

Gebiedsontwikkelingen Duivenvoordecorridor

<i>datum</i>	30 augustus 2023	<i>project</i>	Gebiedsontwikkeling Duivenvoordecorridor
<i>vestiging</i>	Den Haag	<i>betreft</i>	Milieueffectenstudie
<i>uw kenmerk</i>	-	<i>versie</i>	3
<i>ons kenmerk</i>	M.2023.0380.05.N001	<i>auteur</i>	M. (Martijn) Stroeken
<i>2e lezer/secr.</i>	BK OZU	<i>contactpersoon</i>	ir. M.H.J. (Mark) Bakermans
		<i>e-mail/telefoon</i>	bk@dgmr.nl/088 346 78 50

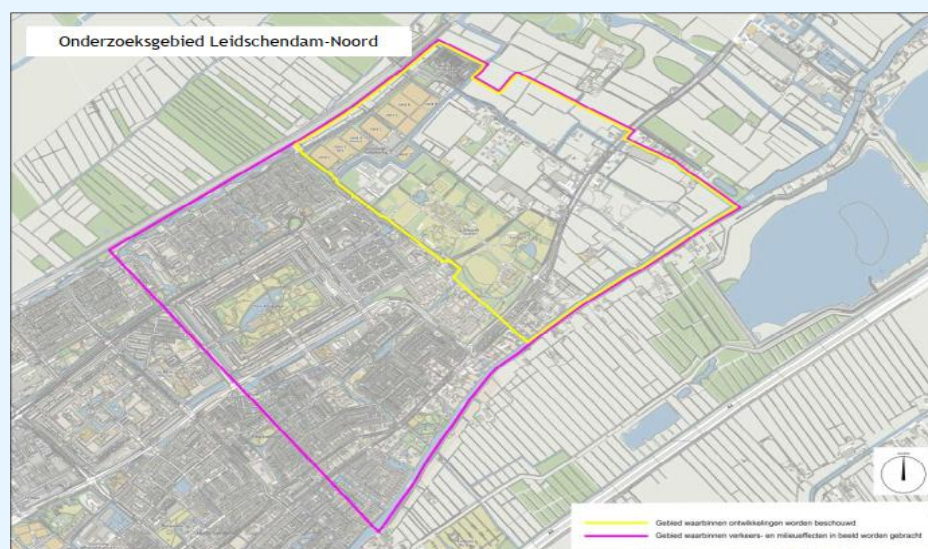
Milieueffectenstudie

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Leidschendam-Voorburg heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. (hierna DGMR) de voorliggende milieueffectstudie opgesteld.

De aanleiding voor deze milieueffectstudie zijn nieuwe gebiedsontwikkelingen in Leidschendam-Noord. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft recent bestemmingsplannen vastgesteld voor ruimtelijke ontwikkelingen in Schakenbosch, Vlietvoorde en Vliethaven. Bij deze bestemmingsplanprocedures zijn, conform de wettelijke bepalingen, de milieueffecten beoordeeld. Meerdere bewoners in het gebied hebben twijfels geuit over de effecten van de toename in het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in de Duivenvoordecorridor.

Om deze reden heeft de gemeente besloten voor een integrale beoordeling onderzoek te doen naar de effecten voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit van alle plannen in de Duivenvoordecorridor. In deze notitie zijn deze drie milieuaspecten beschouwd en de gevolgen voor het milieu van de beoogde ontwikkelingen beoordeeld. In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied van de ontwikkelingen weergegeven. Het gele gebied is het gebied waarbinnen de woningbouwontwikkelingen beoogd zijn en het gehele paarse gebied is meegenomen bij het onderzoek naar de milieueffecten van de ontwikkelingen.



figuur 1: onderzoeksgebied voor ontwikkelingen in Leidschendam-Noord (paarse vlak)

2. Kenmerken van het project

De gemeente Leidschendam-Voorburg wenst een aantal woningbouwontwikkelingen door te voeren in de Duivenvoordecorridor in Leidschendam-Noord. Voor deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn de volgende bestemmingsplannen vastgesteld:

- ‘Schakenbosch’, onherroepelijk vastgesteld op 9 maart 2021 (NL.IMRO.1916.Schakenbosch-VG04)
- ‘Vlietvoorde’, onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2021 (NL.IMRO.1916.Vlietvoorde-VG01)
- ‘Vliethaven’, onherroepelijk vastgesteld op 22 september 2020 (NL.IMRO.1916.Vliethaven-VG01)

In het gebied vindt een transformatie plaats, waarbij glastuinbouw plaatsmaakt voor natuurontwikkeling en woningbouw. De ontwikkelingen hebben als peiljaar 2030. Ingeschat wordt dat er in het gebied in totaal ongeveer 750 woningen worden gerealiseerd volgens de verdeling in onderstaande figuur. De aantallen woningen in de figuur zijn de aantallen die de gemeente verwacht per locatie.



Momenteel bevinden zich in deze verschillende gebieden woningen, groengebied, bosgebied en gemengd gebied. Voor de ontwikkeling van deze gebieden is een bestemmingsplan vastgesteld en kan daarom woningbouw worden gerealiseerd.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De belangrijkste milieueffecten van deze ontwikkelingen zijn verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Deze milieueffecten hebben invloed op de bewoners in de directe omgeving en op ruimere afstand. Daarom is in dit geval ervoor gekozen deze aspecten in deze milieueffectstudie te beschouwen.

3.1 Verkeer

Door Sweco is een rapportage verkeersonderzoek (*'Rapportage verkeersonderzoek Veursestraatweg', 51014062 v1, d.d. 6 april 2023*) uitgevoerd. In dit onderzoek is de verkeersgroei onderzocht aan de hand van een worst-case benadering. Allereerst is de I/C-ratio onderzocht, deze verhouding tussen de intensiteit en capaciteit geeft de kans op file aan. Kijkend naar de IC-ratio's zijn er geen knelpunten zichtbaar en verslechtert de situatie niet door de toekomstige woningbouwontwikkeling.

Verder is de belastinggraad per kruispunt onderzocht, wat de kans op overbelasting van een kruispunt aangeeft. De woningbouwontwikkelingen verhogen de belastinggraad op de verschillende kruisingen niet significant. Op het kruispunt Veursestraatweg - Parnashofweg - Schakenbosch en het nieuwe kruispunt ter hoogte van Noortheylaan zonder middenberm moeten enkele voertuigen vanaf de zijwegen soms iets langer wachten voordat zij de kruising op kunnen rijden. Door de lage intensiteit ontstaan hier geen problemen. Andere kruispunten aan de Noordsingel zijn in de toekomst wel zwaar belast, echter zijn deze kruispunten zonder woningbouwontwikkelingen ook al zwaar belast door autonome groei. Voor deze kruispunten moet de nieuwe Rijnlandroute ervoor zorgen dat er geen extra belasting is in de toekomst.

Uit deze verkeersstudie blijkt dat de belastinggraden van de kruispunten en IC-waardes van wegvakken voldoen aan de capaciteiten in het netwerk. De geplande woningbouwontwikkelingen zorgen niet voor significante verschillen ten opzichte van de huidige situatie. Belangrijke nadelige gevolgen op de omgeving vanwege hinder door verkeer zijn hiermee uitgesloten. De wijzigingen in de verkeersstromen kunnen wel gevolgen hebben voor het geluid en de luchtkwaliteit in de omgeving. Daarom is hier separaat onderzoek naar gedaan.

3.2 Geluid

Om het effect van de gewijzigde verkeersstromen op het geluid in de omgeving te bepalen, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (*'Onderzoek naar akoestische effecten nieuwe ontwikkelingen Leidschendam-Noord', DGMR-rapport met kenmerk M.2023.0380.00.R001 van 30 augustus 2023*). Het rapport beschrijft de akoestische gevolgen van de verkeersontwikkelingen in Leidschendam-Noord. De drie beoordelingscriteria van dit onderzoek zijn (1) de omvang geluidsbelast oppervlak, (2) aantal geluidsgevoelige geluidsbelaste objecten en (3) aantal ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden.

Uit dit onderzoek komt dat de grootste effecten van de ontwikkelingen op het aspect geluid waarneembaar zijn op de wegen rondom de gewenste ontwikkelingen, voornamelijk nabij de ontsluitingsweg van Schakenbosch vanaf de Veursestraatweg. Hier treden verschillen op in geluidsbelast oppervlak van +1 tot +5 dB (afhankelijk van de afstand tot de weg). Deze verschillen zijn fors, maar wanneer naar de absolute niveaus gekeken wordt zijn de geluidsniveaus op deze locaties met bestaande woonbebouwing lager dan de grenswaarde van 50 dB L_{den} en daarmee juridisch niet relevant.

Drukkere wegen, als de Veursestraatweg, hebben dusdanig hoge intensiteiten dat de woningbouwontwikkelingen niet zorgen voor een relevante toename in intensiteit en dus ook niet leiden tot een relevante toename in geluidsniveaus.

Op alle drie de beoordelingscriteria ontstaat er een neutraal effect ten opzichte van de autonome situatie. Er is geen toe- of afname in het aantal geluidbelaste gevoelige objecten. Het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in Leidschendam-noord heeft een toe- of afname van -1% tot maximaal +1% in gebieden met een laag geluidsniveau, waar nagenoeg geen woonbebouwing is gelegen. Hiermee is het effect als neutraal te beschouwen.

Kijkend naar de resultaten zijn er geen tot beperkte effecten voor het aspect geluid als gevolg van de woningbouwontwikkelingen ten opzichte van de autonome situatie. Het aspect geluid zorgt hiermee niet voor belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

3.3 Luchtkwaliteit

Om het effect van de gewijzigde verkeersstromen te bepalen is ook een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd ('*Nieuwe gebiedsontwikkelingen in Leidschendam-noord - onderzoek naar effecten luchtkwaliteit*', DGMR-rapport met kenmerk M.2023.0380.00.R002 van 30 augustus 2023). In dit onderzoek is de toekomstige situatie onderzocht inclusief én exclusief de beoogde ontwikkelingen. Voor deze beide situaties zijn de wijzigingen van de concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofoxiden (NO₂) onderzocht. Dit zijn de meest relevante luchtverontreinigende stoffen bij verkeer.

Voor deze stoffen ontstaat geen effect ten opzichte van de toekomstige autonome situatie (exclusief ontwikkelingen). Hierdoor zijn er geen effecten voor het aspect luchtkwaliteit voor de nieuwe woningbouwontwikkelingen. Juridisch gezien wordt ook aan alle grenswaarden ruimschoots voldaan. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vanwege luchtkwaliteit zijn uitgesloten.

3.4 Conclusie kenmerken van het potentiële effect

Gezien de ligging van de beoogde ontwikkelingen en de effectafstanden is er geen sprake van een grensoverschrijdend karakter van het effect. Het optreden van effecten is onwaarschijnlijk en zo wel dan zijn deze door de getroffen maatregelen marginaal en niet significant. De beoogde ontwikkelingen in de Duivenvoordecorridor voldoen aan de wettelijke vereisten om zo de milieueffecten op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat de ontwikkelingen binnen de Duivenvoordecorridor geen milieueffecten veroorzaken die kunnen worden beschouwd als significant negatief voor het milieu.

4. Conclusie

De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft in het recente verleden bestemmingsplannen vastgesteld voor ruimtelijke ontwikkelingen in Schakenbosch, Vlietvoorde en Vliethaven. Bij eerdere bestemmingsplanprocedures voor deze ontwikkelingen werden milieueffecten beoordeeld volgens de wettelijke bepalingen. Echter, sommige inwoners hadden zorgen geuit over de toename van verkeer door nieuwe woningbouw in de Duivenvoordecorridor. Om deze zorgen serieus te nemen, heeft de gemeente besloten tot een hernieuwd onderzoek naar de gevolgen voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit.

Uit onze analyse volgt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van deze projecten.

ir. M.H.J. (Mark) Bakermans
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.