

Aanmeldingsnotitie (vormvrije) m.e.r.- beoordeling

Bestemmingsplan Bornholm

Gemeente Haarlemmermeer

Versie: Definitief
Datum: 14 mei 2021

Van Riezen Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Wettelijk kader	1
1.3.	Naam en adresgegevens initiatiefnemer.....	3
2.	Kenmerken van het project	4
2.1.	De aard en omvang van de activiteit	4
2.2.	Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen	7
2.3.	Cumulatie met andere projecten	7
2.4.	Beschrijving van het tijdpad van de activiteit.....	7
3.	Plaats van het project	8
4.	Kenmerken van het potentiële effect.....	9
4.1.	Geluid.....	9
4.2.	Trillingen	9
4.3.	Verkeer.....	10
4.4.	Luchtkwaliteit	11
4.5.	Bodem.....	13
4.6.	Water	13
4.7.	Externe veiligheid	14
4.8.	Milieuzonering.....	14
4.9.	Natuurwaarden.....	14
4.10.	Archeologie en cultuurhistorische waarden.....	15
4.11.	Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).....	16
4.12.	Windhinder	16
5.	Conclusie.....	17

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Initiatiefnemer Amstelring is van plan om het bestaande verpleeghuis Bornholm (Bornholm 48-54 in Hoofddorp) door sloop en nieuwbouw te herontwikkelen met reguliere woningen, zorgwoningen met bijbehorende faciliteiten en maatschappelijke voorzieningen.

Het geldende bestemmingsplan 'Hoofddorp Bornholm en Vrijschot' laat de realisatie van de beoogde bouwmassa en de woonfunctie niet toe. Om de herontwikkeling mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

De voorliggende Aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 18 december 2020, is opgesteld in het kader van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Bornholm.

1.2. Wettelijk kader

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 navolgende tabel.

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 2000 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.
--------	---	---	---	---

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. De huidige planvorming gaat uit van 229 reguliere woningen, maar is nog aan verandering onderhevig. Voorts worden 216 zorgwoningen met bijbehorende faciliteiten en maatschappelijke voorzieningen voorzien ter vervanging van het huidige verzorgingstehuis. Dit betekent dat er in dit geval geen formele m.e.r.- beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden.

De voorliggende MER - Aanmeldnotitie 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.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een formele m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie de navolgende tabel).

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bestaande grondgebruik, • 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: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

3. Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.
--	---

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is Amstelring Facilitair en Huisvesting, Laan van de Helende Meesters 431, 1186 DK te Amstelveen.

2. Kenmerken van het project

2.1. De aard en omvang van de activiteit

Op basis van het Stedenbouwkundig Plan (huidige concept d.d. 6 mei 2021) wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Daarvan is nog geen concept beschikbaar. Het uitgangspunt is dat dit bestemmingsplan de in het SP voorgestelde ontwikkeling mogelijk moet maken en dat daarbij nog flexibiliteit en programma en situering van nieuwbouw en hoogte van de nieuwbouw moet worden geboden.

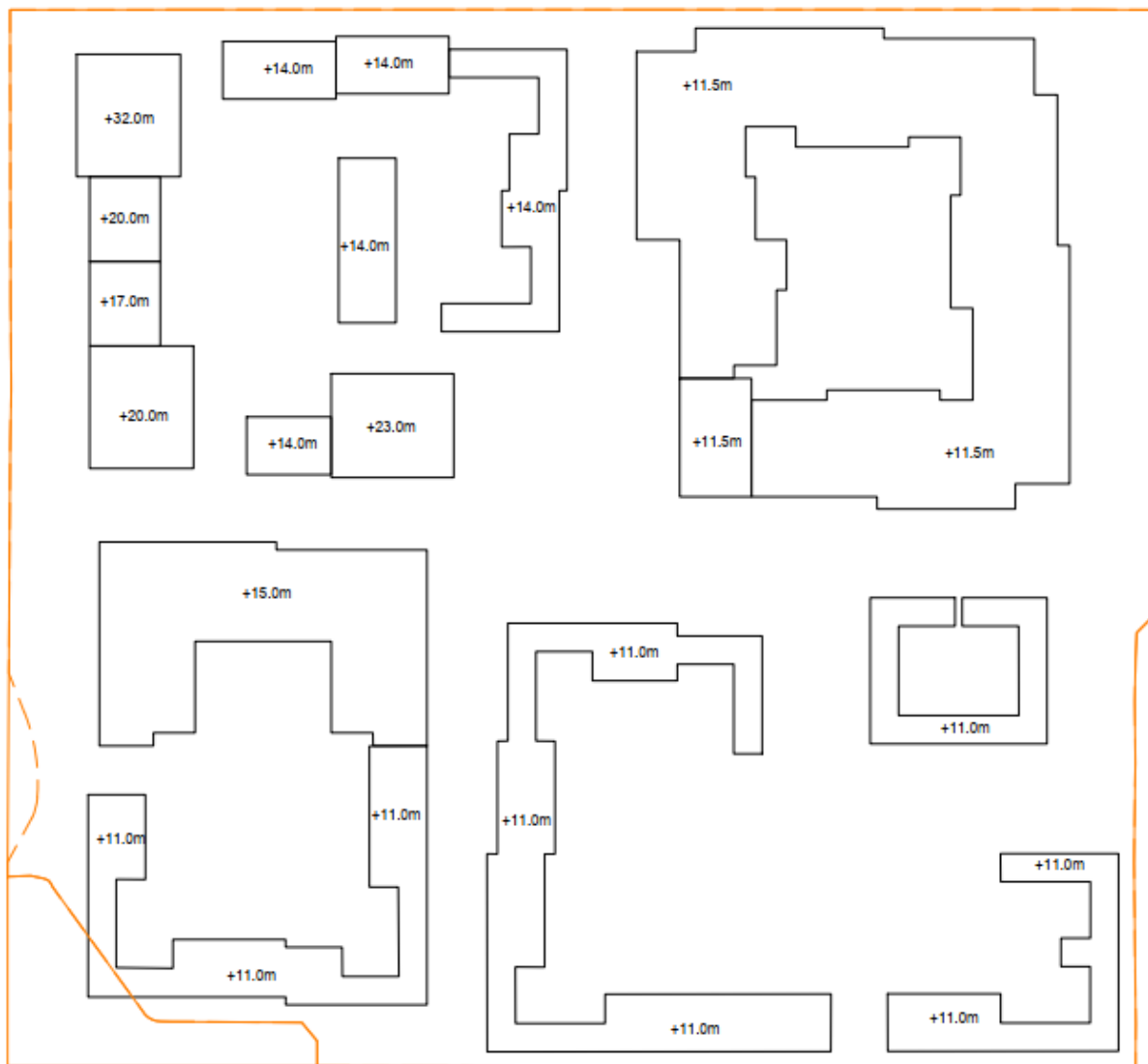
Voor de opzet van de nieuwe bebouwing is onderstaande weergave illustratief, maar nog niet vaststaand.



De hieronder getoonde afbeelding geeft de hoogteopbouw weer zoals die is bedacht. Er wordt nog steeds aan ontworpen, maar in hoofdlijnen is de getoonde opbouw gelijkblijvend. De afbeelding geeft een duidelijk beeld van een bouwhoogte van overwegend 3-4 lagen aan de noordoost- en zuidoost- en zuidwestzijde en een oplopende bouwhoogte tot 10 lagen aan de noordwestzijde.



De voorgenenom verkaveling en bouwhoogtes is hieronder getoond.



Op basis daarvan wordt in het vervolg van de Aanmeldnotitie uitgegaan van een bestemmingsplan dat in de noordoost- en zuidoost- en zuidwestzijde een bouwhoogte van niet meer dan 13 meter toelaat en aan de noordwestzijde een bouwhoogte van 15 oplopend naar 25 meter en met één accent van ten hoogste 35 meter.

Ook voor het programma wordt aangenomen dat enige flexibiliteit wordt geboden, door uit te gaan van maximaal 250 reguliere woningen en maximaal 250 zorgwoningen. Het aanvullende programma wordt gesteld op maximaal 600 m², voor de helft bestaand uit in ondersteunende horeca en voor de helft uit dienstverlening en daarnaast 1.500 m² maatschappelijk zoals (para)medische zorg en apotheek voor de ouderen.

Parkeren wordt op eigen terrein opgelost.

Het geldende bestemmingsplan maakt ter plaatse maatschappelijke voorzieningen mogelijk in de vorm van educatieve voorzieningen, voorzieningen gericht op jeugd en of kinderopvang, sociale en/of levensbeschouwelijke voorzieningen, medische voorzieningen, openbare dienstverlening.

2.2. Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen

De huidige bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Gelet op de aard en omvang van de ingreep en de locatie van het project is er geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouw- en sloopafval, en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval en dergelijke. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.3. Cumulatie met andere projecten

Het project staat op zichzelf en maakt geen deel uit van een grotere ontwikkeling die in totaliteit als één plan gezien zou moeten worden.

In het kader van het verkeeronderzoek wordt niettemin rekening gehouden met ontwikkelingen tot en met 2030¹ in de omgeving van het plangebied die met name invloed hebben op de kruispunten:

- Hoofddorp-Noord: ontwikkeling van 1.020 woningen;
- Cruquius Zuid-Oost: ontwikkeling van 500 woningen;
- Cruquius Wickevoort: ontwikkeling van 750 woningen.

2.4. Beschrijving van het tijdpad van de activiteit

Zodra de omgevingsvergunning verleend en onherroepelijk is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Uitgaande van een doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure en omgevingsvergunning is start van de werkzaamheden in 2022 haalbaar en is oplevering in 2024 te verwachten. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

¹ Bron: verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.4

3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

De onderhavige locatie bevindt zich in een stedelijke omgeving met woonwijken vooral en gebiedsontsluitingswegen in de directe omgeving. Op de locatie zelf bevindt zich een verpleeghuis.



Afbeelding: ligging en indicatieve begrenzing locatie (bron: google earth)

Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is ter plaatse van de projectlocatie en in de omgeving geen sprake.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In deze paragraaf zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Zoals hiervoor beschreven behelst het project de bouw van reguliere woningen en zorgwoningen met bijbehorende faciliteiten en maatschappelijke voorzieningen. Op grond van het bestemmingsplan zijn reguliere woningen niet toegestaan, maatschappelijke functies wel. Het bouwvolume neemt toe en past niet binnen de bouwregels van het bestemmingsplan.

Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen in de bredere omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die hierna zijn beschreven.

Het projectgebied omvat het kavel Bornholm 48-54 in Hoofddorp te Haarlemmermeer. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In voorliggend geval omvat het studiegebied de wegen (en bebouwing langs deze wegen) in de directe omgeving: Kruisweg, Van Heuven Goedhartlaan, Skagerrak en Engelsholm.

Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Geluid

Het project voorziet met woningen in een geluidgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder, zodat akoestisch onderzoek nodig is. Dit onderzoek is momenteel nog in uitvoering. Er zijn echter geen onoverkomelijke resultaten te verwachten. Er zijn geen bijzondere omstandigheden: de geluidbelasting in het binnenstedelijk gebied bestaat uit normaal wegverkeerslawaai. De geluidhinder vanwege luchtvaart is op deze locatie evenmin bijzonder hoog. Eventueel kan het nodig zijn om een hogere geluidswaarde vast stellen. De ontwikkelingen zelf zullen niet tot geluidhinder in de omgeving zorgen, die relevant anders is dan in de huidige situatie. De verkeerstoename (zie ook paragraaf 4.3) is niet zodanig dat daar een bijzondere toename van geluidbelasting in de vorm van indirecte hinder door wordt veroorzaakt. Dit onderdeel geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.2. Trillingen

Er bevindt zich geen spoortraject in de omgeving die voor trillingshinder kan zorgen. Uitvoering van het project vergt naar verwachting heikwerkzaamheden, maar leidt niet tot bijzondere trillingen voor de omgeving. Dit aspect is in dit kader niet relevant en geeft daarmee ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.3. Verkeer

Momenteel is een verkeersonderzoek in uitvoering om de afwikkeling van het toekomstige verkeer op de bestaande wegen en kruisingen in de omgeving in kaart te brengen. Daarvan is een eerste concept beschikbaar gekomen (Goudappel Coffeng, 15 maart 2021).

Verkeersintensiteiten

De planontwikkeling genereert een verkeerstoename van ca. 1.800 verplaatsingen per dag ten opzichte van de huidige situatie. Op de meeste omliggende wegvakken is de verkeerstoename beperkt. Het in dat verkeersrapport gehanteerde uitgangspunt voor het te realiseren programma was echter veel hoger dan nu in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan aan de orde is: het ging uit van 313 woningen terwijl het programma nadien is bijgesteld tot 229 woningen. De uit dat lagere woningaantal volgende verkeersgeneratie zal nog blijken na bijstelling van het verkeersonderzoek. Navolgende beschouwingen zijn dus op te vatten als 'worst case'.

In de huidige planvorming wordt uitgegaan van realisatie van een nieuwe verbindingsweg door de oostkant van het plangebied. Als gevolg daarvan vindt de grootste verkeerstoename plaats op het wegvak Engelsholm richting de Kruisweg, door het routingseffect van de nieuwe verbindingsweg. Deze nieuwe verbinding zorgt namelijk voor een kortere route voor verkeer tussen de woonwijk ten zuiden van het plangebied en de Kruisweg. De resulterende intensiteit op dit wegvak kan zorgen voor een verminderde verkeerveiligheid, afhankelijk van de weginrichting.

Verkeersafwikkeling

Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat het verkeersaanbod op alle kruispunten kan worden verwerkt. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt N201 – Van Heuven Goedhartlaan is in de huidige situatie al redelijk tot matig. De autonome groei en het planeffect leiden hier niet tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Parkeren

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen zal voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen, waarmee gewaarborgd wordt dat er geen toename van parkeerdruk in de omgeving zal plaatsvinden als gevolg van de ontwikkeling .

Ontsluiting langzaam verkeer

Op basis van de meest recente schetsen van de ontwikkelplannen is een eerste kwalitatieve analyse uitgevoerd van de ontsluitingen voor langzaam verkeer. Om de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren worden inrichtingsmaatregelen voorgesteld.

Beoordeling

De verkeerskundige wenselijkheid van deze nieuwe ontsluitingsroute en de verkeerseffecten in de situatie dat deze nieuwe route niet zou worden gerealiseerd dienen nog bepaald te worden. Het is niettemin op voorhand uit te sluiten dat de verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling aanleiding zal geven tot het uitvoeren van een MER.

Ook ten aanzien van de aspecten verkeersintensiteiten en -afwikkeling, parkeren en langzaam verkeer is geen sprake van zodanige nadelige gevolgen voor het milieu dat er aanleiding is tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. Binnen Hoofddorp zijn er op dit moment geen locaties waar luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. Voor het plangebied zijn wat dat betreft geen problemen te verwachten.

In de Wet milieubeheer is een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Het project kan doorgang vinden indien de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van het project per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft of niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor een grenswaarde is opgenomen.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Daarom stelt het besluit onderzoekszones in. Binnen die onderzoekszones is luchtkwaliteitsonderzoek nodig. Ze zijn aan weerszijde 300 meter breed bij rijkswegen en 50 meter bij provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies. Daarbij maakt het niet uit of de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten staat. Van doorslaggevend belang is de (voorzien) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein.

In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties dus niet als gevoelige bestemming gezien.

Beoordeling

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in 445 wooneenheden (waarvan een groot deel zorgwoningen). Dit woningaantal is veel minder dan de hiervoor genoemde hoeveelheden. Voorts worden bijbehorende faciliteiten en circa 1.500 m² aan maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd, maar het bestaande verpleeghuis wordt gesloopt.

Blijkens het concept van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng d.d. 15 april 2021 is de verkeersgeneratie van Bornholm 48 – 54 is volgens het NHZ 2.4 circa. 2.300 verplaatsingen op een gemiddelde werkdag. Dit is een toename van ca. 1.800 verplaatsingen per dag ten opzichte van de huidige situatie. Hieronder is deze verkeersbijdrage ingevoerd in de NIBM-tool, waaruit blijkt dat nader onderzoek nodig is.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1800
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,68
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,33
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Het aspect luchtkwaliteit vergt bij deze verkeersbijdrage dus nader onderzoek. Het in dat verkeersrapport gehanteerde uitgangspunt voor het te realiseren programma was echter veel hoger dan nu in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan aan de orde is: het ging uit van 313 woningen terwijl het programma nadien is bijgesteld tot 229 woningen.

Uit onderstaande weergave van de NIBM-tool blijkt dat een verkeerstoename van 1.283 mvt/dag geen nader onderzoek meer vergt.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1283
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,24
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		

Het is dan ook waarschijnlijk dat de vermindering van het programma leidt tot zodanige vermindering van de verkeersgeneratie dat wel voldaan wordt aan de grens voor 'niet in betekenende mate'. Dat zal nog blijken na bijstelling van het verkeersonderzoek.

Voorts is van belang dat ook bij een geringe overschrijding van de grens voor 'niet in betekenende mate' nog geen aanleiding vormt voor het opstellen van een MER. Uit de monitoring is immers bekend dat in Haarlemmermeer op locaties waar de gemeente bevoegd gezag is al jarenlang geen wettelijke EU-normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden. De fijnstof norm wordt ook langs provinciale en rijkswegen niet overschreden.

De locatie is voorts niet gelegen binnen de invloedssfeer van een rijksweg en de provinciale weg N201. Laatstgenoemde ligt op meer dan 100 meter afstand van het plangebied. Daardoor ligt het niet binnen een onderzoekszone voor gevoelige bestemmingen.

Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project en geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.5. Bodem

In de 'Wet bodembescherming' zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Het beoogde gebruik van het perceel is in overeenstemming met de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart (zone Industrie). Wanneer (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkenkend) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele vervuilde grond te saneren.

In maart 2021 is door onderzoeksbureau Tauw een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde woon- en zorgfunctie. Dit onderwerp geeft dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.6. Water

Door de realisatie van het project neemt de verharding in het gebied toe. Het is nog te bepalen hoeveel toename ten opzichte van huidige situatie dit exact is. Naar verwachting is daarvoor op grond van de Keur van Hoogheemraadschap van Rijnland compensatie nodig door het toevoegen van nieuw wateroppervlak binnen het projectgebied. Door te voldoen aan de voorschriften van de Keur wordt voorkomen dat het effect op de waterhuishouding onaanvaardbaar is. Aan deze voorschriften wordt vanzelfsprekend voldaan.

Het plan voorziet niet in ondergrondse bebouwing. De voorgenomen ontwikkeling vindt uitsluitend op maaiveldniveau plaats. Ontgravingen zullen daardoor maximaal enkele decimeters diep reiken en er zijn daardoor geen effecten op de grondwaterstand of -afstroming te verwachten. Het plan geeft dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.7. Externe veiligheid

Adviesgroep AVIV bv heeft in haar notitie 'Bornholm te Hoofddorp' (Project 214464, 7 mei 2021) de externe veiligheidsrisico's van deze transportroute beschreven. Daaruit blijkt dat de planlocatie zich op circa 165 m van de N201 bevindt. Over deze weg vindt incidenteel vervoer van LPG plaats. Het invloedsgebied van het vervoer van deze stof is 355 m. Er zijn geen andere risicobronnen waarmee rekening gehouden moet worden.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling. In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico gelijk aan 0.01 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is daarmee lager dan 10% van de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. Dit betekent dat conform het Bevt in de toelichting bij het bestemmingsplan alleen ingegaan dient te worden:

1. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
2. Voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

Getoetst is aan het EV-beleid van de gemeente Haarlemmermeer. Daaraan wordt voldaan.

Er is geen sprake van bijzondere omstandigheden en een MER is derhalve niet nodig.

4.8. Milieuzonering

Bij planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen van bestaande en toekomstige bedrijven om enerzijds de kwaliteit van het leefmilieu voor bewoners te handhaven en te bevorderen en anderzijds te voorkomen dat bedrijven worden beperkt in hun bedrijfsvoering. Aspecten die hierbij van belang zijn, zijn geur, stof, geluid en gevaar.

De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zorgen niet voor bedrijfshinder bij woningen in de omgeving. De locatie bevindt zich in een woonomgeving en op de locatie bestaat al een kwetsbare functie. Er zijn geen bedrijven in de nabijheid gevestigd die belemmerd worden door de beoogde ontwikkeling. Milieuzonering vanwege bedrijfsactiviteiten vormt daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.9. Natuurwaarden

Soortenbescherming

Op grond van de Wet natuurbescherming is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden.

In februari 2021 is door onderzoeksbureau Els & Linde een ecologische quickscan uitgevoerd. Uit de resultaten van de quickscan is gebleken dat de aanwezige openingen in de dakranden en gevels van een aantal panden binnen de locatie het mogelijk maakt voor vleermuizen om zich te vestigen. Het aanwezig zijn van verblijfplaatsen is daarom niet uit te sluiten. De aanwezigheid van marterachtigen binnen de planlocatie is op voorhand niet uit te sluiten. Er is mogelijkheid voor gebruik van het centrale pand door huismussen en gierzwaluwen. Gezien de aanwezige geschikte openingen in de gevels van dit pand is de aanwezigheid van deze soorten binnen de planlocatie niet uit te sluiten.

Voor de geplande werkzaamheden wordt een onderzoek naar vleermuizen, huismus, gierzwaluw en marters geadviseerd en uitgevoerd. Eventueel kan ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig zijn als uit het nog uit te voeren nader onderzoek blijkt, dat de soorten aanwezig zijn en een effect niet is te vermijden.

Dit aspect geeft aanleiding voor nader onderzoek, maar dat is op zichzelf geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

Gebiedsbescherming

Stikstof

Om in kaart te brengen wat het effect van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen op stikstofdepositie in Natura2000-gebieden kan hebben dient onderzoek uitgevoerd te worden in de vorm van een Aeries-berekening. Gezien de omvang en ligging is het de verwachting dat de voorziene ontwikkelingen geen effect hebben op Natura2000-gebieden en dat er geen rekenresultaten hoger zullen zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Dit wordt zowel voor de aanlegfase alsmede de gebruiksfase verwacht. Het uitvoeren van een MER is daardoor niet noodzakelijk.

Overig

Andere effecten dan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden worden niet verwacht, gezien de aard en omvang van de ontwikkeling in combinatie met de afstand tot Natura 2000-gebieden (meer dan 5,5 km).

4.10. Archeologie en cultuurhistorische waarden

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid van het Besluit ruimtelijke ordening moet een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Archeologische waarden

Uit een archeologisch bureauonderzoek is gebleken dat de geplande ontwikkelingen een oppervlakte van 43.000 m² beslaan en daarmee de vrijstellingsgrens voor ontwikkelingsplannen met een oppervlakte van maximaal 10.000 m² wordt overschreden. Hoewel het plangebied grotendeels bebouwd zal worden vindt de voorgenomen ontwikkeling uitsluitend op maaiveldniveau plaats. Ontgravingen zullen daardoor maximaal enkele decimeters diep reiken. Deze bovenste grondlaag is echter al door diepploegen en eerdere ontwikkelingen binnen het plangebied grotendeels verstoord geraakt. Vanwege deze verstoringen en de lage archeologische verwachtingen wordt door het archeologische onderzoeksbureau geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren en het plangebied vrij te geven voor ontwikkeling.

De beslissing om bovenstaand advies al dan niet over te nemen (een selectiebesluit) dient door de bevoegde overheid, de gemeente Haarlemmermeer, te worden genomen. Verder dient te worden vermeld dat, ongeacht dit advies en het selectiebesluit, er een wettelijke meldingsplicht bestaat (Erfgoedwet 2016) mochten er onverhoopt toch archeologische overblijfselen worden aangetroffen.

Cultuurhistorische waarden

In en rond de projectlocatie zijn geen beschermde monumenten, stads- of dorpsgezichten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig.

Beoordeling

De ontwikkeling leidt niet tot een aantasting / bedreiging van archeologie en cultuurhistorische waarden en geeft daardoor geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.11. Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. Indien het plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het gaat daarbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

Onderhavige locatie kent als gevolg van het LIB een hoogtebeperking van 41 meter. Verder zijn er geen relevante beperkingen voor de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Met maximaal 10 bouwlagen (max. 35 meter bouwhoogte) blijft de ontwikkeling ruim onder de maatgevende toetshoogte van het LIB. Het LIB vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en geeft geen aanleiding voor het uitvoeren van een MER.

4.12. Windhinder

Het hoogteaccent kan maximaal 35 m hoog worden. Langs dit pand bevindt zich een fietspad. Er wordt daarom een windhinderonderzoek uitgevoerd om het windklimaat op het fietspad te bepalen, maar ook voor de rest van het terrein is het goed om de gevolgen van dit hoge pand te onderzoeken.

Vooruitlopend op de uitkomsten van dat onderzoek is al te stellen dat windhinder geen aspect is dat aanleiding vormt voor het opstellen van een MER.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze Aanmeldnotitie MER zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de bouw van (zorg)woningen en bijbehorende faciliteiten en maatschappelijke voorzieningen er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het projectgebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.