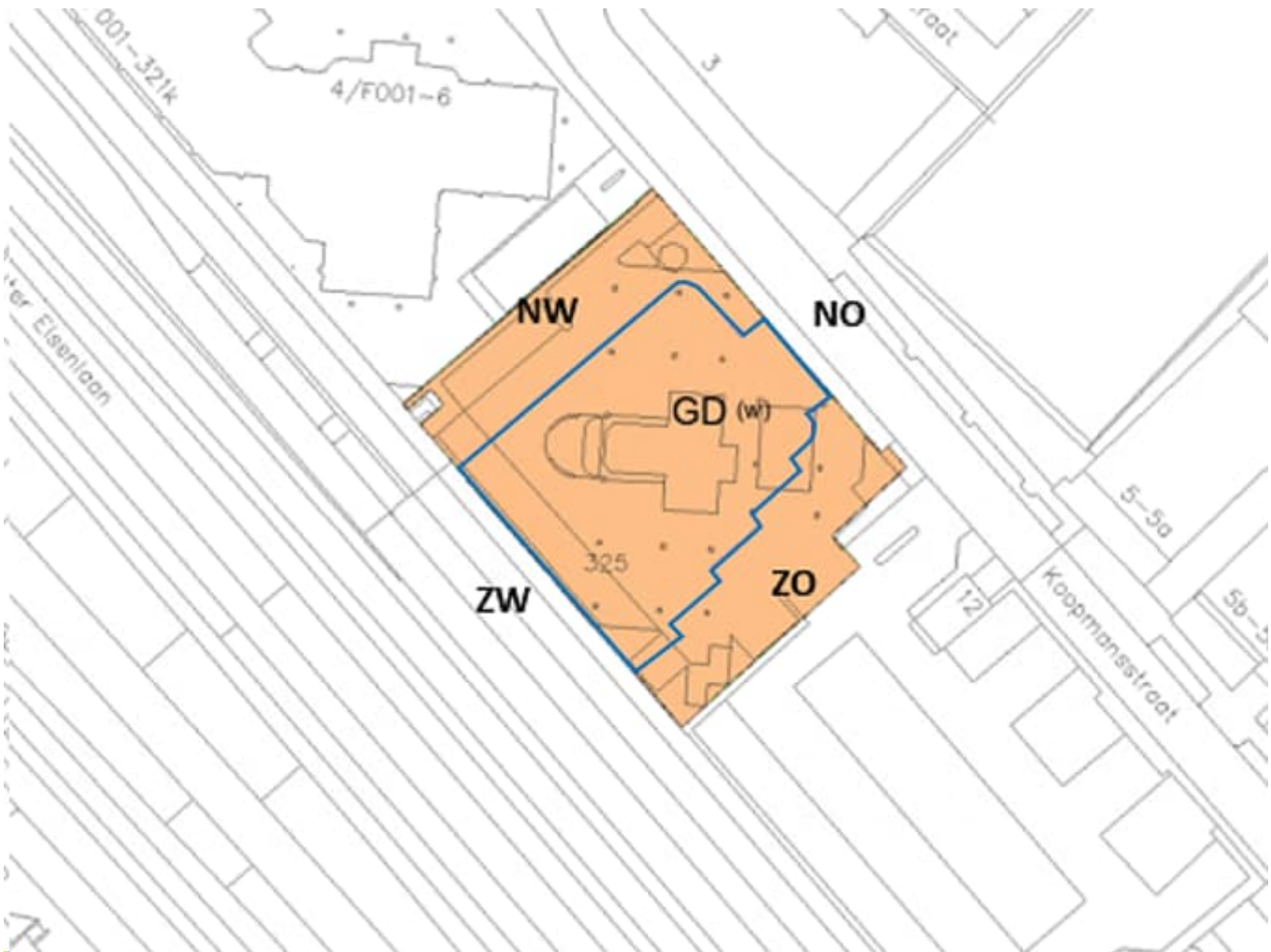
Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de doorgaande route Veraartlaan/Burgemeester Elsenlaan (inclusief trambaan), de rijksweg A4 / A13, de Koopmanstraat, de Handelskade en de Bordewijkstraat. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het bestemmingsplan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens de Handelskade (met een snelheidsregime van 30 km/uur) meegenomen.

Per weg is aangegeven wat de geluidsbelasting is, een overzicht is weergegeven in onderstaande tabel. In de tabel zijn per gevel de geluidsbelasting weergegeven van het rekenpunt met de hoogste geluidsbelasting

| Geveloriëntatie | Bronnen/maximale geluidbelasting L <sub>den</sub> in dB |                            |               |             |                 |                       |           |
|-----------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|---------------|-------------|-----------------|-----------------------|-----------|
|                 | Rijkswegen                                              | Burg. Elsenlaan + trambaan | Koopmanstraat | Handelskade | Bordewijkstraat | Handelskade 30 km/uur | Cumulatie |
| ZW              | <48-53                                                  | 55-62                      | 33            | 39          | 42              | 14                    | 61-66     |
| ZO              | 50-61                                                   | <48-58                     | <48-57        | 22          | 39              | 8                     | 58-63     |
| NO              | 53-58                                                   | 37                         | <48-59        | 30          | -               | 26                    | 61-64     |
| NW              | <48-52                                                  | <48-59                     | <48-57        | 40          | 39              | 27                    | 51-63     |

Tabel 4.3: Resultaten akoestisch onderzoek (bron: Buro Bouwfysica)

Voor het overzicht zijn de verschillende geveloriëntaties van het gebouw weergegeven in onderstaande figuur. Het bouwvlak van het gebouw is weergegeven in blauw.



Figuur 4.1 Geveloriëntaties van het beoogde gebouw.

Ten gevolge van het verkeer op de Rijkswegen, Burgemeester Elsenlaan (incl. trambaan) en Koopmansstraat is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Vanwege de Rijkswegen is tevens sprake van een overschrijding van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 53 dB ter plaatse van de gevels die zicht hebben op de Rijkswegen.

Voor de Rijksweg is dus sprake van overschrijdingen. In het rapport is geconcludeerd dat op of aan Rijkswegen op het gebied van maatregelen op planniveau geen eisen kunnen worden gesteld omdat het Rijksinfrastructuur betreft en maatregelen aan de bron of in de overdracht voor de gemeentewegen/trambaan niet doelmatig zijn, omdat deze stuiten op stedenbouwkundige en verkeerstechnische bezwaren almede onvoldoende effect genereren omdat deze niet leiden tot het verminderen van het aantal woningen met geluidluwe zijden en buitenruimte. Derhalve zijn maatregelen op woningniveau noodzakelijk. In het plan wordt hiermee rekening gehouden.

#### *Uitstralingseffecten*

De ontwikkeling van het Havenkwartier, waar de beoogde ontwikkeling onderdeel van is, leidt tot meer verkeer en daarmee tot meer geluid ten opzichte van de huidige situatie. De grootste verkeerseffecten zijn de toenames op de Veraartlaan (35% verkeerstoename), de Diepenhorstlaan (15% verkeerstoename) en de Burgemeester Elsenlaan (26% verkeerstoename). De geluidsbelasting op basis van deze verkeerstoename neemt naar verwachting met circa 1 dB toe op de Veraartlaan. Op de Burgemeester Elsenlaan en de Diepenhorstlaan blijft de toename van geluid onder de 1 dB.

Er kunnen significante (hoorbare) effecten optreden als de geluidbelasting met meer dan 1 dB toeneemt. Dit is het geval langs de Veraartlaan. Er bevinden zich echter geen geluidgevoelige bestemmingen langs deze weg. De toename van verkeerstromen door de ontwikkeling van Havenkwartier (waaronder de beoogde ontwikkeling) heeft hierdoor geen effect op de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen. Hiermee worden geen significante effecten door een toename van de geluidbelasting verwacht.

### 3.3 Bodem en water

#### *Bodem*

De beoogde ontwikkeling zelf heeft geen negatief effect op de bodemkwaliteit. Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de gedempte sloot een sterke verontreiniging met koper en PAK aangetoond is. Op het overig deel van het terrein zijn in de grond maximaal lichte verontreinigingen met diverse metalen, PAK, PCB en minerale olie aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met barium. In de grond zijn bijmengingen met metselpuin waargenomen. Derhalve dient de grond ter plaatse van de locatie als asbestverdacht te worden beschouwd.

Aanbevolen wordt om voorafgaand aan eventueel geplande grondwerkzaamheden een nader bodemonderzoek te verrichten naar de mate en omvang van de aangetroffen sterke verontreiniging met koper en PAK. Nader bodemonderzoek dient uitsluitend te verschaffen omtrent het feit of er ten aanzien van de verontreiniging in de grond sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming.

Naar aanleiding van het aantreffen van metselpuin dient de bodem te worden aangemerkt als asbestverdacht. Rekening dient te worden gehouden dat voorafgaand aan de herontwikkeling van de locatie / bij de aanvraag van een Omgevingsvergunning ten behoeve van nieuwbouw, een verkennend asbestonderzoek dient te worden uitgevoerd.

#### *Nader bodemonderzoek*

Op basis van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek, is een nader bodemonderzoek en verkennend asbestonderzoek uitgevoerd door bureau IDDS (d.d. 01-03-2022). Dit onderzoek is toegevoegd in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

Het uitgevoerde nader bodemonderzoek is niet volledig afgerond omdat de verontreiniging door middel van extra boringen afgeperkt moet worden. Het terrein is ten tijde van het schrijven van het bestemmingsplan nog in gebruik. De aanvullende boringen moeten bij het nader onderzoek na sloop van de bebouwing worden uitgevoerd. Voor het bestemmingsplan is de bodemkwaliteit voldoende inzichtelijk gemaakt en de initiatiefnemer heeft de saneringskosten (worstcase) begroot in de business case. Op basis van de bodemkwaliteit en de saneringsopgave is het bestemmingsplan hiermee financieel uitvoerbaar.

Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat ter plaatse geen asbest aanwezig is, maar dat er wel sprake is van een ernstige bodemverontreiniging met koper op het zuidelijk terreindeel. Hieruit blijkt dat nader onderzoek naar de verontreinigingen nodig is. Dit nader onderzoek wordt na de sloop uitgevoerd.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### *Water*

Het plangebied maakt geen deel uit van een grondwaterbeschermingsgebied. Langs de noord en oost rand van het plangebied loopt een regionale waterkering. De waterkering inclusief beschermingszone hebben in het bestemmingsplan Plaspoelpolder een dubbelbestemming waterstaat – waterkering. Het plangebied ligt deels in de beschermingszone van de regionale waterkering. Voor werkzaamheden in deze zone dient een vergunning op basis van de 'Keur' aangevraagd te worden. Dit beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid (door faalmechanismen) worden aangetast en inspectie, beheer en onderhoud niet worden belemmerd. De beoogde ontwikkeling onderdeel van de herontwikkeling

van het gehele Havengebied. Binnen de gehele herontwikkeling van het gebied wordt 15% extra oppervlakte water gerealiseerd. De beoogde ontwikkeling heeft dan ook geen negatief effect op het watersysteem.

Voor de realisatie van de Havenmeester is de wateropgave berekend. De wateropgave vanuit het convenant klimaatadaptief bouwen is hoger dan de wateropgave die voorkomt uit de watersleutel. Voor dit project wordt een N1 bui aan maatgevende bui genomen voor het berekenen van de waterberging. Dit zorgt ervoor dat hier voor 86,25 m<sup>3</sup> aan waterberging gerealiseerd moet worden. Deze berging kan binnen het plan gerealiseerd worden op privaat en openbaar terrein. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden milieuvriendelijke bouwmaterialen gebruikt gedurende de bouwfase. Negatieve effecten op de waterhuishoudkundige situatie als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen uitgesloten worden, mits een vergunning wordt aangevraagd voor werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering.

### 3.4 Natuur

#### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied ligt buiten beschermde natuurgebieden. Gezien de omvang van de ontwikkeling, de stedelijke ligging en de afstand kunnen effecten als verontreiniging, effecten op waterhuishouding, verstoring en versnippering worden uitgesloten. Stikstofgevoelig habitat ligt op circa 6,7 kilometer, gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand kunnen ook effecten als verzuring/vermesting worden uitgesloten.

Om de eventuele toename van stikstofdepositie op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden te bepalen is met het programma AERIUS Calculator een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming. Een complete memo is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

Uit de rekenresultaten blijkt dat voor de aanlegfase en de gebruiksfase geen sprake is van stikstofdeposities hoger dan 0,00 mol/ha/jaar op het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied. Derhalve is in het kader van de Wet natuurbescherming geen vergunning noodzakelijk. Vanuit dit aspect worden geen negatieve effecten verwacht.

#### *Soortenbescherming*

Bij ruimtelijke ontwikkeling is het vanuit natuurwetgeving van belang om na te gaan of er door de werkzaamheden significant negatieve effecten op beschermde natuurwaarden optreden. Onderdeel van de planvorming is de sloop van de bestaande bebouwing en de renovatie van een deel van de bestaande bebouwing. Dit kan impact hebben op habitats van beschermde soorten. Daarom is een Natuurtoets uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat in het plangebied zijn geen vogelsoorten te verwachten waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd. Voor de andere mogelijk aanwezige soorten broedvogels geldt dat het aanwezige groen moet worden verwijderd buiten het broedseizoen.

Met de genoemde maatregelen kunnen significante negatieve effecten uitgesloten worden.

### 3.5 Luchtkwaliteit

Er worden maximaal 199 woningen en 350 m<sup>2</sup> BVO commerciële ruimte mogelijk. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt 1.380 mvt/etmaal. Uit de NIBM-tool blijkt dat de maximale bijdrage NO<sub>2</sub> 0,78 µg/m<sup>3</sup> bedraagt en de maximale bijdrage voor PM<sub>10</sub> 0,21 µg/m<sup>3</sup>. Hierdoor heeft de beoogde ontwikkeling een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>). De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld aan het toetsen aan de grenswaarden. Voldaan wordt aan de luchtkwaliteitswetgeving.

**Tabel 3.2: Worst-case berekening m.b.v. NIBM-tool**

## Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                                      |                                       |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                              |                                       | 2025 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                         |                                       | 1380 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                |                                       | 1,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                      | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,78 |
|                                                                                                      | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,21 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                           |                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                                     |                                       |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |                                       |      |

Op basis van de NIBM-tool (tabel 3.2) is bepaald of Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. Dit betekent dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse, en dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht. Voor de gehele ontwikkeling van het Havenkwartier is in het kader van de m.e.r.-beoordeling een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat als gevolg van de gehele ontwikkeling geen grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof (jaar- en daggemiddelde) overschreden worden.

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

#### Externe veiligheid

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, liggen in de omgeving een LPG tankstation en een vuurwerkopslag plaats. Het plangebied ligt niet binnen de invloedsfeer/risico-contour van de LPG en Vuurwerkopslag. Er zijn geen relevante risicovolle inrichtingen in de omgeving aanwezig.

#### LPG tankstation

Per 1 juli 2019 heeft de gemeente Rijswijk de vergunning van het LPG-tankstation aan de Burgemeester Elsenlaan 156 ingetrokken. Door het intrekken van de vergunning is ook het transport van gevaarlijke stoffen naar het tankstation komen te vervallen. Het tankstation is hierdoor voor het gebied geen relevante risicobron meer.

#### Vuurwerkopslag

De vuurwerkopslag ligt op een afstand van circa 50 meter. Op basis van de risicokaart valt het plangebied buiten de veiligheidsafstanden van de vuurwerkopslag. De vuurwerkopslag vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Ten zuidoosten van het plangebied ligt een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding en ligt de A4 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de omgeving zijn verder geen relevante risicobronnen aanwezig.

### Buisleiding

Op een afstand van 510 meter ten oosten van het plangebied ligt een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding van de Gasunie gelegen. Het plangebied ligt buiten het plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  contour van de buisleiding en het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van 405 meter. De aardgastransportleiding vormt geen beperking voor het bestemmingsplan.

### A4

Het plangebied ligt op een afstand van circa 500 meter tot de A4. Over de A4 wordt stofcategorie LT2 (toxische vloeistof) vervoerd. De effectafstand hiervan is 880 meter. Het plangebied ligt buiten de plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  contour van de A4. Het plangebied ligt op een afstand van meer dan 200 meter van de A4 waardoor een berekening van het groepsrisico niet noodzakelijk is. Het plangebied ligt binnen de effectafstand van het toxisch scenario van de A4. Hiervoor dient een beknopte verantwoording van het groepsrisico gegeven te worden.

### A13

Het plangebied ligt op 1 kilometer afstand van de A13. Over de A13 wordt stofcategorie GT4 (toxisch gas) en stofcategorie LT3 (toxische vloeistof) vervoerd. Het plangebied ligt buiten de plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  contour van de A13. Het plangebied ligt binnen de effectafstand van het toxisch scenario van de A13 van 4000 meter.

### **Beknopte verantwoording van het groepsrisico**

In het kader van het wettelijk vooroverleg zal voor de verantwoording aanvullend advies gevraagd worden aan de veiligheidsregio. Op basis hiervan zal de verantwoording aangevuld worden.

### *Bestrijdbaarheid*

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn.

De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Tevens speelt een snelle alarmering ten allen tijde een belangrijke rol.

### *Bereikbaarheid*

Het plangebied wordt ontsloten op de Koopmansstraat vervolgens kan via de Limpergstraat of Handelskade de burgemeester Elzenlaan bereikt worden. De Burgemeester Elzenlaan is een doorgaande weg waarmee het plangebied aangesloten is op het regionale wegennet. Het gedegen wegennetwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede. Zo kan bijvoorbeeld via meerdere aanvalswegen een mogelijke brand geblust worden. Daarnaast kan via de Burgemeester Elzenlaan van de bron af worden gevlucht.

### *Zelfredzaamheid*

Ter plaatse van het plangebied wordt woon-werk gebied mogelijk gemaakt. De aanwezige personen zullen over het algemeen zelfredzaam zijn. Aanwezige kinderen, ouderen en gehandicapten worden wel beschouwd als verminderd zelfredzame personen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de ouders/verzorgers de verminderd zelfredzame personen kunnen begeleiden.

Als gevolg van een incident met toxische stoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen, denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handelwijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog



gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS), het luchtalarm. Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door een totaal pakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

#### *Conclusie*

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van het toxische scenario van de A4. Vanwege de afstand tot de A4 vormt het groepsrisico geen beperkingen voor het bestemmingsplan. Uit de beknopte verantwoording blijkt daarnaast dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd. Verder zijn in de omgeving geen relevante risicobronnen aanwezig voor het plangebied. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering.

#### **Risico's op rampen door klimaatverandering**

Er is geen sprake van een toename in verharding. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

#### **Risico's voor de menselijke gezondheid**

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant negatief effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

### **3.7 Cultuurhistorie en archeologie**

#### *Cultuurhistorie*

Op basis van toetsing aan de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Rijswijk en de Provincie Zuid-Holland blijken er geen beschermde cultuurhistorische waarden in het plangebied te liggen. Het plangebied is onbebouwd. De beoogde ontwikkeling heeft geen negatief effect op de cultuurhistorische waarde in Rijswijk.

#### *Archeologie*

In het kader van de gehele ontwikkeling van het Havenkwartier is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Uit het archeologische bureauonderzoek blijkt dat voor verschillende locaties archeologische vondsten te verwachten zijn. Nader onderzoek is nodig om dit vast te stellen. Om deze eventueel aanwezige waarden te beschermen wordt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Hiermee worden de archeologische waarden in de grond beschermd.

### **3.8 Sloop- en Aanlegwerkzaamheden**

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen te worden getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.



### 3.9 Mitigerende maatregelen

De volgende mitigerende maatregelen dienen genomen te worden:

- In verband met mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels is het van belang om werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen.



## 4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet gelegen is in een kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en beperkte omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.