

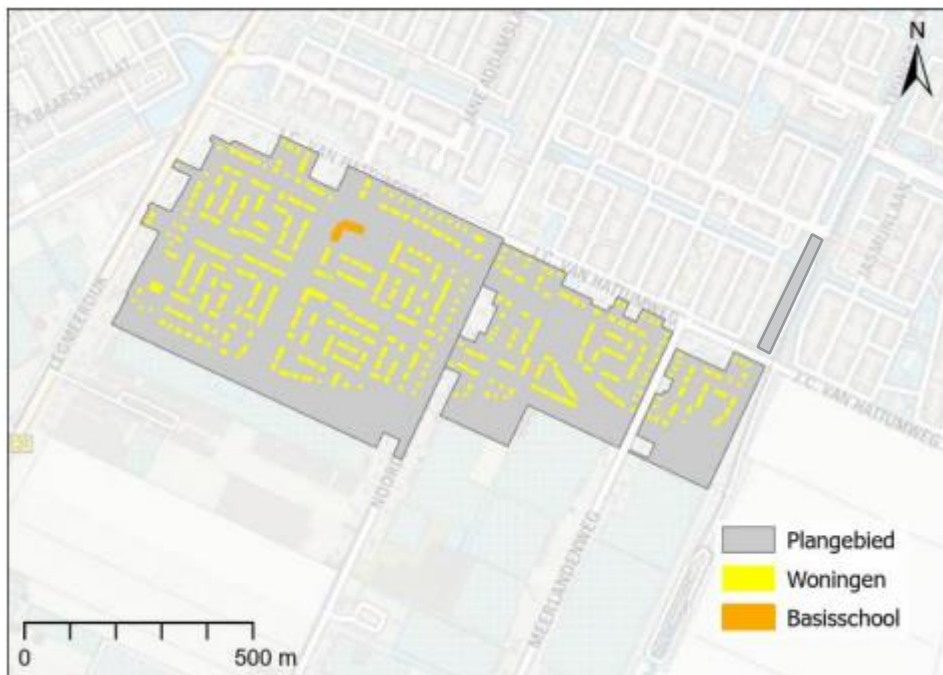
M.e.r.-notitie De Scheg Midden

Onderwerp: M.e.r.-notitie De Scheg Midden
Projectnummer: 51009291

Datum: 31-07-2024

1 Aanleiding

Voor de voorgenomen ontwikkeling De Scheg Midden, in combinatie met De Scheg West, in Amstelveen is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De plannen voor De Scheg West en De Scheg Midden omvat samen de realisatie van maximaal 1.260 woningen, een basisschool en kinderopvang en (mogelijk) een huisartsenpraktijk. De plangebieden samen betreffen het westelijke deel en het middendeel van het gebied De Scheg en zijn gelegen ten zuiden van de wijk Westwijk in Amstelveen.



Afbeelding 1.1: Locatie plangebied en toekomstige invulling - indicatief

De bouw van de woningen en de school is niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de voorgenomen ontwikkelingen planologisch mogelijk te maken is zowel voor De Scheg West als De Scheg Midden een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan De Scheg West is reeds vastgesteld door de gemeenteraad, op 18 oktober 2023, met bijbehorend (geactualiseerd) m.e.r.-beoordelingsbesluit de Scheg West van het college van 5 september 2023. Om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het nieuwe bestemmingsplan, moet worden getoetst of in het kader van deze ontwikkeling een milieueffectrapportage nodig is. Uit het Besluit

milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) volgt dat voor deze ontwikkeling een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

In deze notitie is de m.e.r.-beoordeling van de voorgenomen activiteit opgenomen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het voornemen (hoofdstuk 2), de m.e.r.- procedure (hoofdstuk 3) en de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 4).

2 Voornemen

Het voornemen is om De Scheg West en Midden in samenhang te ontwikkelen, maar de ontwikkeling van zowel De Scheg West als De Scheg Midden kan zelfstandig plaatsvinden. De deelgebieden West en Midden zijn mede daarom in twee bestemmingsplannen opgenomen. De voorgenomen ontwikkeling bestaat tevens uit het realiseren van een nieuwe gebiedsontsluitingsweg tussen West en Midden, en uit het realiseren van een nieuwe gebiedsontsluitingsweg tussen de Scheg Midden en de Hammarskjöldsingel (Westwijk).

Voor de planvorming is rekening gehouden met maximaal circa 1.260 woningen voor De Scheg West en Midden, en met dit woningaantal is rekening gehouden in de onderzoeken.

In het plangebied De Scheg Midden is het voornemen om 459 nieuwe woningen te realiseren. Het merendeel betreft grondgebonden woningen. Van de 459 woningen in het plan De Scheg Midden worden er 96 appartementen en tevens 96 sociale huurwoningen. Er is tevens een ruimtereservering voor een huisartsenpraktijk.

In het plangebied De Scheg West is het voornemen om maximaal 800 nieuwe woningen (waarvan 798 aanvullend) te realiseren. Het merendeel betreft grondgebonden woningen. Van de 800 woningen in het plan De Scheg West worden er 50 appartementen. In De Scheg West is een nieuwe school voorzien.

De Scheg bestaat uit drie deelgebieden: West, Midden en Oost. Voor De Scheg Oost, met maximaal 172 woningen, is reeds een nieuw bestemmingsplan onherroepelijk in werking getreden in het derde kwartaal van 2022.

De Scheg is in de Structuurvisie Amstelveen 2025+ al benoemd als toekomstige woningbouwontwikkeling. Deze structuurvisie is in 2011 vastgesteld. Op 30 september 2015 is voor De Scheg een Ontwikkelvisie vastgesteld door de gemeenteraad.

De ontwikkelende partijen hebben in overleg met de gemeente voor De Scheg West een stedenbouwkundig plan op laten stellen welke de basis vormt voor het bestemmingsplan. De gemeente heeft voor De Scheg Midden een stedenbouwkundig ontwerp laten maken welke de basis vormt voor het bestemmingsplan.

De nieuwbouwontwikkeling De Scheg krijgt een informeel karakter. Dit betekent dat het plan niet uitgaat van strakke lijnen, al zijn er wel enkele vaste lijnen die moeten worden aangehouden. De planontwikkeling sluit enerzijds aan op het landschap, waarbij de groene hoofdstructuren een landschappelijk karakter krijgen en daarmee ruim worden opgezet. Anderzijds krijgt de nieuwbouw, met het informele karakter, een 'dorpse' uitstraling, wat past bij het idee van 'buurtschappen' in het landschappelijk raamwerk.

Deelgebieden West en Midden worden met elkaar verbonden door middel van de Singel, een verbindende ontsluitingsweg voor autoverkeer en langzaamverkeer (fietser en voetganger), met daarnaast groen en water als belangrijke dragers voor de inrichting van dit structuurelement. De nieuwe gebiedsontsluitingsweg sluit in De Scheg West aan op de Weldam in Westwijk. In De Scheg Midden is de Singel is een glooiende herkenbare route die aansluit op de Hammarskjöldsingel en Loethoelilaan, via de (nieuwe) Verlengde Hammarskjöldsingel, en de daar gelegen tramhalte Westwijk. Op het kruispunt Loethoelilaan – (Verlengde) Hammarskjöldsingel wordt een rotonde aangelegd. In het centrale deel van De Scheg West en het zuiden van de Scheg Midden ligt een doorlopende fietsroute, in een groen blauwe setting, aansluitend op bestaande fietspaden, die tevens aansluiting biedt op de toekomstige school in De Scheg West.

De randen van de Scheg West en Midden vormen een onderdeel van de lintenstructuur. De woningen aan de linten worden ingepast tussen de bestaande bebouwing. Hier komen grotere kavels met een losse bebouwingskorrel. De randen sluiten zo goed aan op de omgeving.



Afbeelding 2.1: Stedenbouwkundig ontwerp De Scheg Midden – indicatief (03-06-2024)



Afbeelding 2.2: Stedenbouwkundig ontwerp De Scheg West - indicatief

3 Toets aan het Besluit m.e.r.

3.1 M.e.r.-procedure

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) geeft aan of voor een project een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing is. Voor de activiteiten die zijn opgenomen in de C-lijst van het Besluit m.e.r. geldt de zogenoemde m.e.r.-plicht. Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Voor de activiteiten die zijn opgenomen in de D-lijst van het Besluit m.e.r. geldt de zogenoemde m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor deze activiteiten geldt dat zij, afhankelijk van de omstandigheden, nadelige milieugevolgen kunnen hebben.

De onderhavige ontwikkeling betreft de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject, wat als activiteit is opgenomen in de D-lijst onder categorie D11.2 (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 Activiteit D2.2 uit het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Het Besluit m.e.r. geeft onder 'gevallen' per activiteit aan wat de relevante drempel is voor een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Met de aanleg van het onderhavige stedelijk ontwikkelingsproject worden de (indicatieve) drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet overschreden, aangezien het planvoornemen minder dan 2.000 woningen betreft en de oppervlakte van het plangebied kleiner is dan 100 hectare. Op basis hiervan geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Indien een activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dan dient op grond van de selectiecriteria in de 'Europese richtlijn milieueffectbeoordeling' te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten, een zogenaamde 'm.e.r.- beoordeling'. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

3.2 Doel van de notitie

De m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te bepalen of er bij de voorgenomen activiteit mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Op een objectieve wijze wordt de informatie verzameld en gepresenteerd die voor deze afweging noodzakelijk is. Op basis van de informatie in de notitie besluit het bevoegd gezag of een milieueffectrapport (MER) en een m.e.r.-procedure nodig is.

Bij de m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag expliciet te beoordelen of zij het noodzakelijk acht om de m.e.r.-procedure te doorlopen. Er kunnen twee uitkomsten zijn:

- belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet worden uitgesloten → er dient een m.e.r.-procedure te worden doorlopen;
- belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op → er wordt gemotiveerd aangegeven dat geen m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

Het uitgangspunt bij deze beoordeling is: **Nee, tenzij** (zie hiervoor verder kader 3.1).

Dit uitgangspunt betekent dat er geen nadere m.e.r. nodig is, tenzij er sprake is van mogelijke 'belangrijke nadelige gevolgen' voor het milieu op basis waarvan een dergelijke

procedure wel noodzakelijk moet worden geacht. Deze ‘belangrijke nadelige gevolgen’ moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van *Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten*. Het project dient te worden getoetst aan:

1. Kenmerken van de activiteit
 - a. Omvang van het project
 - b. Cumulatie met andere projecten
 - c. Gebruik natuurlijke hulpbronnen
 - d. Productie afvalstoffen
 - e. Verontreiniging en hinder
 - f. Risico op ongevallen
2. Plaats van de activiteit
 - a. Bestaand grondgebruik
 - b. Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied
 - c. Opnamevermogen milieu met aandacht voor specifieke gevoelige gebieden
3. Kenmerken van het potentiële effect
 - a. Bereik van het effect
 - b. Grensoverschrijdend karakter
 - c. Orde van grootte en complexiteit effect
 - d. Waarschijnlijkheid effect
 - e. Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect

In hoofdstuk 4 wordt de toetsing behandeld. Eerst wordt een beschrijving gegeven van de kenmerken van het project en de plaats van het project, en de potentiële effecten die daaruit naar voren komen. Vervolgens wordt ingegaan op de kenmerken van het potentiële effect. Hierbij wordt gekeken of er mogelijk (belangrijke) nadelige milieugevolgen ontstaan en of er verzachtende mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om eventueel het milieueffect te verminderen of teniet te doen.

4 M.e.r.-beoordeling

In dit hoofdstuk wordt getoetst of op basis van de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van het potentiële effect.

De m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het vastgestelde bestemmingsplan De Scheg West en het bestemmingsplan De Scheg Midden. Deze onderzoeken zijn opgenomen als bijlagen bij deze bestemmingsplannen.

In de tabellen in de navolgende paragrafen vindt de beoordeling/toets plaats aan de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

1. Kenmerken van het project	
	Het project betreft de bouw van maximaal 1.260 woningen en een school in het gebied De Scheg West en De Scheg Midden te Amstelveen. De ontwikkeling wordt planologisch mogelijk gemaakt door een nieuw bestemmingsplan voor De Scheg West en een nieuw bestemmingsplan voor De Scheg Midden. Het betreft een project (kolom 4) in de zin van het besluit m.e.r..
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	Het voornemen betreft activiteit D11.2 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen) uit het Besluit m.e.r. Drempelwaarden zijn: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Dit voornemen omvat: 1°. een oppervlakte van circa 35 hectare; 2°. een aaneengesloten gebied met in totaal maximaal 1.260 woningen, een school en een huisartsenpraktijk. Conclusie: het project blijft onder de drempelwaarden. Voor dit project is daarom geen 'formele' m.e.r.-beoordeling maar een m.e.r.-beoordeling nodig.
Cumulatie met andereprojecten	De plangebieden De Scheg West en De Scheg Midden maken onderdeel uit van het totale gebied De Scheg waarbinnen in totaal circa 1.430 woningen (inclusief De Scheg Oost) zijn voorzien. Het totaal blijft onder de drempelwaarde van activiteit D11.2. Voor het oostelijk deel geldt al een onherroepelijk bestemmingsplan.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen ¹	Voor het project wordt gebruik gemaakt van vernieuwbare natuurlijke hulpbronnen, zoals hout, glas, (bak)steen en grond. Deze hulpbronnen worden van buiten het plangebied aangevoerd. Er zijn geen andere natuurlijke hulpbronnen in het gebied aanwezig die invloed ondervinden van de voorgenomen activiteit. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen.

¹ Toelichting: Van gebruik van natuurlijke hulpbronnen kan sprake zijn als een ontwikkeling gevolgen heeft voor op, of in de nabijheid van de locatie aanwezige natuurlijke hulpbronnen. Denk bijvoorbeeld aan de onttrekking van grondwater of het delven van grondstoffen zoals zand of klei. Ook het kappen van bos als leefomgeving voor dieren of recreatiegebied voor mensen valt hieronder. Dit criterium is vooral van belang bij industriële activiteiten.

Productie afvalstoffen ²	Bij het bouwrijp maken van het terrein komt (sloop)afval vrij. Ookbij de bouw van woningen en school komt (bouw)afval vrij. Afvalstoffen die vrijkomen tijdens de gebruiksfase betreft o.a. huishoudelijk afval. (Bouw)afval wordt conform geldende wet- en regelgeving afgevoerd. Er is geen sprake van productie van (gevaarlijke) afvalstoffen met nadelige milieugevolgen.
Verontreiniging en hinder	<u>Verontreiniging:</u> Tijdens de aanleg kan als gevolg van het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal en materieel) en de werkzaamheden tijdelijk een beperkte en lokale verslechtering vande luchtkwaliteit optreden. In de gebruiksfase kan de verkeersaantrekkende werking leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Hierop wordt nader ingegaan onder '3. Kenmerken van het potentiële effect'. De ontwikkeling zal verder niet leiden tot een andere vorm van verontreiniging. <u>Hinder:</u> Tijdens de aanleg kan als gevolg van het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal en materieel) en de werkzaamheden lokaal een beperkte verkeershinder en geluidhinder optreden. In de gebruiksfase zal de woningbouwlocatie leiden tot een permanente verkeersaantrekkende werking. Dit leidt tot meer verkeersbewegingen op de toeleidende wegen en tot een extra parkeerbehoefte. De verkeersaantrekkende werking kan leiden tot geluidhinder bij omwonenden. Op mogelijke effecten als gevolg van hinder wordt nader ingegaan onder '3. Kenmerken van het potentiële effect'.
Risico op ongevallen	Het voornemen heeft geen betrekking op activiteiten en/of inrichtingen die extra risico's met zich meebrengen in het kader van externe veiligheid. Er wordt daarom geen toename van het risico op ongevallen verwacht. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen. Het oostelijk deel van De Scheg Midden ligt binnen het invloedsgebied van een hogedruk aardgasbuisleiding. Op mogelijke effecten met betrekking tot het risico op ongevallen wordt nader ingegaan onder '3. Kenmerken van het potentiële effect'.

² Afvalstoffen zijn stoffen (preparaten of voorwerpen) waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen (artikel 1.1, lid 1 Wet milieubeheer). Nadelige milieugevolgen kunnen ontstaan bij het vrijkomen van gevaarlijke afvalstoffen.

2. Plaats van de projecten	
Bestaande grondgebruik	Het plangebied is momenteel agrarisch in gebruik, deels als landbouw en deels als tuinbouw (kassen). Aan de Legmeerdijk, Noorddammerweg, Meerlandenweg en J.C. van Hattumweg zijn daarnaast woningen aanwezig.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied.	Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied. In het plangebied komen verder geen bijzondere natuurlijke hulpbronnen voor.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	<i>Natuur, Wet natuurbescherming</i> Het plangebied ligt op ruim zes kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Botshol. In potentie kunnen er effecten op/in Natura 2000-gebieden optreden. Op de mogelijke effecten op natuur wordt nader ingegaan onder '3. Kenmerken van het potentiële effect'. <i>Natuur, NNN en natuur buiten de NNN</i> Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied ligt ook niet in de directe nabijheid van weidevogelleefgebieden of ganzenfoerageergebieden. <i>Soorten</i> In het deelgebied Midden kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels en verblijfplaatsen van vleermuizen voorkomen. Tevens kunnen rugstreeppadden en kleine marterachtigen (bunzing, wezel en hermelijn) in het plangebied voorkomen. Voor het deelgebied West is reeds vastgesteld dat voorgenoemde soorten niet verwacht worden. Er vindt voor deelgebied Midden nog nader onderzoek naar deze soorten plaats. <i>Landschappelijke en cultuurhistorische waarden</i> De kenmerkende cultuurhistorische landschapswaarden zijn meegenomen bij opstellen van het stedenbouwkundig plan voor het gebied en blijven in het plan behouden. Er wordt rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in de bebouwingslinten en de verkavelingsstructuur sluit aan op de kavelstructuur van het landschap. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aantasting van kenmerken van de aanwezige cultuurhistorische waarden. <i>Archeologie</i> Volgens de gemeentelijke archeologische beleidskaart heeft het plangebied grotendeels een lage verwachting op archeologie gezien de ligging binnen een droogmakerij. Er is archeologisch

	bureauonderzoek uitgevoerd. In de omgeving van De Scheg West en De Scheg Midden is inventariserend onderzoek uitgevoerd in gebieden met een zelfde verwachting. Met name het boor- en vervolgens proefsleuvenonderzoek in De Scheg Oost en het booronderzoek in de Oosteindedriehoek in Aalsmeer is hierbij van belang. Beide onderzoeken zijn in 2021 uitgevoerd. In de Oosteindedriehoek zijn geen afzettingen gevonden die wijzen op een leefbaar milieu. In De Scheg Oost was wel een mogelijk bewoonbare oeverwal aangeboord maar bij het proefsleuvenonderzoek bleek dat deze oeverwal laaggelegen waardoor deze toch niet of weinig geschikt was voor bewoning. In dit gebied heeft ook erosie plaatsgevonden. Beide onderzoeken gecombineerd wijzen er op dat de kans klein is dat in het plangebied sprake is van archeologisch relevante geologische eenheden. Het in kaart brengen van de geologische ondergrond heeft nu weinig toegevoegde waarde meer en de kans is klein dat er bij de uitvoering van de plannen archeologische waarden verstoord kunnen worden. Vervolgonderzoek in De Scheg West en De Scheg Midden is niet noodzakelijk. <i>Bodem</i> Voor zowel De Scheg West als De Scheg Midden is een vooronderzoek bodem uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken worden geen belemmeringen voorzien voor de voorgenoemde bestemmingsplanwijziging. Eventuele verontreinigingen zijn naar verwachting beperkt van omvang. Risico's van een dergelijke verontreiniging kunnen op betrekkelijk eenvoudige wijze worden weggenomen. De bodemkwaliteit leidt niet tot negatieve gezondheidseffecten aan de toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied. Tevens zal de bodemkwaliteit niet verslechteren als gevolg van de ontwikkelingen. <i>Water en klimaatadaptatie</i> De toename aan verharding wordt gecompenseerd door het graven van water. De wateropgave voor De Scheg West bedraagt op grond van het door het waterschap AGV vastgestelde compensatiepercentage circa 10.000 m². In het plan is een wateroverschot opgenomen van circa 11.000 m². De wateropgave voor het plangebied De Scheg Midden is circa 6.500 m². Ook voor De Scheg Midden wordt voldaan aan de compensatieplicht van het waterschap. Het plan heeft daarbij een wateroverschot van circa 17.000 m² (ontwerp 2023). Het huidige ontwerp wijkt daarbij niet dermate af dat een andere conclusie dan deze wordt verwacht.
--	---

	De inrichting van het plangebied moet voldoen aan de regionale en gemeentelijke eisen op het gebied van klimaatadaptatie (waterretentie en hittestressbestrijding). Uit de verrichte hittestress toetsing blijkt dat aan de eisen voor hittestress voldaan kan worden. In het plan wordt extra wateroppervlak gerealiseerd, mede om de waterretentie op orde te hebben.
--	---

Op basis van (1) de kenmerken en (2) de plaats van het project zijn de volgende mogelijk belangrijk nadelige gevolgen naar voren gekomen:

- Aantasting van waardevolle gebieden (Natura 2000) en soorten.
- Verkeershinder, geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Op deze mogelijke gevolgen wordt bij '3. Kenmerken van het potentiële effect' ingegaan. Overige belangrijke nadelige gevolgen zijn niet te verwachten.

3. Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Alleen de effecten van stikstofdepositie treden op tot enkele kilometers afstand van het plangebied. In alle andere gevallen zullen potentiële effecten lokaal optreden, in of direct grenzend aan het plangebied.
Grensoverschrijdend karakter	Er zijn geen landsgrensoverschrijdende effecten.
Orde van grootte en complexiteit effect	Natuur <i>Wet natuurbescherming, Natura 2000-gebieden</i> Om de effecten op natuur in beeld te brengen is een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat het dichtst bijgelegen Natura 2000-gebied op circa 6 km van het plangebied ligt. Dit betreft het Natura 2000-gebied Botshol. Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000-gebieden, zijn negatieve effecten als gevolg van oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging, verstoring door verlichting, verstoring door mechanische effecten, uitgesloten. Wel hebben de voorgenomen werkzaamheden mogelijk een negatief effect op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Daarom zijn onderzoeken uitgevoerd naar de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Voor zowel De Scheg West als De Scheg Midden is een toename van de stikstofdepositie >0,00 mol/ha/jaar in een aantal omliggende Natura 2000-gebieden berekend, op basis van de gehanteerde uitgangspunten en zonder salderen (ten hoogste 0,01 mol/ha/jaar). Met toepassing van interne saldering met de emissies van de in de referentiesituatie in het plangebied

	beschikbare glastuinbouwcomplexen, is aangetoond dat er ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake is van een netto toename aan stikstofdepositie in de gebruiksfase en realisatiefase. Bij de berekening van de realisatiefase is ook de gebruiksfase voor 6/7^e deel (De Scheg West) en 3/4^e deel (De Scheg Midden) meegenomen, waarbij is gerekend met de bouw van circa 115 woningen per jaar. In de berekening is rekening gehouden met de school en met de huisartsenpraktijk. <i>Wet natuurbescherming, Soortenbescherming</i> In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van Huismus. Tevens is er potentie voor verblijfplaatsen van vleermuizen en kunnen rugstreeppadden en kleine marterachtigen (bunzing, wezel en hermelijn) in het plangebied voorkomen. Daarom is voor De Scheg West nader onderzoek reeds uitgevoerd. Uit het soortgericht onderzoek naar de aan- dan wel afwezigheid van de huismus, vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger), kleine marters (bunzing, hermelijn en wezel) en rugstreeppad blijkt dat geen beschermde soorten of functies in het plangebied van De Scheg West aanwezig zijn. De kans op en/of mate van de aanwezigheid van de soorten in De Scheg Midden kan daarmee lager worden ingeschat. Door uitvoering van werkzaamheden is het mogelijk dat rugstreeppad het projectgebied koloniseert vanuit de wijde omgeving. Dit dient voorkomen te worden door het naleven van de opgestelde voorzorgsmaatregelen. Er is een verkennend en nader onderzoek uitgevoerd voor het plandeel van De Scheg Midden rondom de Verlengde Hammarskjöldsingel. Hierin zijn geen beschermde soorten aangetroffen. <u>Conclusie:</u> Het aanvragen van een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is voor De Scheg West niet noodzakelijk. De Wet natuurbescherming staat de planvorming hier niet in de weg. Voor De Scheg Midden wordt nog aanvullend soortenonderzoek uitgevoerd. Met een mitigatie- en compensatieplan met maatregelen kunnen negatieve effecten op soorten worden voorkomen. Met een gedegen onderbouwing en mitigatie- en compensatieplan is het (indien nodig) haalbaar een ontheffing Wet natuurbescherming te verkrijgen voor het plan De Scheg Midden. Verkeer Er is door het verkeersadviesbureau Goudappel onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten verkeers-generatie en de verkeersafwikkeling van De Scheg West en De Scheg Midden gezamenlijk. Het plan De Scheg Oost is als autonome ontwikkeling in het verkeersonderzoek meegenomen, en heeft tevens (qua autoverkeer) geen directe verbinding met
--	---

	Midden en West. Uit de berekeningen van de verkeersgeneratie blijkt dat de totale verkeersgeneratie van de planontwikkeling van De Scheg West en Midden circa 6.500 ritten bedraagt. Op het netwerk zorgt dit extra verkeer voor een aanzienlijke toename op diverse wegen. Wel blijft de totale verkeersintensiteit op veel wegen onder de streefwaarde. Op de Meerlandenweg (ontbreken fietspad), Asserring, Jane Addamslaan (beiden aanwezigheid tweezijdig langsparkeren) en Bovenkerkerweg (overschrijding wenselijke wachttijd voor fietsers) wordt de streefwaarde overschreden. Op de Meerlandenweg strookt de toekomstige intensiteit niet met de aanwezige fietsvoorzieningen. De daadwerkelijke hinder zal meevallen door beperkte fietsintensiteiten, maar voor een situatie in overeenstemming met richtlijnen voor fietsvoorzieningen is de aanleg van een fietspad nodig. Voor de Asserring en Jane Addamslaan maakt enige hinder met parkeren, dat de sluiproute minder aantrekkelijk wordt. Wezenlijk hinderlijke situaties worden niet verwacht. De overschrijding van de streefwaarde is op de Bovenkerkerweg zeer gering en leidt slechts tot kleine mogelijke hinder. Uit de kruispuntanalyse blijkt dat het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan de toegenomen intensiteiten goed kan verwerken. Hetzelfde geldt voor de VRI op het kruispunt tussen de Burgemeester Wiegelweg en de Hammarskjöldsingel en de eventuele rotonde voor een extra aansluiting met de Legmeerdijk kan verbinden. Bij deze kruispunten is de vormgeving goed in staat de intensiteiten bij ontwikkeling van De Scheg af te wikkelen, ook in geval dat de directe aansluiting op de Legmeerdijk niet wordt gerealiseerd. Voor de rotonde Legmeerdijk-Jane Addamslaan-Snoekbaarsstraat is de situatie anders. Deze rotonde kan de hoge intensiteiten in de autonome situatie in beperkte mate aan en slechts met veelal hoge verliestijden afwikkelen. Met name in de avondspits kan het verkeer zeer slecht worden afgewikkeld, maar ook in de ochtendspits ontstaan in meerdere richtingen lange wachtrijen/tijden. Het toevoegen van de Scheg West en Midden resulteert logischerwijs in een verdere toename van de gemiddelde verliestijden, maar is dus niet de oorzaak van de slechte verkeersafwikkeling. Een eventuele extra aansluiting op de Legmeerdijk vanuit De Scheg geeft niet een wezenlijk verschil in de verkeersafwikkeling op de rotonde. Tevens is onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten in het geval alleen De Scheg West wordt ontwikkeld. De verkeerseffecten op de Weldam, Jane Addamslaan en
--	--

	Legmeerdijk zullen dan niet wezenlijk anders zijn dan met de totale ontwikkeling. <u>Conclusie:</u> Met uitzondering van enkele locaties blijft de totale verkeersintensiteit op de wegen in de directe omgeving onder de streefwaarde. Op de locaties waar een overschrijding plaatsvindt, wordt geen wezenlijke hinder verwacht en zijn voor zover nodig maatregelen te treffen. De verkeersafwikkeling op de kruispunten is op orde met uitzondering van het kruispunt Legmeerdijk–Jane Addamslaan. De ontwikkeling van De Scheg West en Midden leidt echter niet tot een wezenlijke verslechtering ten opzichte van de autonome situatie. Het is onduidelijk of de huisartsenpraktijk in De Scheg Midden is meegenomen in het verkeersonderzoek. Er wordt niet verwacht dat dit dermate relatief een toename aan verkeersgeneratie oplevert ten opzichte van het overig programma dat dit een andere conclusie oplevert dan hierboven beschreven. Geluid <u>Railverkeerslawaaï</u> De geluidsbelasting ten gevolge van de trambaan direct ten oosten van De Scheg Midden bedraagt ten hoogste 50 dB. De ten hoogste toelaatbare waarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Verlening van hogere waarden is nodig voor dit bouwvlak, waar maximaal 46 woningen in worden bestemd. Aangezien de overschrijding slechts 2 dB bedraagt op de meest oostelijke grens van het bouwvlak wordt het aanvaardbaar geacht om de hogere waarden van 50 dB te verlenen. <u>Wegverkeerslawaaï</u> Er zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd naar de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer als gevolg van De Scheg Midden en De Scheg West. Zoals onder het kopje ‘verkeer’ is aangegeven leidt het alleen ontwikkelen van De Scheg West niet tot wezenlijk andere verkeerseffecten dan de totale ontwikkeling. De geluidbelasting zal daarmee ook niet significant anders zijn. <i>Nieuwe woningen De Scheg West</i> De geluidbelasting als gevolg van de wegen N231 Legmeerdijk, (Verlengde) Weldam en de nieuwe gebiedsontsluitingsweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van geplande woningen. Het treffen van maatregelen aan deze wegen of maatregelen in het overdrachtsgebied is onderzocht. Deze maatregelen bieden niet voor alle wegen voldoende soelaas om de
--	---

	geluidsbelasting onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB te brengen of zijn vanuit praktisch oogpunt niet mogelijk. Daarom blijft over het aanvragen van een hogere waarde. In het onderzoek is per wegvak een overzicht gegeven van het aantal woningen waarvoor een hogere waarde aangevraagd dient te worden. De betreffende woningen hebben allemaal minimaal één geluidluwe gevel. Voor het onderwijsgebouw dient ten gevolge van verkeer op de (Verlengde) Weldam een hogere waarde aangevraagd te worden. De gecumuleerde geluidbelasting bij de eerstelijns bebouwing is ten hoogste 65 dB rond de Legmeerdijk, ten hoogste 63 dB rond de Verlengde Weldam en ten hoogste 60 dB rond de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. De geluidbelastingen zijn berekend op de bouwvlakgrenzen. Dit geeft een indicatie van de geluidbelasting op de eerstelijns bebouwing binnen de bouwvlakken. Daarnaast is er gerekend zonder bebouwing; na realisatie van de woningen zal de afscherpende werking van de eerstelijns bebouwing de geluidbelasting verlagen op de woningen die erachter liggen. Tevens kan worden gesteld dat alle woningen zodanig gesitueerd zullen zijn dat iedere woning tenminste één geluidluwe gevel heeft. Vanwege deze redenen wordt de beoogde woningbouw in plan De Scheg West als akoestisch acceptabel beschouwd. In de gevels van de verblijfsgebieden/-ruimten gelegen aan de geluidbelaste zijde dienen wellicht maatregelen te worden getroffen om aan eis voor de binnenwaarde uit het Bouwbesluit te voldoen. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit geluiddempende ventilatievoorzieningen (suskasten) of een mechanisch gebalanceerd ventilatiesysteem en akoestische beglazing, in combinatie met een goede naad- en kierdichting. <i>Nieuwe woningen De Scheg Midden</i> De geluidsbelasting ten gevolge van de gezoneerde wegen overschrijden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van een aantal van de geplande woningen. De overschrijdingen in het plangebied De Scheg Midden worden veroorzaakt door het wegverkeer op de nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Voor de woningbouw biedt het treffen van bron- en/of overdrachtsmaatregelen voor de voorgenoemde weg onvoldoende soelaas om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, en/of zijn vanuit praktisch oogpunt niet mogelijk. Daarom resteert het verlenen van hogere waarden. De ten hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting van alle wegen samen bedraagt 62 dB. Dit betreft de situatie zonder aanvullende maatregelen. In de gevels van de verblijfsgebieden/-
--	--

	ruimten gelegen aan de geluidbelaste zijde, dienen wellicht maatregelen te worden getroffen om aan de eis voor de binnenwaarde uit het Bouwbesluit te voldoen. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit geluiddempende ventilatievoorzieningen (suskasten) of een mechanisch gebalanceerd ventilatiesysteem en akoestische beglazing, in combinatie met een goede naad- en kierdichting. <i>Bestaande woningen</i> De nieuwe gebiedsontsluitingsweg veroorzaakt een geluidsbelasting van ten hoogste 54 dB op de eerstelijns bestaande bebouwing tussen de J.C. van Hattumweg en de Hammarskjöldsingel, en overschrijdt daarmee de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen worden hier niet doelmatig geacht (geluidsreducerend wegdek is financieel niet doelmatig, het verlagen van de rijsnelheid is ter beoordeling van het bevoegd gezag maar verlaagt de geluidbelasting niet naar maximaal 48 dB en geluidsschermen zijn niet inpasbaar). Er dienen daarom hogere waarden te worden verleend voor 18 woningen. De gecumuleerde geluidbelasting hier is ten hoogste 63 dB exclusief aftrek conform artikel 3.4 RMG 2012. De aansluiting van de Verlengde Hammarskjöldsingel op de Loethoelilaan betreft ter hoogte van de Hammarskjöldsingel een reconstructie omdat de toename aan geluidsbelasting van ten hoogste 2 dB hoger is dan de hoogst toelaatbare toename van 1,5 dB. Maatregelen worden hier niet doelmatig geacht (geluidsreducerend wegdek is financieel niet doelmatig, het verlagen van de rijsnelheid is ter beoordeling van het bevoegd gezag maar verlaagt de geluidbelasting niet naar maximaal 48 dB en geluidsschermen zijn niet inpasbaar). Er dienen daarom hogere waarden te worden aangevraagd voor de woningen met een geluidbelasting van 49 of 50 dB veroorzaakt door de Hammarskjöldsingel. Dit betreft de woningen: Loethoelilaan 139, Paul Rodenkolaan 1-15. Ter hoogte van de Loethoelilaan neemt de geluidbelasting niet toe, waardoor hier ook geen sprake is van een reconstructie-effect. De toename aan verkeer op de Weldam zorgt voor ten hoogste 8 dB toename in de geluidbelasting op bestaande woningen. Er zal daarom stiller wegdek worden toegepast, wat leidt tot een resterende toename van ten hoogste 5 dB. Nadere bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen bieden onvoldoende soelaas en/of zijn niet uitvoerbaar. Op het moment van bouw van woningen in De Scheg West zal, voor zover nodig, voor de betreffende woningen aan de Weldam worden aangeboden om met gevelmaatregelen te voldoen aan een geluidsniveau in de ruimten van ten hoogste 33 dB (binnenwaarde). Deze geluidwerende voorzieningen kunnen bestaan uit het aanbrengen van isolatie, het vervangen van roosters (plaatsen
--	--

	van suskasten) en het toepassen van muurdempers. Luchtkwaliteit Er is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd voor De Scheg West en De Scheg Midden gezamenlijk. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek komt naar voren dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, de uurgemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀ niet worden overschreden door de planontwikkeling. Dit geldt ook voor de Verlengde Hammarskjöldsingel. Hiermee voldoet het plan ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Tevens blijkt uit het onderzoek dat ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Als de berekende luchtconcentraties in de plansituatie worden vergeleken met de huidige luchtconcentraties in de NSL-monitoringstool dan blijkt dat de luchtconcentraties slechts gering toenemen. <u>Conclusie:</u> er is geen sprake van belangrijk nadelige effecten voor de luchtkwaliteit. De resultaatwaarden in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn dermate laag vergeleken met de grenswaarden dat er vanuit mag worden gegaan dat de extra verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van een huisartsenpraktijk (niet meegenomen in verkeersmodel) niet zorgt voor andere resultaten en conclusies dan hierboven benoemd. Externe veiligheid Een gedeelte van het plangebied De Scheg Midden is gelegen binnen het invloedsgebied en binnen de 100% letaliteitscontour van hoge druk aardgasbuisleiding W-540-01 van Gasunie. De voorgenomen ontwikkelingen zijn getoetst aan de normen in het Bevb. De ontwikkeling van de personendichtheid in het plangebied heeft geen effect op de hoogte van het groepsrisico. Voor de bestaande situatie en nieuwe situatie wordt een groepsrisico berekend van maximaal 0,066 maal de oriëntatiewaarde. In de bestaande en nieuwe situatie bedraagt het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De gasleiding heeft enkel invloed op De Scheg Midden. Gezien de circa 14,8 meter diepe ligging van de gasleiding ter hoogte van de nieuwbouw De Scheg Midden zal het werkelijke invloedsgebied veel kleiner zijn, en zal de kans op het optreden van een risicoscenario kleiner zijn en zullen de effecten van een risicoscenario (ontploffing en/of brand) beperkt(er) zijn ter plaatse van de nieuwe woningen. Het risico bij de nieuwe woningen is zeer beperkt te noemen. Het risico ter plaatse van bestaande woningen verandert niet of zeer gering. Bij planuitvoering kunnen zonder goedkeuring en begeleiding van de Gasunie geen werkzaamheden plaatsvinden nabij de nieuwe weg.
--	--

Waarschijnlijkheid effect	In de aanlegfase kan er tijdelijk overlast optreden voor omwonenden als gevolg van bouwverkeer en aanlegwerkzaamheden. In de gebruiksfase worden geen belangrijk nadelige effecten verwacht.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	De aanlegfase leidt tijdelijk tot beperkte effecten (bouwverkeer, geluid, luchtkwaliteit), na de bouwfase verdwijnen deze effecten. In de gebruiksfase worden geen nadelige effecten voor het milieu verwacht.
Gezien de omvang van de activiteiten in relatie tot de drempelwaarden en te verwachten effecten, zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu uit te sluiten. Nader onderzoek in een MER is dan ook niet noodzakelijk.	