



Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Nova Campus te Haarlem

projectnummer 0432135.00
definitief
21 juni 2018

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.- beoordeling

Nova Campus te Haarlem

projectnummer 0432135.00

definitief
21 juni 2018

Auteurs

K. Spillekom, MSc
J.J. Verhoeven, MSc

Opdrachtgever

ROC Nova College p/a Res&Smit
Sloterweg 796
1066 CN Amsterdam

datum vrijgave	beschrijving revisie
21/06/2018	definitief

goedkeuring
J.J. Verhoeven, MSc

vrijgave
drs. A. van Dongen

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	1
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Het project: Nova Campus	4
2.1	Plaats van de activiteit	4
2.2	Kenmerken van de activiteit	5
3	Kenmerken van de potentiële effecten	7
3.1	Verkeer en parkeren	7
3.2	Geluid	8
3.3	Luchtkwaliteit	9
3.4	Bodem	10
3.5	Water	10
3.6	Archeologie en cultuurhistorie	11
3.7	Ecologie	11
3.8	Externe veiligheid	12
4	Conclusies	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het ROC Nova College is voornemens op de onderwijslocatie Zijlweg/hoek Randweg een campus te realiseren met als doel om opleidingen in Haarlem te clusteren. Voor de ontwikkeling van de campus is concreet het plan de huidige onderwijslocatie uit te breiden met twee lesgebouwen en een nieuw te realiseren multifunctionele accommodatie.

Een groot deel van de geplande gebouwen past niet binnen het huidige bestemmingsplan. De ontwikkeling van de campus vindt in twee fasen plaats. De eerste fase, één van de twee nieuwe lesgebouwen en multifunctionele accommodatie, is door middel van een omgevingsvergunning strijdig gebruik (vastgesteld op 04-04-2018) planologisch reeds mogelijk gemaakt. De tweede fase, het tweede lesgebouw en de parkeervoorzieningen, worden met een bestemmingsplan 'Campus Nova' mogelijk gemaakt, waarin de eindsituatie na realisatie van beide fasen wordt vastgelegd. In deze aanmeldingsnotitie wordt beschouwd of er aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, i.e. fase 2 van de ontwikkeling.

Voor de beoordeling van milieueffecten is het noodzakelijk om niet sec naar de effecten van een ontwikkeling te kijken, maar ook cumulatie te beschouwen met andere projecten. Vanwege de samenhang tussen de beide fasen van de ontwikkeling van NOVA Campus, worden in deze aanmeldingsnotitie de milieueffecten van beide fasen gezamenlijk (in cumulatie) beschreven.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen". De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de onderstaande tabel.

Tabel 1.1: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	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.

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met het nieuwe bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt blijft ruim onder deze drempelwaarden (minder dan 100 ha en minder dan 200.000 m² bvo). Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden.

De voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

Wetswijziging per 16 mei 2017

Op 16 mei 2017 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Dit heeft tot gevolg dat voor een vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig plan een apart besluit noodzakelijk is. Dit houdt in dat de afweging om wel/geen MER te maken expliciet als besluit gemotiveerd moet worden. Dit besluit moet genomen worden door het gevoegd gezag. Het uitgangspunt hierbij is dat er in beginsel geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden, tenzij het bevoegd gezag (gemeente Haarlem) bepaalt dat er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

De inhoudelijke criteria voor het toetsen of er mogelijk sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu staan genoemd in bijlage III van de Europese richtlijnen m.e.r., zoals hieronder beschreven in Tabel 1.1.

Tabel 1.2: Overzicht criteria 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	• Omvang en ontwerp van het project • cumulatie met andere projecten • gebruik van natuurlijke hulpbronnen

	• productie van afvalstoffen • verontreiniging en hinder • risico van ongevallen • risico's voor de menselijke gezondheid
Plaats van de activiteit	• bestaand bodemgebruik • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: - o wetlands, oeverformaties en riviermondingen - o kustgebieden en het mariene milieu, - o berg- en bosgebieden, - o natuurreservaten en -parken, - o gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd, Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG - o gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen; - o gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, - o landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	• orde van grootte en het ruimtelijk bereik van het effect • aard van het effect • grensoverschrijdend karakter • intensiteit en complexiteit van het effect • waarschijnlijkheid van het effect • duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect • mogelijkheden om de effecten doeltreffend te verminderen

Vanwege de samenhang tussen de beide fasen van de ontwikkeling van Nova Campus is in deze aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling beschouwd wat de potentiële milieugevolgen van de gehele ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie (zonder fase 1) zijn.

1.4 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de kenmerken van de activiteit;
- Hoofdstuk 3 gaat nader in op de potentiële (milieu)effecten van de activiteit;
- Hoofdstuk 4 behandelt de conclusie.

2 Het project: Nova Campus

2.1 Plaats van de activiteit

Het plangebied is gelegen in het westelijk gedeelte van de bebouwde kom van Haarlem. In de omgeving van het plangebied liggen een bedrijventerrein en woonwijken. Ten noorden van het plangebied loopt een sloot die het plangebied scheidt van de spoorlijn Haarlem - Zandvoort. Ten zuiden en westen van het plangebied liggen de Zijlweg respectievelijk de Westelijke Randweg. Tussen de Westelijke Randweg en het plangebied ligt een vrijliggend fietspad. De woonwijk ten oosten van het plangebied wordt gescheiden door een sloot en een bomenhrij. In figuur 2.1 is het plangebied aangeduid.



Figuur 2.1: Locatie Nova College aan de Zijlweg, Haarlem (bron: Globespotter 2016). Het plangebied is rood omlijnd. Nr. 1: Zijlweg, nr. 2: Westelijke Randweg.

In de huidige situatie bestaat de school uit een hoofdgebouw in de zuidwestelijke hoek van het terrein en een parkeerterrein langs de oostelijke zijde. Het parkeerterrein heeft 255 parkeerplekken en is toegankelijk vanaf de Zijlweg. Het ongebruikte deel van het terrein is een grasveld met hogere begroeiing aan de randen.

Het project Nova Campus betreft enkel plannen voor uitbreiding op het eigen terrein, waardoor omliggende terreinen gevrijwaard blijven van aanpassingen.

2.2 Kenmerken van de activiteit

In onderstaande figuur 2.2 is een impressie van de voorgenomen ontwikkeling Nova Campus weergegeven (fase 1 en 2). De nieuwbouw vervangt de oude gebouwen aan de Planetenlaan en Schoterstraat, beide in Haarlem. Het betreft een uitbreiding, er wordt niet (significant) gesloopt. In het vigerende bestemmingsplan Zijlweg e.o. is de ontwikkeling van een campus op deze locatie reeds mogelijk.



Figuur 2.2 Impressie Nova Campus fase 1 en 2 (bron: Stedenbouwkundig plan Nova Campus, 15 december 2016)

Fase 1 van de ontwikkeling van de Nova Campus bestaat uit een uitbreiding van het bestaande schoolgebouw (nr. 1) met een serre, een nieuw multifunctioneel onderwijsgebouw (MFO, nr. 2, 6.000 m² bvo) daarnaast, een paviljoen/restaurant (nr. 3, 550 m² bvo), een fietsenstalling (nr. 4) en verplaatsing van de parkeervoorzieningen. De parkeervoorzieningen liggen nu langs de oostelijke zijde van het Nova College, in de toekomst liggen deze in zijn geheel in de noordoosthoek (ter plaatse van nr. 5 en 6). In het nieuwe onderwijsgebouw (nr. 2) worden de zorgopleidingen, assistenten in de gezondheidszorg en welzijnsopleidingen gehuisvest. De nieuwbouw vervangt de oude gebouwen aan de Planetenlaan en Schoterstraat, beide in Haarlem. Het ontwerp van fase 1 is in figuur 2.3 opgenomen.

De eerste fase van de ontwikkeling is reeds met een omgevingsvergunning mogelijk gemaakt. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft dan ook betrekking op fase 2. Het is echter noodzakelijk de ontwikkelingen van fase 1 in de beschouwing mee te nemen, aangezien er sprake is van directe samenhang met fase 2.

Na afronding van fase 1 wordt in fase 2 (zie figuur 2.4) een gebouw toegevoegd ten behoeve van kantoorfuncties van ca. 2.500 m² bvo (nr. 5 in de figuren). Door de bouw van dit gebouw gaat parkeerruimte verloren. Dit wordt opgevangen door de bouw van een twee-laags parkeerdek (nr. 6 in de figuren).



Figuur 2.2.3: Ontwerp Nova Campus fase 2 (bron: ZUS)

Samenhang projecten

De plannen zijn met de omgevingsvergunning voor fase 1 aangepast op bouwhoogte en bouwvlak. Met het vast te stellen bestemmingsplan Campus Nova worden het bouwvlak en de functieaanduiding parkeerterrein aangepast, zodat deze overeenkomen met de voorgenomen plannen. Hiermee wordt onder andere het tweede onderwijsgebouw mogelijk gemaakt. Met het opstellen van het bestemmingsplan wordt ook de vergunde situatie ten aanzien van fase 1 in een ruimtelijk plan vastgelegd.

Fase 1 maakt formeel geen onderdeel uit van de activiteit waarover op basis van deze aanmeldingsnotitie een besluit moet worden genomen. Vanwege de samenhang tussen beide fasen en voor de volledigheid is in deze notitie echter de ontwikkeling van de Nova Campus als geheel (fase 1 en 2) beoordeeld.

Voor zover bekend is er geen sprake van cumulatie met andere plannen en projecten in de omgeving.

3 Kenmerken van de potentiële effecten

De voorgenomen ontwikkelingen kunnen invloed hebben op het milieu. Dit hoofdstuk schenkt aandacht aan deze mogelijke milieueffecten die kunnen optreden. Deze hebben betrekking op verkeer en vervoer, geluid, luchtkwaliteit, bodem, water, archeologie en cultuurhistorie, ecologie en externe veiligheid.

3.1 Verkeer en parkeren

Door Antea Group is een notitie verkeer en parkeren opgesteld, waarin de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op parkeren, verkeersveiligheid en doorstroming beschreven zijn (Nova Campus Haarlem Notitie verkeer en parkeren, d.d. 5 oktober 2017).

Doorstroming

Met een worst case benadering op basis van kencijfers (van het CROW en de gemeente Haarlem) en tellingen is in de Notitie verkeer en parkeren een verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van beide fasen van de Nova Campus berekend. Deze is bepaald op maximaal 372 motorvoertuigen per weekdag etmaal ten opzichte van de huidige situatie.

Met behulp van een toets van de COCON-database zijn de effecten van de ontwikkeling op de doorstroming van het verkeer op het kruispunt N208/Zijlweg in beeld gebracht. Dit is het maatgevende kruispunt voor het bepalen van de doorstroming van het verkeer. Bij de toetsing van de doorstroming van een kruispunt wordt een norm van 90% verzadiging aangehouden. Bij een verzadigingsgraad boven de 90% wordt de kans dat verkeer blijft staan na een volledige cyclus dermate groot, dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn. De cyclustijd van het kruispunt N208/Zijlweg is 120 seconden in de ochtendspits, 98 seconden in de avondspits en 85 seconden in de dalperiode.

De conclusie van de berekening van de effecten van de verkeerstoename op de doorstroming op het kruispunt N208/Zijlweg is dat de extra hoeveelheid verkeer als gevolg van ontwikkeling van de Nova campus nagenoeg geen gevolg zal hebben voor de doorstroming op de kruising. Met kleine aanpassingen aan het fasediagram (waarmee de cyclus van de VRI wordt geregeld) zijn de veranderde verkeersintensiteiten op te vangen.

Omdat in de bepaling van de verkeerscijfers een overschatting (worst case benadering) is gebruikt, kan het bovenstaande berekende effect van de ontwikkeling van de Nova Campus ten opzichte van de huidige situatie in de praktijk als verwaarloosbaar worden beschouwd. Ten opzichte van de planologische mogelijkheden die reeds op deze locatie bestaan, vindt zeker geen verslechtering plaats, omdat de ontwikkeling van een school(campus) reeds planologisch mogelijk is.

Verkeersveiligheid

Het Nova College heeft in haar plannen al voorzien in het verbeteren van de verkeersveiligheid door het scheiden van verkeersstromen middels de realisatie van een separate (brom)fietsers-ingang aan de Westelijke Randweg.

Parkeren

De verwachte maximale parkeerbehoefte in de uiteindelijke situatie is 341 parkeerplekken. In de Notitie Verkeer en Parkeren is deze behoefte nader uiteengezet. Er worden in het plan 324 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het is niet aannemelijk dat het berekende tekort van 18 parkeerplekken in de praktijk problemen zal opleveren. Hiervoor zijn de volgende redenen te benoemen:

- Stringenter mobiliteitsbeleid: het Nova College beschikt over instrumenten om een nog stringenter mobiliteitsbeleid te voeren. Het vergunningenbeleid voor zowel werknemers als studenten kan worden gewijzigd waardoor werknemers of studenten minder snel in aanmerking komen voor een parkeervergunning;
- Mobiliteitsbeeld: de huidige CROW parkeernormen liggen beduidend lager dan de gemeentelijke parkeernormen (en de huidige piekbehoefte). Dit heeft vermoedelijk te maken met een aantal autonome ontwikkelingen: denk bijvoorbeeld aan een toegenomen fietsgebruik (ook de opkomst van de elektrische fiets heeft een drukkend effect op de parkeerbehoefte), de mogelijkheden om thuis te werken, etc. Het mobiliteitsbeeld en daarmee de parkeerbehoefte is en blijft met andere woorden veranderen;
- Flexibele invulling: Een deel van de parkeergarage is nu bestemd voor het parkeren van bromfietsen. In geval dit deel van de parkeergarage volledig bestemd zou worden voor het parkeren van personenauto's zouden circa 50 extra plekken gerealiseerd kunnen worden. Op relatief drukke piekmomenten (bijvoorbeeld tijdens open dagen) kan hier de benodigde ruimte gecreëerd worden voor personenauto's. Bromfietzers zouden dan tijdelijk uit kunnen wijken naar een andere locatie op de campus.

Conclusie

Uit de uitgevoerde analyses blijkt dat geen significante verkeerseffecten op de omgeving optreden als gevolg van de ontwikkeling van de Nova Campus. Ten opzichte van de planologische mogelijkheden die reeds op deze locatie bestaan, vindt zeker geen verslechtering plaats. Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema verkeer en parkeren.

3.2 Geluid

Om de geluidbelasting op de nieuw te ontwikkelen Nova Campus in beeld te brengen, is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor fase 1 is dit onderzoek door LPB Sight uitgevoerd (LPB Sight – Akoestisch onderzoek Ontwikkeling campus Nova College aan de Zijlweg te Haarlem, d.d. 11 november 2015). Voor fase 2 is door Antea Group het onderzoek uitgevoerd (Antea Group – Akoestisch onderzoek Nova Campus Haarlem, d.d. 15 juli 2016).

Fase 1

Uit het akoestisch onderzoek van LPB Sight blijkt dat het wegverkeerslawaai vanaf de Westelijke Randweg 63dB bedraagt op de gevel van het Multifunctioneel Onderwijsgebouwo (MFO). Het railverkeer levert een geluidsbelasting van 62dB op de gevel van het MFO. Beide waarden zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarden, maar minder hoog dan de maximale ontheffingswaarden. In het ontwerp voor het MFO zijn geluidwerende voorzieningen opgenomen die zijn afgestemd op de werkelijke geluidbelasting. Met deze voorzieningen (beglazing, kozijnen, kierdichting en dichte geveldelen) wordt een goed binnenklimaat geborgd.

Fase 2

Uit de berekeningsresultaten voor fase 2 blijkt dat op de gevels van het nieuw te bouwen onderwijsgebouw de geluidbelasting ten gevolge van de Westelijke randweg ten hoogste 53 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. Voor de overige wegen geldt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt ten hoogste 61 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt overschreden. De maximaal te ontheffen geluidbelasting van 68 dB wordt echter niet overschreden.

Conclusie

Voor beide onderwijsgebouwen dient een hogere waarde te worden vastgesteld ten aanzien van zowel wegverkeerslawaai als spoorweglawaai. De maximaal te ontheffen waarde wordt voor beide bronnen niet overschreden.

Omdat kan worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarden is er met het toevoegen van een gevoelige bestemming geen sprake van belangrijk nadelige akoestische effecten. Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema geluid.

3.3 Luchtkwaliteit

De ontwikkeling van de Nova Campus leidt na voltooiing van fase 2 tot een verkeersgeneratie van maximaal 372 extra motorvoertuigen per weekdag (zie paragraaf 3.1). Bekeken wordt of er door toename van extra gemotoriseerd verkeer de luchtkwaliteit in het geding is. Luchtkwaliteit wordt geregeld in de Wet Milieubeheer (Wm) en dient conform hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen behandeld te worden. In deze wet en de daarop gebaseerde regelingen wordt de Regeling NIBM (Niet in betekenende mate) genoemd als methodiek voor controle of projecten al dan niet in betekenende mate negatief bijdrage aan het milieu.

In het kader van het bestemmingsplan is een NIBM-berekening uitgevoerd. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 3.1.

Tabel 3.1: Berekening NIBM-tool.

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

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		372
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,30
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

De bijdrage van het extra verkeer op NO₂ en PM₁₀ is beide lager dan 1,2 µg/m³. De activiteit heeft niet in betekenende mate invloed op de luchtkwaliteit rondom de campus. Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema luchtkwaliteit.

3.4 Bodem

Door Antea Group is een bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied (Verkenkend en aanvullend bodemonderzoek en verkennend asbestonderzoek Zijlweg 203 te Haarlem, d.d. 15 april 2016).

Uit de resultaten van het onderzoek (veldwaarnemingen en analyseresultaten) blijkt dat zeer plaatselijk in de zwak puinhoudende grond direct onder de funderingslaag een matig verhoogd gehalte aan PAK is gemeten. Op basis van het aanvullend onderzoek wordt geschat dat de matige verontreiniging met PAK over een oppervlakte circa 50 m² voorkomt met een laagdikte van ongeveer 0,8 m. Daarmee wordt de omvang geschat op circa 40 m³. Verder is op basis van de resultaten geen aanleiding om ter plaatse een sterke verontreiniging te verwachten.

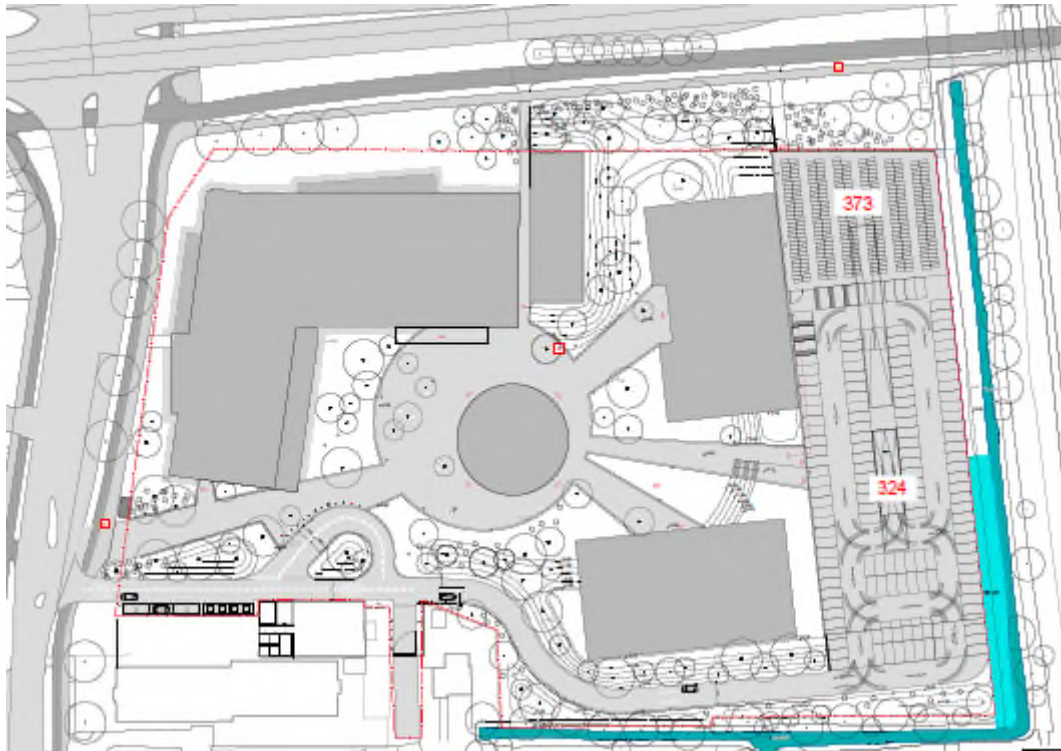
Er zijn verder geen milieuhygiënische belemmeringen voor de voorgenomen herinrichting van het terrein. De matig verontreinigde grond mag niet zonder meer op een andere (deel)locatie toegepast worden. Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema bodem.

3.5 Water

In overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland is een watertoets uitgevoerd voor het bestemmingsplan Campus Nova. Het waterschap heeft een voorlopig positief advies afgegeven, op voorwaarde dat de waterbergingscompensatieopgave van 15% wordt ingevuld. Aan deze compensatie wordt voldaan. Het plangebied bestaat uit 15.207m² bestaand verhard oppervlak, waaraan met fase 2 2.303m² nieuw verhard oppervlak wordt toegevoegd. Met een waterbergingscompensatieopgave van 15% betekent dit dat 345m³ water moet worden toegevoegd. Dit wordt gerealiseerd in de noordoosthoek, tussen de aanwezige watergang en het nieuwe parkeerdek, zoals zichtbaar rechtsonder in Figuur 3.1. De waterbergingscompensatieopgave wordt bewerkstelligd in fase 2 wanneer het totale plan is gerealiseerd.

Het toekomstige vuilwaterriool wordt aangesloten op het bestaande rioolstelsel van de gemeente Haarlem. Het hemelwater dat afstroomt van verharde oppervlakten wordt niet aangekoppeld naar de riolering maar wordt afgevoerd richting het oppervlaktewater.

Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema water.



Figuur 3.1: Watercompensatieopgave Nova Campus (met lichtblauw is het te creëren oppervlaktewater aangeduid)

3.6 Archeologie en cultuurhistorie

Het plangebied kent een archeologische dubbelbestemming vanwege archeologische verwachtingswaarde, waarmee bij ingrepen boven de 10.000 m² en dieper dan 30 cm archeologisch onderzoek verplicht is om de (eventuele) aanwezigheid van archeologische resten in de bodem te documenteren. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in roering van de bodem, maar de drempelwaarde van 10.000 m² wordt niet behaald. Op basis van de archeologische waardering van het plangebied kan daarom gesteld worden dat de kans dat archeologische waarden worden aangetast zeer klein is. Daarnaast zijn er geen beschermde of onbeschermde cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden in het plangebied aanwezig. Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema archeologie en cultuurhistorie.

3.7 Ecologie

Er is een natuurtoets uitgevoerd door Antea Group (Nova Campus Haarlem Natuurtoets, d.d. 15 juli 2016). Uit de natuurtoets blijkt dat in het plangebied mogelijk beschermde soorten voorkomen. Het gaat hierbij uitsluitend om broedvogels. Voor de voorgenomen werkzaamheden waarbij bomen, ruigte en bebouwing verwijderd worden, dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen (globaal half maart tot en met juli).

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot soortenbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming aan de orde indien ten minste één van de volgende maatregelen genomen worden:

- 1) De werkzaamheden aan de bomen en bosschages worden buiten het broedseizoen uitgevoerd, of in deze periode wordt het plangebied ongeschikt gemaakt voor broedvogels.
- 2) Het plangebied wordt kort voor aanvang van de werkzaamheden door een erkende ecooloog gecontroleerd op actuele broedgevallen; bij gebleken aanwezigheid van broedende vogels moeten de werkzaamheden worden uitgesteld tot na het broedseizoen.

Indien deze maatregelen genomen worden is er geen sprake van verstoring van broedvogels.

Aangaande gebiedsbescherming is binnen het plangebied geen NNN-gebied aanwezig. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. Ook heeft de planontwikkeling geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland buiten het plangebied.. Daarnaast ligt het plangebied op ca 500 meter afstand van het Natura 2000-gebied “Kennemerland-Zuid”. Op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden zijn effecten op Natura 2000-gebieden uit te sluiten.

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Mogelijk heeft de wetswijziging invloed op de conclusies van de eerder opgestelde natuurtoets. In een oplegnotitie (Antea Group – Oplegnotitie natuurtoets m.b.t. Wet natuurbescherming, d.d. 12 april 2017) is dit onderzocht en is het voornemen getoetst aan de nieuwe Wet natuurbescherming.

In de oplegnotitie is geconcludeerd dat de nieuwe wetgeving niet leidt tot consequenties voor dit voornemen. Er is geen sprake van verwachte aanwezigheid van nieuw beschermde soorten, van aanwezige soorten met een nieuw beschermingsregime of van wijzigingen in gebiedsbescherming waarmee rekening gehouden dient te worden.

Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema ecologie.

3.8 Externe veiligheid

Beleid voor externe veiligheid is erop gericht om de risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen te beperken en te beheersen. Vanuit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en Besluit externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (Bevt) komt de noodzaak voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied aangaande handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's worden vanuit twee hoeken belicht: plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Ten westen van het plangebied ligt de N208 waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. In 2010 zijn tellingen uitgevoerd ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N208 ter hoogte van het plangebied (AVIV - 'Tellingen en risicoberekeningen vervoer gevaarlijke stoffen N208', 2011). Het invloedsgebied van de N208 bedraagt 355 meter (stofcategorie GF3). Het plangebied ligt daarmee volledig binnen het invloedsgebied.

In de bijlage van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, Ministerie I&M 2015; paragraaf 1.2.3) is gesteld, dat een weg buiten de bebouwde kom geen PR 10^{-6} -contour heeft wanneer het aantal transporten GF3 lager is dan 500 per jaar. Voor de N208 wordt op basis van de vervoerstellingen afgeleid dat geen sprake is van een PR 10^{-6} -contour.

In (paragraaf 1.2.3 van) de bijlage van het HART staan de vuistregels beschreven wanneer er sprake zal zijn van een groepsrisico hoger dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Voor het trajectdeel ter hoogte van het plangebied is sprake van een groepsrisico hoger dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde wanneer de gemiddelde personendichtheid op 100 meter van de weg hoger is dan 700 personen per hectare (op basis van tweezijdige bebouwing). Op basis van de omgevingskenmerken (gemengde bestemming omgeven door groen aan westzijde van de weg en het plangebied aan oostzijde) kan gesteld worden dat de personendichtheid ter hoogte van het plangebied lager is.

Het groepsrisico zal toenemen ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen (toename van het aantal personen) binnen het invloedsgebied van de weg. De toename van het groepsrisico wordt in het bestemmingsplan verantwoord. Het groepsrisico van de N208 is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie (inclusief voorgenomen ontwikkelingen) lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Er kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het voornemen geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn betreffende het thema externe veiligheid.

4 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat door de ontwikkeling van de Nova Campus er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. De verkeersgeneratie van het plan leidt niet tot belangrijk nadelige milieugevolgen op de doorstroming, geluidssituatie of luchtkwaliteit. De ingrepen die worden voorzien leiden niet tot belangrijk nadelige milieugevolgen op het gebied van bodem, water, archeologie, cultuurhistorie of ecologie. De groei van het aantal bezoekers en aanwezigen leidt niet tot belangrijk nadelige milieugevolgen op het gebied van parkeren of externe veiligheid.

De conclusie is dat geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu worden verwacht die aanleiding geven tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure voor deze ontwikkeling.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. just.verhoeven@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2018

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.