

# RAPPORT

## Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Tranformatie Legmeer

Klant: Gemeente Amstelveen

Referentie: BG9564-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: Definitief/01

Datum: Wednesday, 08 July 2020

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35  
3818 EX AMERSFOORT  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Ondertitel: NRD Transformatie Legmeer  
Referentie: BG9564-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001  
Status: 01/Definitief  
Datum: Wednesday, 08 July 2020  
Projectnaam: NRD Transformatie Legmeer  
Projectnummer: BG9564  
Auteur(s): Mark Huuskes

Opgesteld door: Mark Huuskes

Gecontroleerd door: Mariska Ruiter

Datum/paraaf: 8 juli 2020

Goedgekeurd door: Mariska Ruiter

Datum/paraaf: 8 juli 2020

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

Niets uit deze specificaties/drukwerk mag worden vereenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V.; noch mogen zij zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor deze specificaties/drukwerk ten opzichte van anderen dan de personen door wie zij in opdracht is gegeven en zoals deze zijn vastgesteld in het kader van deze Opdracht. Het geïntegreerde QHSE-managementsysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 en ISO 45001:2018.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding en achtergrond	1
1.2	Waarom een milieueffectrapportage	2
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Voorgenomen ontwikkeling</b>	<b>5</b>
2.1	Referentiesituatie	5
2.2	De voorgenomen ontwikkeling	7
2.3	Te onderzoeken varianten voor het MER	11
<b>3</b>	<b>Beoordeling van milieuaspecten</b>	<b>12</b>
3.1	Detailniveau en beoordelingsmethodiek	12
3.2	Toelichting per milieuaspect	12
<b>4</b>	<b>Procedure en planning</b>	<b>17</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en achtergrond

De gemeente Amstelveen wil het bedrijventerrein Legmeer transformeren tot een gemengd woon-/werkgebied. Het is haar ambitie om van Legmeer een levendige en duurzame wijk te maken waar mensen graag wonen, werken en verblijven.



*Figuur 1 Locatie bedrijventerrein Legmeer*

De transformatie van Legmeer vraagt een zorgvuldige en gefaseerde aanpak, ook vanwege de functie die het bedrijventerrein momenteel heeft in de Amstelveense gemeenschap, en de grote economische belangen in het gebied.

Het vastgoed op het terrein is eigendom van een groot aantal partijen, elk met hun eigen toekomstplannen en een eigen visie op het gebied. Mede daarom kiest de gemeente Amstelveen voor een organische transitie van Legmeer. De ontwikkelperiode van Legmeer zal naar verwachting (meer dan een) decennium in beslag nemen.

De kern van het streven om het huidige bedrijventerrein Legmeer te transformeren tot een gemengd woon-/werkgebied ligt in het grote (en nog steeds toenemende) tekort aan woonruimte in Amstelveen en de omliggende regio. De woonmarkt in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) staat onder druk. Binnen de regio is er behoefte aan 230.000 nieuwe woningen in de periode 2017-2040. Ook in Amstelveen is het tekort aan woningen nijpend. Vandaar dat het coalitieakkoord 2018-2022 van Amstelveen als voornaam doel noemt: bevorderen van de doorstroming op de woningmarkt, en starters meer kansen geven. Legmeer is de enige binnenstedelijke locatie waar grootschalige woningbouw mogelijk is, en waar het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) geen belemmeringen oplegt om woningen toe te voegen.

Een deel van de bestaande arbeidsplaatsen in Legmeer zal verhuizen naar andere locaties. Daarvoor in de plaats komt een ander type werkgelegenheid. De verdichting die op Legmeer gaat plaatsvinden, niet alleen van woningen maar ook van bedrijfsactiviteiten, kan resulteren in een toename van het aantal arbeidsplaatsen per hectare, en een stijging van de totale werkgelegenheid in het gebied.

Dat past in de doelstellingen van de gemeente, zoals het ook past om bestaande bedrijvigheid en werkgelegenheid zoveel mogelijk te behouden op het terrein zelf, en als dat niet kan deze te verplaatsen naar het nieuw te ontwikkelen Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ). Daarom wordt parallel aan de planontwikkeling van Legmeer gewerkt aan de planontwikkeling van BTAZ.

Om de transformatie van Legmeer planologisch mogelijk te maken, zal de gemeente Amstelveen het planologisch-juridisch kader aanpassen, aangezien het vigerende bestemmingsplan alleen de huidige soort bedrijvigheid toestaat. In eerste instantie zal een thematische aanpassing van het huidige plan worden gemaakt, om ervoor te zorgen dat de bestaande bedrijven weliswaar kunnen blijven zitten, maar – milieutechnisch gezien – niet verder kunnen groeien, en om te voorkomen dat zich in het gebied nieuwe milieuhinderlijke bedrijven gaan vestigen. Aansluitend (of wellicht al deels parallel) zullen de eerste bestemmingsplannen (of na 1 januari 2022 ‘omgevingsplannen’) voor deelgebieden (clusters) worden opgesteld, passend bij de voorgenomen organische transitie van Legmeer.

Ook zal een Structuurvisie worden opgesteld, die – vooruitlopend op de cluster-omgevingsplannen – het eerste planologisch kader vormt, voor de transformatie.

Voor de besluitvorming over de Structuurvisie wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Een milieueffectrapportage is een procedure waarin de milieueffecten van het voornemen worden onderzocht, zodat ze een volwaardige plek in de besluitvorming kunnen hebben. Hiervoor wordt een plan-milieueffectrapport (planMER) opgesteld, dat inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) beschrijft wat er in het planMER zal worden onderzocht.

#### **Wat kan ik als inspreker met deze Notitie?**

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau kunt u lezen wat de gemeente Amstelveen met de Structuurvisie Legmeer mogelijk wil maken, en welke milieuaspecten de gemeente in het MER voor deze visie wil onderzoeken.

Indien u vindt dat méér of andere zaken in het MER dienen te worden onderzocht dan de gemeente in deze Notitie heeft voorgesteld, dan kunt u dat door middel van een zienswijze laten weten. Uw zienswijzen worden meegewogen in de uiteindelijke opzet van het MER. Meer informatie over de procedure hiervoor vindt u in hoofdstuk 4 van deze notitie.

Wilt u een zienswijze indienen waarin u bezwaar maakt tegen de voorgenomen ontwikkeling van Legmeer, dan dient u deze te zijner tijd, dat wil zeggen na de tervisielegging van de Structuurvisie en het MER, kenbaar maken.

## **1.2 Waaron een milieueffectrapportage**

In Nederland (en de Europese Unie) is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijk belangrijke milieugevolgen een zogenaamde milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen en een milieueffectrapport (MER) op te stellen. In navolgende wordt kort ingegaan op de planm.e.r.-plicht, en op het doel van het MER. De NRD is één van de eerste stappen om te komen tot een planMER. De procedure is verder beschreven in hoofdstuk 4.

<b>Toelichting gebruikte termen milieueffectrapportage</b>	
m.e.r.	de milieueffectrapportage (de procedure)
MER	het milieueffectrapport (het product)
Planm.e.r.	milieueffectrapportage voor een plan (in dit geval een structuurvisie én thematische aanpassing van het bestemmingsplan)

**Toelichting gebruikte termen milieueffectrapportage**

planMER

het milieueffectrapport dat het resultaat is van de planm.e.r.

**Wanneer is een activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig?**

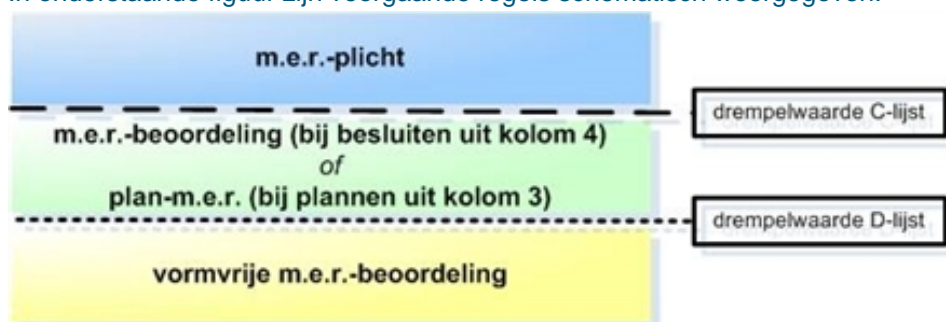
Volgens de Wet milieubeheer (Wm) zijn bepaalde plannen en besluiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu m.e.r.(beoordelings)-plichtig.

De verplichting voor een **projectm.e.r.-procedure** ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit m.e.r., de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit m.e.r. aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit **m.e.r.-beoordelingsplichtig** zijn op basis van het Besluit m.e.r. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r., de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als daaruit blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige project m.e.r nodig.

Voor plannen geldt al een directe **plan m.e.r.-plicht** wanneer het plan een kader vormt voor activiteiten uit bijlage D van besluit m.e.r. die de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. Voor activiteiten ónder de drempelwaarde van bijlage D bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Daarin concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als daaruit blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-procedure nodig.

In onderstaande figuur zijn voorgaande regels schematisch weergegeven:



Bron: [www.infomil.nl](http://www.infomil.nl)

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een m.e.r.-plicht kan gelden (ook indien het voornemen een besluit betreft in plaats van een plan). Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet Natuurbescherming, en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een planm.e.r

**Is de structuurvisie Legmeer m.e.r.-(beoordelings-) plichtig?**

Volgens categorie D11.2 van onderdeel D van Besluit m.e.r. is 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' m.e.r.-beoordelingsplichtig (en plan m.e.r.-plichtig in geval van een kaderstellend plan) in gevallen wanneer 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.

Op bedrijventerrein Legmeer worden minimaal 3.000 en maximaal 5.000 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Omdat de structuurvisie kaderstellend is voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings-) plichtige activiteiten, is er sprake van een planm.e.r.-plicht.

Tenslotte kunnen significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Botshol waarschijnlijk niet op voorhand worden uitgesloten. Daarom moet een passende beoordeling worden uitgevoerd. Waarschijnlijk is ook via deze weg de structuurvisie voor Legmeer planm.e.r.-plichtig.

### **Doel Milieueffectrapportage**

Het doel van een m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken, en zo inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving, en in mogelijke maatregelen om eventuele effecten op de omgeving te verminderen en/of te compenseren. De m.e.r. draagt bij aan het maken van goed afgewogen, verantwoorde keuzes: welke milieueffecten worden (maximaal) verwacht wanneer een bepaalde keuze wordt gemaakt?

### **Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)**

De NRD vormt het kader voor het op te stellen planMER. De NRD is onderdeel van de startfase van de m.e.r.-procedure. Doel van de notitie is om aan te geven welke informatie in het planMER zal worden opgenomen. Met voorliggende NRD worden betrokken bestuursorganen en instanties (zie hoofdstuk 4) geraadpleegd voor advies over de reikwijdte en aanpak van de milieubeoordeling van het op te stellen MER. Met een openbare kennisgeving en het openbaar maken van de NRD wordt ook eenieder ander de mogelijkheid geboden tot indienen van een zienswijze over de inhoud van het nog op te stellen MER. Het resultaat van deze consultatie wordt betrokken bij de opstelling van het MER.

## **1.3 Leeswijzer**

In voorliggende NRD wordt verder ingegaan op de reikwijdte van het MER en het detailniveau van de milieubeoordeling. Achtereenvolgens komen de volgende hoofdstukken aan bod:

- Hoofdstuk 2: De voorgenomen ontwikkeling;
- Hoofdstuk 3: Beoordeling van milieuaspecten;
- Hoofdstuk 4: Procedure en planning.

## 2 Voorgenomen ontwikkeling

Bovenop de ambitie om op grote schaal minstens 3.000 woningen toe te voegen aan het gebied Legmeer, en werkgelegenheid te behouden, geldt dat de transformatie kansen biedt om Legmeer duurzamer te maken, en beter bestendig tegen de gevolgen van klimaatverandering. Het bedrijventerrein kwam tot stand in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, op een locatie die toen aan de rand lag van het stedelijk gebied van Amstelveen. Inmiddels ligt het midden in de gemeente, omgeven door met name woonwijken. Het terrein is een 'versteend' gebied, met weinig groen tussen de stroken asfalt en bestrating. Daardoor is het niet goed ingericht om de toenemende hoeveelheden hemelwater op te vangen, en werkt het op warme dagen als een 'hitte-eiland', dat de temperatuur in de omgeving opdrijft. De transformatie van Legmeer maakt het mogelijk om meer oppervlaktewater en meer groen toe te voegen, de openbare ruimte aangenamer en leefbaarder te maken, en tegelijkertijd het gebied wat betreft energie te verduurzamen.

Een verzoek voor experiment Crisis en herstelwet is in voorbereiding, zodat via de 'verbrede reikwijdte' e.e.a. mogelijk kan worden gemaakt. Via de verbrede reikwijdte is het mogelijk om via beleidsregels bepaalde onderwerpen op onder andere het gebied van milieu, nader te bepalen. In de op te stellen clusterbestemmingsplannen kan hier vervolgens een koppeling (dynamische verwijzing) naar worden gelegd.

### 2.1 Referentiesituatie

Deze paragraaf beschrijft de huidige situatie en het huidige gebruik van Legmeer, en de autonome ontwikkelingen tot aan 2040. Tezamen vormt dit de 'Referentiesituatie' waarmee in het MER de milieueffecten worden vergeleken.

Voor het MER wordt het referentiejaar 2040 in beeld gebracht. De ontwikkeling van het gebied Legmeer betreft een ontwikkeling die naar verwachting een doorlooptijd heeft van circa 20 jaar.

#### Ligging Legmeer

Het bedrijventerrein Legmeer ligt aan de zuidkant van Amstelveen (zie figuur 2). Bedrijventerrein Legmeer is ruim 30 ha groot, en huisvest 186 bedrijven en ca 2.400 arbeidsplaatsen. Het terrein is grotendeels eind jaren zeventig, begin jaren tachtig gerealiseerd. Eind jaren negentig werd een nieuwe rand aan het bedrijventerrein toegevoegd. Inmiddels wordt Legmeer omringd door de woonwijken (vanaf het noorden, met de klok mee) Bovenkerk, Middenhoven en Westwijk (de laatste twee met eigen winkelcentrum), en door typische stadsrandfuncties als tennispark, golfcentrum en bowlingcentrum. Direct grenzend aan Legmeer bevindt zich een grote vestiging van Canon (in het noorden), en het Nationaal Tennis Centrum (NTC en bijbehorend Grand Hotel Amstelveen (in het zuiden). Legmeer ligt tussen de ontwikkelgebieden Startbaan en De Scheg. Grote groengebieden in de omgeving zijn De Poel en het Amsterdamse Bos in het noorden, en het Groene Hart in het zuiden.

De ontwikkelingen in de nabijheid (o.a. Amsterdam) maakt dat Legmeer een kansrijk transformatiegebied is, gepositioneerd aan de Zuidtangent van Haarlem naar Bijlmer Arena en omliggende groengebieden (Amsterdamse Bos en het Groene Hart).

#### Bestaande functies

Momenteel is Legmeer een gemengd bedrijventerrein met productie- en groothandelsbedrijven, autobedrijven, drukkerijen en zakelijke dienstverleners. Ook zijn er kantooractiviteiten te vinden, en is de gemeentewerf plus afvalbrengrstation ter plekke gevestigd. Verder hebben een aantal bedrijven een publiek-strekkende functie. Bijvoorbeeld een indoor-golfbaan, sportschool, partycentrum, bouwmarkt en een dansschool. Tevens beschikt een aantal bedrijven over een bedrijfswoning.

Binnen het plangebied heeft de gemeente twee terreinen in gebruik en in eigendom. Op deze twee terreinen zijn drie bedrijven gevestigd:

- Afvalbrengrstation: hier kunnen particulieren terecht met grofvuil;





### Weinig water en groen

Binnen het projectgebied is geen robuuste groenstructuur en weinig water aanwezig, terwijl dit in het omliggende gebied veel aanwezig is.

### Bereikbaarheid met de auto

Het terrein is over de weg bereikbaar via de Bovenkerkerweg (N521); via deze weg kan men in zuidelijke richting naar de Greenport Aalsmeer en de N201 richting Schiphol/A4 (en eventueel de A2). In noordelijke richting rij je naar het centrum van Amstelveen, de A9 en Amsterdam.

### Openbaar vervoer

Met het openbaar vervoer is het gebied bereikbaar met de toekomstige Amsteltram tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen- Westwijk (en later zelfs tot Uithoorn). Deze nieuwe tramlijn gaat stoppen op halte Sacharovlaan, en rijdt in ongeveer 25 minuten naar station Amsterdam Zuid. De huidige Metrolijn 51, die momenteel bij de haltes Sacharovlaan en Spinnerij stopt, is in 2019 opgeheven op dit tracé, en vervangen door een tijdelijke buslijn 55 vanaf halte Sacharovlaan. Halte Spinnerij wordt definitief opgeheven. Naast de toekomstige Amsteltram wordt halte Sacharovlaan ook aangedaan door de R-netbussen vanuit Aalsmeer richting Amsterdam Zuid en Amsterdam Centrum. Op de Bovenkerkerweg, ten zuidoosten van het gebied, stopt lokale buslijn 174.

### Fietsontsluiting

Ten westen en noorden van het gebied lopen de hoofdfietsroutes van Amstelveen; het terrein is derhalve ook goed per fiets bereikbaar.

## 2.2 De voorgenomen ontwikkeling

### Besluit tot transformatie Legmeer (2016)

Per besluit van oktober 2016 heeft de gemeenteraad besloten het bedrijventerrein Legmeer te transformeren tot gemengd woon-/werkmilieu. De aanleiding hiervoor was (en is) de grote behoefte aan woningen. Eind 2017 is in samenwerking met ondernemers van Legmeer gestart met het werken aan een 'Ontwikkelvisie Transformatie Bedrijventerrein Legmeer'. Deze Ontwikkelvisie is uiteindelijk vastgesteld door de gemeenteraad van Amstelveen op 27 mei 2020 en vormt de basis voor de op te stellen Structuurvisie.

### Drie mogelijke eindbeelden geschetst (Nota van Uitgangspunten 2018)

In 2018 is een Nota van Uitgangspunten voor de ontwikkeling van Legmeer opgesteld (Gemeente Amstelveen, 2018). Deze notitie geeft inzicht in welke transitie voor het plangebied Legmeer wenselijk is. Hiertoe zijn drie eindbeelden opgesteld voor een planmatige gebiedsontwikkeling van Legmeer. Het betreft:

1. Legmeer Village;
2. Productieve Stad;
3. Hoogstedelijk Innovatief.

### Ontwikkelvisie 2020: Gekozen ambitie: Productieve Stad met mogelijke groei naar Hoogstedelijk Innovatief

De Raadscommissie 'Ruimtelijke Ordening, Wonen en Natuur' heeft besloten om het eindbeeld Productieve Stad uit te werken in een Ontwikkelvisie, en daarbij te onderzoeken wat de doorgroeimogelijkheden zijn richting het scenario Hoogstedelijk Innovatief. De Ontwikkelvisie is in april 2020 door de Raad vastgesteld.

Met het scenario Productieve Stad ambieert de gemeente een levendige en aantrekkelijke woon-/werk omgeving, met ongeveer 3.000 nieuwe woningen, en een goede vestigingsplaats voor bedrijvigheid die zich met wonen laat combineren, met minimaal evenveel arbeidsplaatsen als het terrein nu biedt (ca 2.400). De beschikbare ruimte wordt hiermee gelijk verdeeld tussen wonen en werken (50/50). De gemeente houdt ook rekening met het verplaatsen van de gemeentewerf en het afvalbrenghstation, en de

nieuwvestiging van belangrijke voorzieningen zoals een nieuwe basisschool (25 - 30 lokalen), en aanleg van voldoende open water en groen, om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte mogelijk te maken. Het scenario Hoogstedelijk Innovatief huisvast maximaal 5.000 woningen; dit aantal zal als uiterste worden meegenomen in de MER-varianten. Figuur 3 laat hier een impressie van zien.



Figuur 3 Voorbeeld uitwerking van de ontwikkeling Legmeer (bron: Ontwikkelvisie Legmeer 20 april, 2020)

### **Minstens 3.000 nieuwe woningen, maximaal 5.000**

Amstelveen wil haar bijdrage leveren aan de woningbouwopgave, en tegelijkertijd de grootste knelpunten op de lokale woningmarkt aanpakken. Nieuwe woningen op Legmeer zijn in principe bedoeld voor alle doelgroepen die een woning zoeken binnen de gemeente Amstelveen. Het toevoegen van minstens 3.000 woningen (zoals voorzien in het scenario Productieve Stad), en maximaal 5.000 woningen (scenario Hoogstedelijk Innovatief) biedt daartoe de mogelijkheden.

### **Segmentatie**

Amstelveen wil voor de nieuw te bouwen woningen de volgende globale verdeling hanteren tussen de categorieën sociaal – middelduur – duur: minimaal 20 % sociaal – 45 % middelduur – 35 % vrije sector. De verdeling binnen de categorie middelduur zal zijn: gelijke delen middelduur huur laag, middelduur huur hoog en middelduur koop.

### **Transformatie Legmeer als organisch en geleidelijk proces**

Voor de transformatie van bedrijven op individuele percelen en in bedrijfsgebouwen is het uitgangspunt dat eigenaren en ontwikkelaars zich niet beperken tot hun kavels, maar dat er samenwerking gezocht wordt zodat er op clusterniveau ontwikkeld kan worden.

Op Legmeer onderscheiden we vooralsnog 11 clusters (zie afbeelding 4, die een globaal beeld geeft van de indeling).

Het uitwerken van plannen per cluster helpt om de hoogwaardige woon-/werkmilieus te creëren, die Amstelveen en de Metropoolregio nodig hebben. Dit vraagt samenwerking per cluster tussen eigenaren en ontwikkelaars. Alle initiatieven en ontwikkelingen moeten voldoen aan voorwaarden en spelregels die per cluster worden overeengekomen.

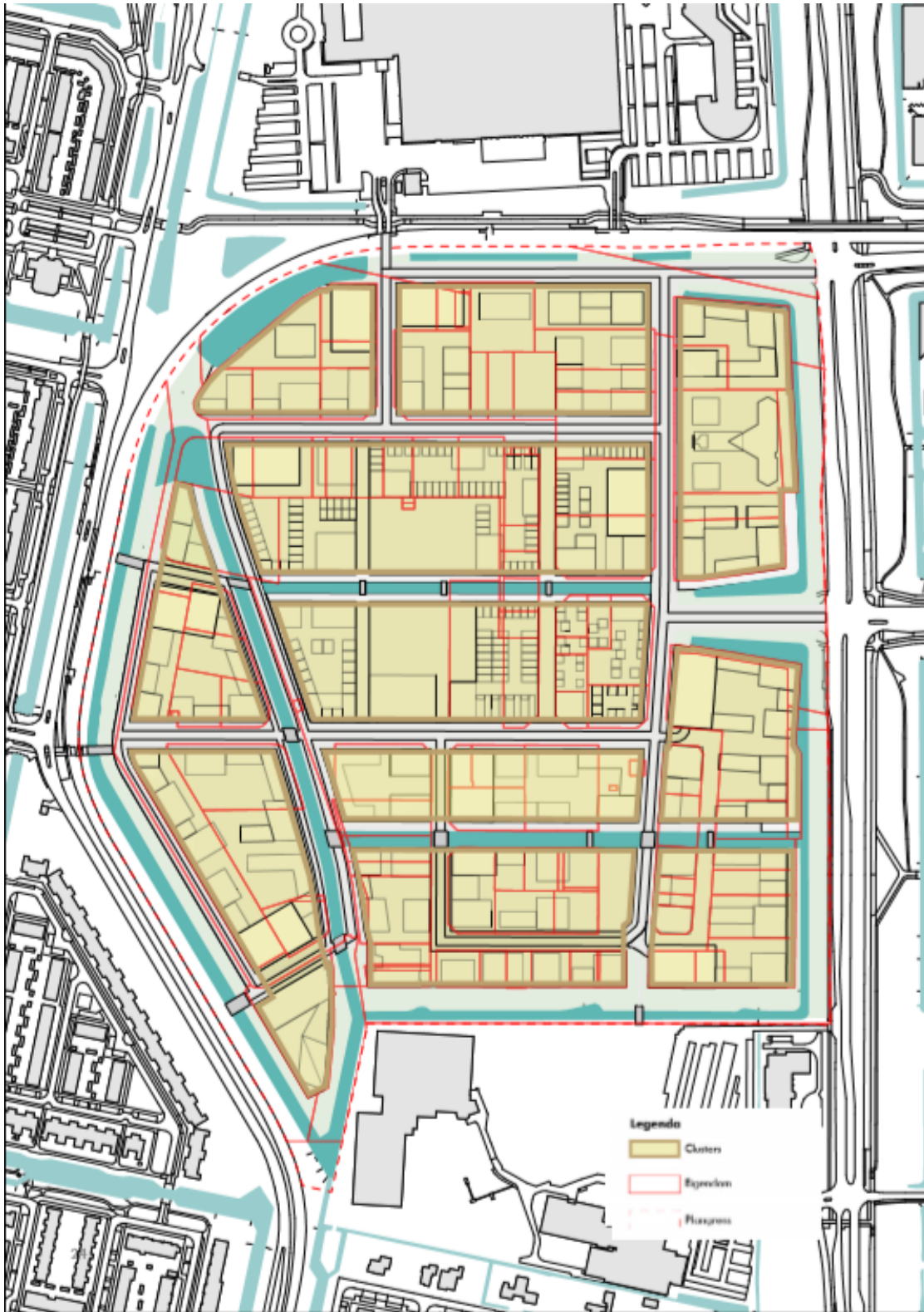
Het hangt in de eerste plaats af van de eigenaren in het gebied en van de bedrijven die daar gevestigd zijn, hoe het gebied zich verder ontwikkelt. Wanneer een bedrijf wordt verplaatst, of kiest voor een andere locatie (bijvoorbeeld op BTAZ), komt er ruimte vrij voor transformatie, en kunnen zowel woningen als nieuwe bedrijfsruimtes worden toegevoegd. Wanneer een bedrijf wil blijven op Legmeer, en dat ook past binnen een woon-/werkgeving, kan de eigenaar/ondernemer de samenwerking voor transformatie zoeken in zijn omgeving/cluster.

### **Transitie type bedrijvigheid en werk**

Daarbij verschuift het profiel van de arbeidsplaatsen op het huidige bedrijventerrein Legmeer. In de nieuwe situatie zullen bedrijven worden toegestaan die zich goed lenen voor functiemenging met wonen. Bekeken worden aspecten als mobiliteit, geluid, geur enz. Huidige bedrijven zullen, indien nodig, milieutechnisch ingepast worden (al dan niet (tijdelijk of permanent) op een andere locatie op het terrein). Naar verwachting verschuift het zwaartepunt naar bedrijvigheid met een focus op kennisintensieve productie en kennisintensieve dienstverlening (denk aan ICT, ontwerp en design, 3D-printen, moderne maakindustrie, zorgfuncties).

### **Naar een duurzaam, circulair en klimaatbestendig Legmeer**

Gemeente Amstelveen werkt aan een toekomstbestendige stad. De stad moet volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen (in 2040), en bestand zijn tegen extreme weersomstandigheden. Dit is uitgewerkt in drie pijlers: energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. De ontwikkeling van Legmeer biedt de gemeente kansen om hier met bestaand en nieuw vastgoed en de openbare ruimte naar toe te werken. Dat draagt bij aan de ambities van de stad, én aan de realisatie van een leefbare en gezonde buurt.



Afbeelding 4: Mogelijke clusterindeling Legmeer (bron: Ontwikkelvisie Legmeer 20 april, 2020)

Om dit te bereiken gelden onder meer de volgende uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan en structuurvisie:

- Het energieverbruik op Legmeer zal maximaal worden opgewekt met volledig hernieuwbare bronnen.
- Om gebruik van elektrische auto's te faciliteren, worden er voldoende elektrische laadvoorzieningen geplaatst. De gemeente plaatst deze in de openbare ruimte, en ontwikkelaars dienen deze mee te nemen in gebouwde parkeervoorzieningen. In de structuurvisie, en later in de omgevingsplannen, wordt hier een norm (ca. 5%) voor opgenomen, die kan meegroeien met de ontwikkeling (zeker gezien de lange transitieperiode waar Legmeer voor staat, en de snelle ontwikkeling van techniek op dit vlak.
- In de openbare ruimte wordt voldoende waterberging gecreëerd, en wordt ervoor gezorgd dat hemelwater kan infiltreren in de ondergrond. Dit kan aan de ene kant met voldoende groen en open water, waterpleinen en/of ondergrondse bergingen. Aan de andere kant zullen de gebouwen een 'watervrije' drempel krijgen, voor als het water toch hoog komt te staan. In de structuurvisie, en later in de omgevingsplannen, worden hiervoor normen opgenomen voor onder meer water en groen, waar iedere ontwikkeling aan moet voldoen.
- Beperken hittestress door toepassen van voldoende groen en (stromend) water.

#### **Mobiliteit Legmeer**

Voor Legmeer wordt een 'Mobiliteits Programma van Eisen' (MPvE) opgesteld als onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Hiervoor gelden onder meer de volgende uitgangspunten:

- Voorrang voor duurzame en actieve modaliteiten en openbaar vervoer;
- Toewerken naar een lage parkeernorm;
- Stimuleren overstap tussen modaliteiten op Mobiliteitshub. De halte Sacharovlaan wordt de belangrijkste (toekomstige) overstaphalte van Amstelveen-Zuid, en wordt een zogenaamde Mobiliteitshub waar meerdere vervoerswijzen en functies samenkomen;
- Duurzame logistiek in Legmeer.

## **2.3 Te onderzoeken varianten voor het MER**

Inrichtingsvarianten zullen aan bod komen, waarmee de milieueffecten van de vast te stellen Structuurvisie in beeld worden gebracht.

'Knoppen' om aan te draaien in de MER-scenario's zijn bijvoorbeeld:

- Aantal woningen (tussen 3.000 en 5.000);
- Aantal arbeidsplaatsen (tussen 2.000 en 3.000);
- Variatie in verdeling programma binnen het projectgebied (ligging in hoge dichtheid nabij HOV, of juist niet);
- Variatie modal shift (parkeernorm, modal shift);
- Wat als niet alles (uiteindelijk) transformeert, maar er ook bestaande bedrijven achterblijven (in 2040 nog max 50% bestaande bedrijven over);
- Fasering sneller of trager (tussen 10 en 20 jaar).

In het MER zullen, door aan deze knoppen te draaien, enkele varianten worden ontwikkeld, die de 'worst case' / 'hoeken van het speelveld' bepalen.

### 3 Beoordeling van milieuaspecten

#### 3.1 Detailniveau en beoordelingsmethodiek

De kern van het MER is dat de belangrijkste gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de structuurvisie op het milieu overzichtelijk in beeld worden gebracht. Het detailniveau van het MER moet aansluiten op het detailniveau van de structuurvisie.

In de navolgende paragraaf is aangegeven welke aspecten worden onderzocht in het MER, en op basis van welke criteria de te onderzoeken milieuaspecten worden beoordeeld. Dit is gedaan aan de hand van het voor-nemen, en aan de hand van de referentiesituatie (zie hoofdstuk 2). Voor diverse milieuaspecten kan de beoordeling niet aan kwantitatieve effecten worden gekoppeld, of is dit niet wenselijk of nodig. Deze aspecten krijgen een kwalitatieve effectbeschrijving (zie paragraaf 3.2). De effecten ten opzichte van de referentiesituatie worden per criterium vertaald naar een kwalitatieve score op de scoreschaal van tabel 1.

Score	Verklaring
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Geen/neutraal effect
-	Negatief effect
--	Sterk negatief effect

Tabel 1 Scoreschaal milieueffecten

Voor het MER wordt het referentiejaar 2040 in beeld gebracht. De ontwikkeling van het gebied Legmeer betreft een ontwikkeling die naar verwachting een doorlooptijd van circa 20 jaar.

#### 3.2 Toelichting per milieuaspect

In tabel 2 zijn de nader te onderzoeken milieuaspecten met bijbehorende toetsingscriteria weergegeven. De afzonderlijke milieuaspecten worden daarna toegelicht.

Tabel 2 Beoordelingskader

Aspect	Onderzoekscriteria	Methodiek
1. Verkeer en vervoer	Verkeersstructuur- en afwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en langzaam verkeer	Kwantitatief / kwalitatief
2. Milieuzonering	Milieuzonering van bestaande bedrijvigheid ten opzichte van gevoelige objecten (woningen, scholen, e.a.)	Kwantitatief
3. Geluid (door wegverkeer)	Verandering in geluidsbelasting door wegverkeer	Kwantitatief
4. Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) en fijnstof (PM <sub>2,5</sub> /PM <sub>10</sub> )	Kwantitatief
5. Externe veiligheid	Externe veiligheidsrisico's bestaande bedrijven wegen (plaatsgebonden risico's en groepsrisico's)	Kwantitatief
6. Natuur (en Passende Beoordeling)	Beschermde gebieden (Natura 2000), beschermde soorten	Kwantitatief / kwalitatief
7. Bodem en water	Bodemkwaliteit, grondwater kwaliteit en kwantiteit, oppervlaktewater kwaliteit en kwantiteit	Kwalitatief
8. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschappelijke waarden, cultureel erfgoed en cultuurhistorische waarden, archeologische bekende en verwachte waarden	Kwalitatief

Aspect	Onderzoekscriteria	Methodiek
9. Duurzaamheid	mobiliteit, energie(transitie), klimaatadaptatie en circulariteit	Kwalitatief
10. Gezondheid	Milieugezondheidskwaliteit, positieve gezondheid	Kwalitatief

In de effectbeoordeling wordt (waar relevant) onderscheid gemaakt in effecten op bestaande woningen (score voor de verschillen tov referentiesituatie) en effecten op nieuwe woningen (score voor de milieueffecten in de verschillende scenario's).

We lichten de onderwerpen hieronder nader toe.

### 1: Verkeer en vervoer

Voor het aspect verkeer en vervoer worden de mogelijke effecten van het plan op de verkeersaantrekkelijke werking, parkeren, verkeersveiligheid en bereikbaarheid onderzocht. Op basis van te verwachten vervoersbewegingen van en naar Legmeer, worden uitspraken gedaan over de bereikbaarheid in en rond het plangebied, de modaliteiten, de gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet, en de benodigde parkeervoorzieningen (en organisatie daarvan).

De gevolgen voor verkeersveiligheid worden kwalitatief bepaald aan de hand van wijzigingen in verwachte verkeersintensiteiten, en is afhankelijk van aanwezige ontsluitingsstructuren en voorziene wijzigingen daarin (zoals openbaar vervoer, vrijliggende fietsvoorzieningen, kruispuntoplossingen, mengen of juist scheiden van verkeersoorten oversteekbaarheid).

### 2: Milieuzonering

De toelating van nieuwe bedrijven wordt gereguleerd op basis van de VNG-uitgave milieuzonering nieuwe stijl. Nieuwe bedrijven zijn (behoudens de hieraan gerelateerde vervoersbewegingen) qua milieueffecten niet relevant (kunnen) zijn, immers de bedrijven worden gemengd met wonen en zullen op zeer korte afstand aan de normen moeten voldoen. Deze bedrijven worden daarom qua effecten (geluid, geur, stof, trillingen) buiten beschouwing gelaten. De verkeersaantrekkelijke werking van deze bedrijven wordt separaat onderzocht (zie onderdeel wegverkeerslawaaï).

Elk bestaand bedrijf krijgt een standaard beschikbare milieuruimte. Waar nodig kan het zijn dat bestaande bedrijven die blijven tijdelijk of permanent verplaatst worden binnen het terrein. Binnen de milieuruimte komt geen direct bouwrecht voor woningen. Het bouwen van woningen binnen deze ruimte is alleen mogelijk met een omgevingsvergunning, als door de ontwikkelaar wordt aangetoond, dat er geen strijdigheid is met de milieuruimte van het bedrijf, dan wel deze strijdigheid in overleg met het bedrijf (in beginsel op kosten van de ontwikkelaar) wordt opgelost.

In de NRD wordt uitgegaan, conform de Ontwikkelvisie Legmeer, van een afstand van 30 meter van de terreingrens van het bestaande bedrijf (of bedrijfsverzamelgebouw). Voor een aantal bedrijven is de concrete verwachting dat de benodigde milieuruimte groter is dan de standaardafstand van 30 meter. Voor deze bedrijven wordt onderzoek verricht.

Voor de niet onderzochte bedrijven wordt via een participatietraject nagegaan of de bedrijven voldoende hebben aan de standaardafstand van 30 meter. Het kan zijn dat uit het participatietraject voor enkele bedrijven alsnog een milieuonderzoek volgt. Bij de vorige stappen wordt rekening gehouden met de effecten van concrete toekomstplannen van de bedrijven.

De resultaten van bovengenoemd onderzoek worden in het MER getoetst.



### 3: Geluid wegverkeer

Voor de effecten *buiten* het plangebied worden in het MER alleen wegen beschouwd met een toename van verkeer t.o.v. de referentiesituatie van 30% of meer of een afname van meer dan 20%. Voor bestaande woningbouw worden de effecten op de eerstelijnsgevels berekend. De effecten worden bepaald op basis van de verschillen in berekende geluidbelastingen.

Voor de nieuwbouwwoningen worden ook de wegen binnen het plangebied meegenomen, voorzover akoestisch relevant.

### 4: Luchtkwaliteit

De voorziene ontwikkelingen voor Legmeer hebben tot gevolg dat de verkeersstromen in en om het plangebied veranderen, waardoor het plan mogelijk effecten heeft op de mate van luchtverontreiniging (concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>2,5</sub>/PM<sub>10</sub>)) waar mensen aan worden blootgesteld.

Binnen het thema luchtkwaliteit wordt het plan Legmeer daarom beoordeeld op de criteria:

- Maximale planbijdragen: Het maximale planeffect is het hoogste verschil in de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> tussen de referentiesituatie in 2030 en de plansituatie dat binnen het studiegebied optreedt.
- Toe- en afname van de luchtkwaliteit bij bestaande woningen: toe- en afnames als gevolg van het plan van concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> ter hoogte van bestaande woningen worden berekend en ingedeeld in klassen. Voor de effectbeoordeling worden vervolgens woningen gecumuleerd per effectklasse.
- Juridische maakbaarheid: Voor de juridische maakbaarheid wordt getoetst of er als gevolg van het plan Legmeer geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden (uit de Wet milieubeheer) voor de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>2,5</sub>/PM<sub>10</sub>) optreden in de omgeving.

Zie onderdeel Natuur voor het benodigd stikstofdepositie-onderzoek ten aanzien van Natura 2000 gebieden.

### 5: Externe veiligheid

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een hogedrukaardgasleiding. Deze ligt in het westen van het plangebied. De aanwezigheid van deze leidingenstraat heeft gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden in de nabije omgeving.

Vestiging van nieuwe risicovolle bedrijven op Legmeer wordt niet toegestaan. Wel worden nieuwe woningen toegevoegd, waarvoor het plaatsgebonden- en groepsrisico relevant is. Hiertoe worden de huidige risicobronnen in beeld gebracht en wordt de verandering in het plaatsgebonden en groepsrisico op kwantitatieve wijze onderzocht.

#### **Plaatsgebonden risico**

*Risico op een plaats nabij een risicobron en/of transportroute uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.*

Voor nieuwe situaties geldt de 10<sup>-6</sup> per jaar plaatsgebonden risicocontour voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor zogenaamde beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde.

#### **Groepsrisico**

*Cumulatieve kansen per jaar dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een risicobron en/of transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.*

Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde (OW) voor het groepsrisico. De oriëntatiewaarde kan gezien worden als een soort thermometer, waarmee de hoogte van het groepsrisico vergeleken kan worden.

## 6: Natuur

De voorgenoemde activiteit kan mogelijk negatieve gevolgen hebben op de beschermde natuurwaarden in en om het plangebied, onderverdeeld naar Natura 2000-gebieden en wettelijk beschermde soorten. Bij de beoordeling van deze criteria wordt bijvoorbeeld gekeken naar effecten op ruimtebeslag (verlies van leef-, broed- of foerageergebied), stikstofdepositie, verstoring door licht, en effecten op ecologische relaties (barrièrewerking). Ook wordt in beeld gebracht welke kansen het voornemen biedt voor versterking van de natuur in en om het plangebied. Onderstaand is een korte beschrijving van de beoordeling van de verschillende te toetsen criteria gegeven.

### *Natura 2000-gebieden (H2 Wet natuurbescherming)*

Voor dit beoordelingscriterium worden scores toegekend op basis van de gevolgen die de ontwikkelingen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Botshol.

### *Passende beoordeling (en stikstofdepositie)*

Legmeer ligt in de nabijheid (op ca 6,5 km afstand) van het Natura 2000-gebied Botshol. Op grond van artikel 2.8 lid 3 van de Wet natuurbescherming wordt een 'Passende Beoordeling' van het plan opgesteld. Het is namelijk niet op voorhand uit te sluiten dat de maximale mogelijkheden van de structuurvisie de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Botshol aantasten.

In de Passende Beoordeling wordt met name aandacht besteed aan de gevolgen van een eventuele toename van stikstofdepositie. Omdat het plangebied buiten het Natura 2000-gebied zelf ligt, gaat het hier alleen om zogenaamde 'externe werking'.

Voor stikstofdepositie worden de effecten van de woningen, de bedrijvigheid en het verkeer op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend, met de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek (AERIUS). Daarnaast worden de effecten op stikstofdepositie als gevolg van de werkzaamheden in de aanlegfase berekend. De uitkomsten van de berekeningen worden gebruikt om de uitvoerbaarheid van de structuurvisie vast te stellen.

Effecten op het Natura 2000 gebied als gevolg van verandering in geluidsbelasting worden uitgesloten, gezien de afstand van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied Botshol. Op deze afstand zijn effecten als gevolg van een gewijzigde geluidsbelasting verwaarloosbaar. Bovendien zal de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie afnemen.

### *Beschermde soorten (H3 Wet natuurbescherming)*

De scores voor dit beoordelingscriterium worden toegekend op basis van de invloed van elk van de varianten op beschermde soorten en hun leefgebieden. In het kader van het MER wordt aan de hand van bureauonderzoek in beeld gebracht welke beschermde soorten in het plangebied kunnen voorkomen. Op basis van deze informatie wordt verkend in welke mate met het plan leefgebieden van soorten worden aangetast (en daarmee wettelijke verbodsbepalingen worden overtreden), en in hoeverre deze effecten kunnen worden voorkomen of beperkt. Anderzijds kan de transformatie van het gebied leiden tot het creëren van nieuw leefgebied voor beschermde soorten. Ook deze effecten worden in het MER in beeld gebracht.

## 7: Bodem en water

Onder dit aspect wordt beoordeeld wat de mogelijke effecten zijn van de beoogde ontwikkelingen op bodem- en (grond-)waterkwaliteit en oppervlakte- en grondwaterkwantiteit. Hierbij worden zoveel mogelijk kwantitatieve resultaten van uitgevoerde en nog uit te voeren onderzoeken gebruikt.

Voorts wordt een globaal beeld gegeven van het benodigde grondverzet voor het bouwrijp maken en realiseren van de ontsluiting. In dat kader wordt ook gekeken naar de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreinigingen en van niet gesprongen explosieven. Dit gebeurt op basis van bureauonderzoek en (voor zover beschikbaar) uitgevoerd veldonderzoek.

#### **8: Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

De effecten van de beoogde ontwikkeling op de landschappelijke kwaliteit worden beoordeeld op basis van de invloed (aantasting of versterking) op kenmerkende landschappelijke elementen en structuren. Ook wordt gekeken naar de gevolgen hiervan voor de beleving van het landschap.

De effecten op cultuurhistorie worden beoordeeld aan de hand van de mate waarin historisch waardevolle gebouwen, elementen, structuren en gebieden worden aangetast. In het plangebied zijn nog verschillende oude paden en wegen aanwezig. In het plangebied bevinden zich geen als monument beschermde bebouwing.

De effecten op archeologische waarden worden getoetst op basis van uitgevoerd archeologisch onderzoek in en nabij het plangebied.

#### **9: Duurzaamheid**

Het begrip duurzaamheid heeft betrekking op een viertal aspecten: mobiliteit, energie(transitie), klimaatadaptatie en circulariteit.

In het MER zal getoetst worden in welke mate de voorgenomen inrichting voldoet aan de gestelde ambities voor duurzaamheid die gelden voor Legmeer.

#### **10: Gezondheid**

Bij het aspect gezondheid worden de effecten op geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid tezamen beschouwd en beoordeeld. Aanvullend wordt in het MER een korte beschouwing gegeven van de milieugezondheidskwaliteit in het gebied als gevolg van die effecten. Beschouwd wordt of als gevolg van de ontwikkeling van Legmeer de milieuhygiënische situatie ondermaats is of wordt. Daarnaast wordt kwalitatief beoordeeld wat het effect van het plan op positieve gezondheid (de mate van aanwezigheid van groen en stimuleren tot bewegen) is.

## 4 Procedure en planning

De m.e.r.-procedure voor Legmeer verloopt als volgt:

1. Openbare kennisgeving van het voornemen door bevoegd gezag. De procedure start met een bekendmaking van het voornemen via een openbare kennisgeving en publicatie van voorliggende NRD van het MER. De bekendmaking vindt plaats via de Staatscourant, het Gemeenteblad en de website van de gemeente Amstelveen. De NRD kan worden ingezien op de website van de gemeente Amstelveen.
2. Raadplegen betrokken instanties over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport en vaststellen reikwijdte en detailniveau [zomer 2020].  
Bij de planvorming betrokken bestuursorganen en organisaties worden actief geraadpleegd over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. Voorts kan een ieder schriftelijk reageren op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De ontvangen opmerkingen/adviezen worden in beschouwing genomen bij het opstellen van het MER.
3. Opstellen MER [zomer 2020].  
De milieuonderzoeken worden uitgevoerd, de effecten van de alternatieven worden vergeleken en de resultaten worden vastgelegd in het MER. De resultaten worden meegenomen bij de opstelling van de structuurvisie.
4. Ter inzage leggen MER en Structuurvisie [najaar 2020].  
Het MER wordt, samen met de Ontwerp-structuurvisie, 6 weken ter visie gelegd. Eenieder wordt in deze 6 weken in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. De Commissie m.e.r. toetst in deze periode de kwaliteit van het MER en beoordeelt of de juiste (milieu-)informatie aanwezig is om het besluit te kunnen nemen. De ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. kunnen aanleiding geven tot het bijstellen van het MER en/of de Ontwerp-structuurvisie.
5. Besluit en vervolg [eind 2020 / begin 2021].  
De structuurvisie en het bijbehorende MER worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Tegen dit besluit kan beroep worden aangetekend.