



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING HET NIEUWE NOORD

Gemeente Haarlemmermeer

8 Februari 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	8 Februari 2021
KENMERK	20210095
PROJECTLEIDER	ir. R.J.M.M. Schram
OPDRACHTGEVER	Evast Vastgoed
AUTEUR	MSc W. Timmerman
STATUS	Concept



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en kenmerken van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	10
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1 Verkeer	12
3.2 Geluid	12
3.3 Luchtkwaliteit	14
3.4 Bodem en water	14
3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	15
3.6 Ecologie	16
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	17
3.8 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	18
3.9 Mitigerende maatregelen	18
4. Conclusie	20

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Hoofdweg 583 in Hoofddorp bevindt zich een bedrijventerrein. Het voornemen is om dit terrein te herontwikkelen tot woningbouwlocatie voor 593 woningen. Aan de Wijkermeerstraat worden in de plint middels de aanduiding 'gemengd' commerciële en maatschappelijke functies (610 m² bvo) mogelijk gemaakt. Indien in plaats van commerciële functies hier woningen worden gerealiseerd komt het maximum aantal woningen op 603. De voorgenomen ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Hoofddorp Noord' (2013). Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Uit verkeersstudies is gebleken dat de ontwikkeling van Het Nieuwe Noord en de verdere doorontwikkeling van het bedrijventerrein tot woongebied niet afgewikkeld kan worden over de bestaande infrastructuur. Daarom is een ingreep in de bestaande infrastructuur nodig. Deze is gevonden in het aanpassen van de zuidwestelijke afrit van de Weg Om de Noord. Aan de afrit wordt een rotonde toegevoegd, die direct aansluit op de Debbemeerstraat. Ook deze ontwikkeling wordt met dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen m.e.r.-beoordelingsplichtig is 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 m² of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D 11.2).

Het beoogde plan maakt de nieuwbouw van maximaal 603 woningen mogelijk en 610 m² bvo commerciële/maatschappelijke functies en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waar dit document in voorziet.

Voor de aanleg van de nieuwe toegangsweg vanaf de N201 is in het Besluit milieueffectrapportage opgenomen dat wijziging van een autoweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is als de ingreep 5 kilometer of langer is. De beoogde ontwikkeling maakt enkel een extra afrit (circa 500 meter lang) mogelijk en blijft ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waar dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is. Bij de beoordelingsbeslissing wordt gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.



1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

In deze notitie worden naar bijlagen verwezen van hetzelfde bijlagenboekje als dat van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Bij deze notitie is dit bijlagenboekje meegestuurd.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied betreft een bedrijfslocatie gelegen aan de Hoofdweg 583 te Hoofddorp in de gemeente Haarlemmermeer. De locatie ligt in Hoofddorp Noord langs de Debbemeerstraat, Wijkermeerstraat en Hoofdweg. De N201 'Weg om de noord' ligt ten noorden van het plangebied. Ten zuiden en westen ligt het bedrijventerrein Hoofddorp Noord. Daarnaast ligt ten zuiden ook een recent gebouwde woonwijk. Ook ligt binnen het bedrijventerrein Hoofddorp Noord een aantal bedrijfswoningen en zijn aan de Debbemeerstraat 19 twee woningen mogelijk gemaakt. Ten oosten van het plangebied ligt de ontsluitingsweg Hoofdweg waarlangs een watergang loopt. De ligging van het plangebied is weergegeven op figuur 1.



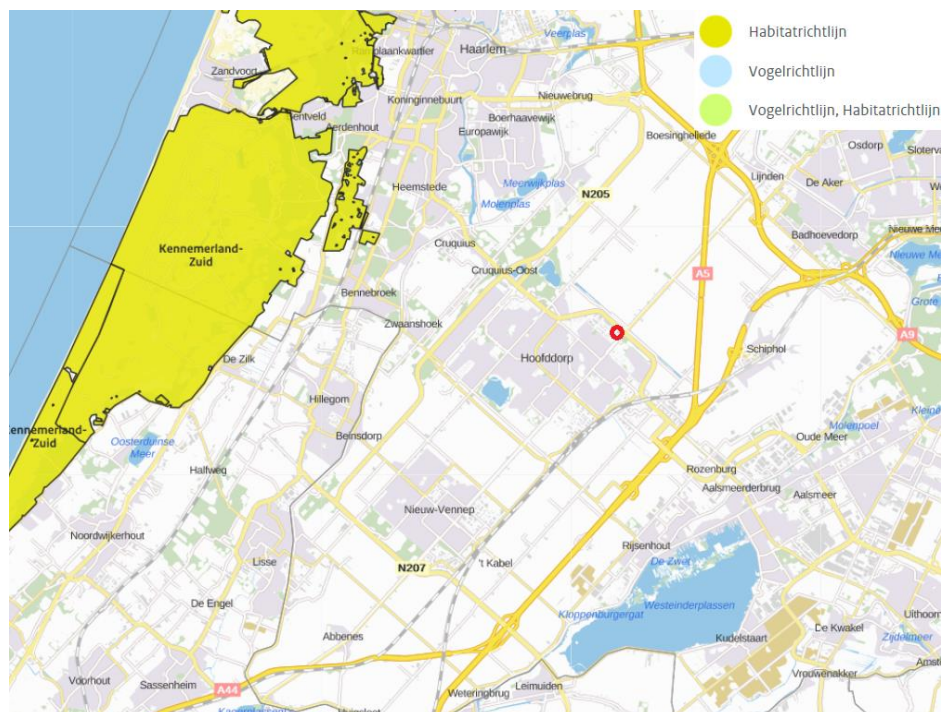
Figuur 2.1: Ligging plangebied (rood omkaderd)

Zoals te zien in figuur 2.1 wordt het plangebied momenteel ingevuld door een voormalige bedrijfslocatie met kantoren, loodsen, verhardingen en cultuurgroen. Het gebied is dan ook grotendeels verhard. Zoals te zien in figuur 2.1 zijn op de noordwestelijke deel van het plangebied groen ingedeeld met bomen en bevindt zich er een watergang. Dit is de locatie voor de nieuwe aansluitingsweg.

Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

Natura 2000

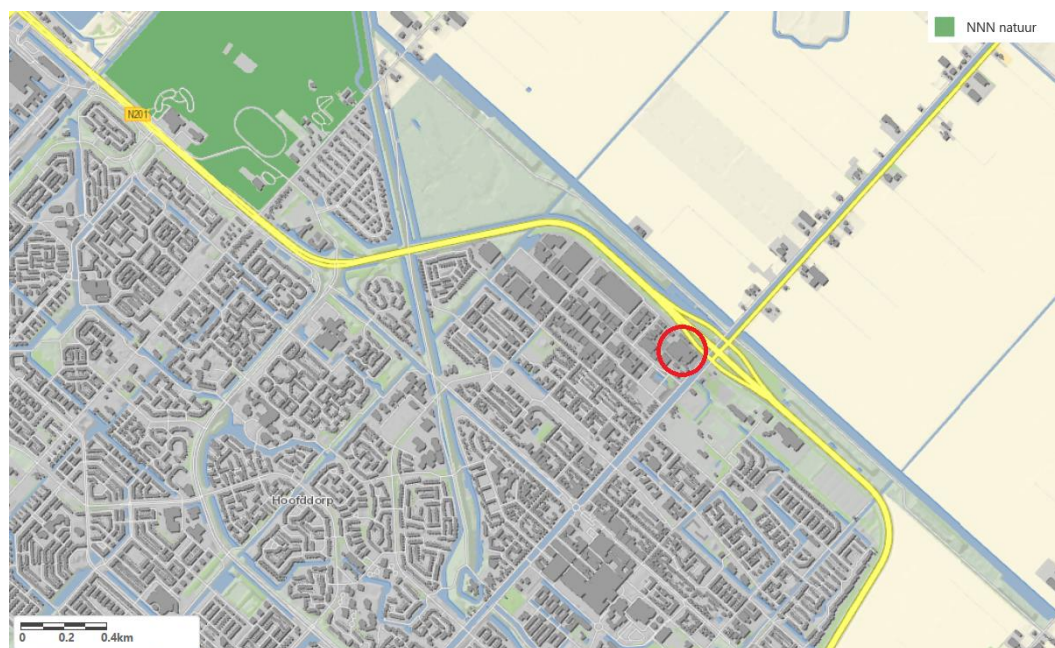
Het plangebied ligt op circa 7 kilometer afstand van Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid'. In figuur 2.2 is de locatie van het plangebied ten opzichte van Natura 2000- gebieden weergegeven.



Figuur 2.2: Ligging plangebied (gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)

Natuurnetwerk Nederland

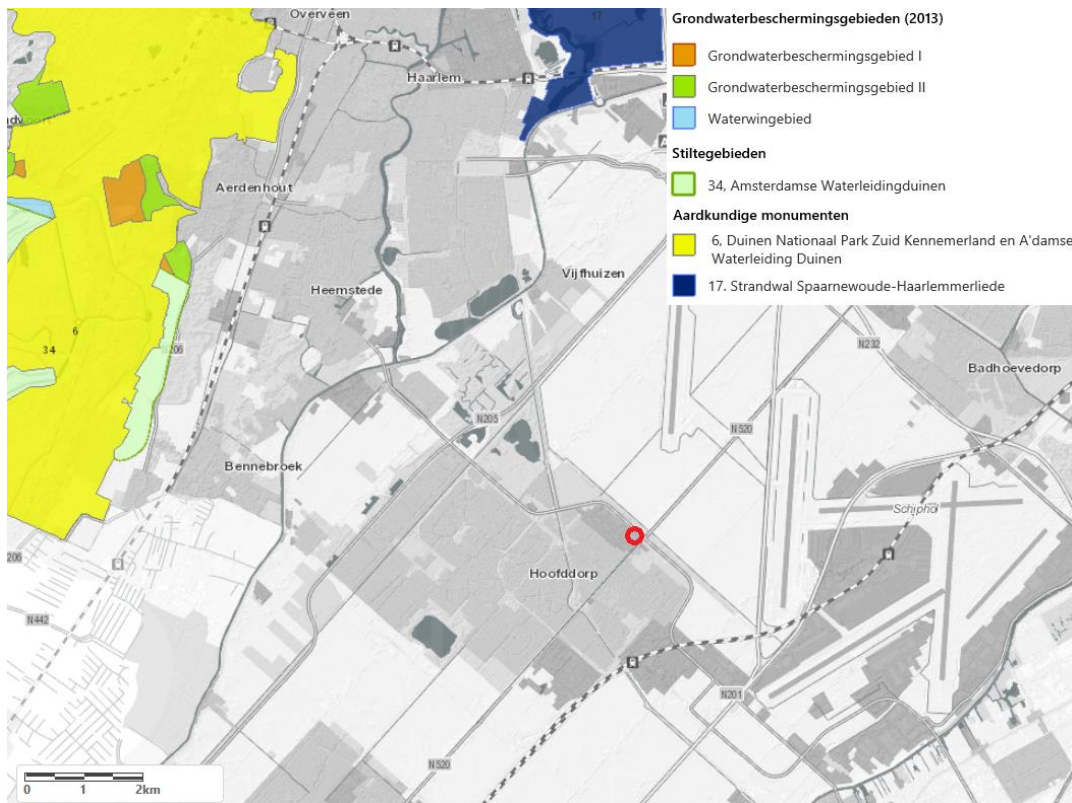
Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van circa 300 m ten noordwesten van het plangebied (zie figuur 2.3).



Figuur 2.3: Ligging plangebied ten opzichte van NNN-gebieden (bron: geo-loket provincie Noord-Holland).

Stilte- en milieubeschermingsgebieden

Het plangebied ligt op een afstand van circa 8 km ten oosten van stiltegebied Amsterdamse Waterleidingduinen (zie figuur 2.4). Het dichtstbijzijnde grondwaterbeschermingsgebied ligt op een afstand van circa 8 km ten westen van de planlocatie.



Figuur 2.4: Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (groen) (bron: geo-loket provincie Noord-Holland).

Archeologische en cultuurhistorische waarden

Voor het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 16) om de archeologische verwachting van het gebied te bepalen. Uit het onderzoek blijkt dat op ongeveer 9,5 m onder maaiveld de top van een pakket dekzand bevindt. Hierin kunnen archeologische waarden uit het Laat-Paleolithicum en Vroeg-Mesolithicum aanwezig zijn. Mogelijk is de top van het dekzand echter door zeestromingen tijdens het begin van de sedimentatie van het Laagpakket van Wormer verstoord geraakt. Het dekzand wordt afgedekt door mariene afzettingen van het Laagpakket van Wormer. Het oorspronkelijk boven het pakket mariene afzettingen gevormde veenpakket is door de ontwikkeling van het Haarlemmermeer weggespoeld. Daardoor liggen de afzettingen van het Laagpakket van Wormer na de drooglegging van de Haarlemmermeerpolder weer aan de oppervlakte. In theorie kunnen in de top van het Laagpakket van Wormer archeologische waarden uit het Neolithicum aanwezig zijn, maar tot op heden zijn in de Haarlemmermeerpolder geen archeologische waarden op dit niveau gevonden. Omdat in het plangebied veel bedrijfsactiviteiten zijn ontplooit, en het bebouwd is, is de top van het Laagpakket van Wormer verstoord. Daarom worden op dit niveau geen archeologische waarden verwacht. Verder heeft de bestaande bebouwing in het plangebied geen monumentale status en de bebouwing is tevens niet aangeduid als beeldbepalend gebouw.



Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en re-generatievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied

Het plangebied ligt in stedelijk gebied en betreft deels verhard en deels onverharde grond. Vanuit het oogpunt van ecosystemendiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

- Het plangebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen: het plangebied is geen producent van vernieuwbare hulpbronnen zoals biomassa (hout) of van milieuvorraden (zoals drinkwater);
- Het plangebied heeft in het huidige gebruik een zeer geringe functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het plangebied heeft een beperkte functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

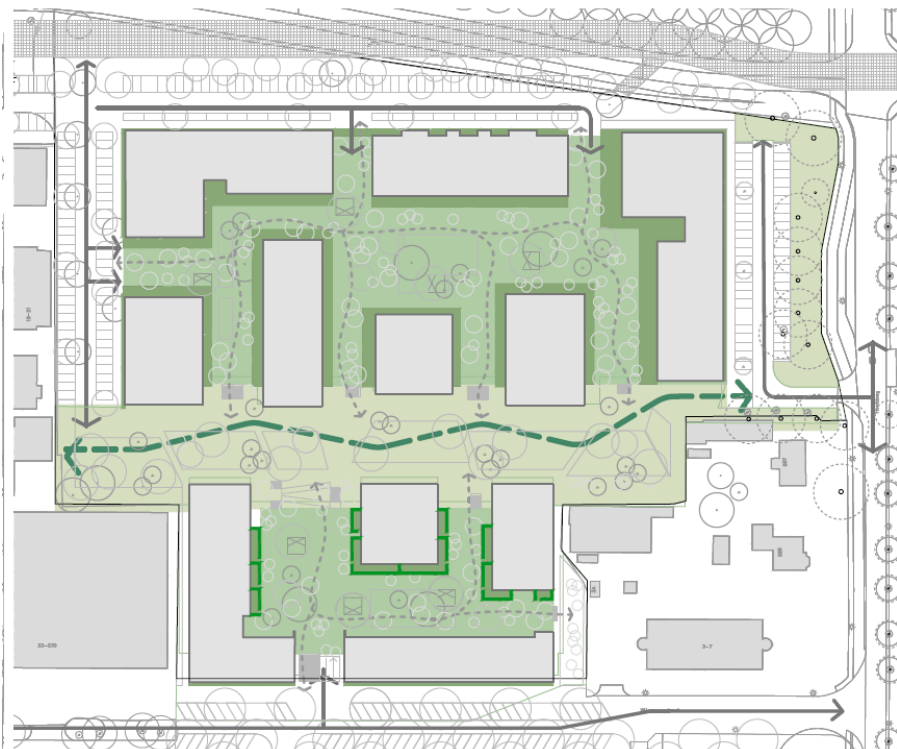
De locatie heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

2.2 Kenmerken van het project

Binnen het plangebied zal een ontwikkeling met circa 600 appartementen in diverse prijsklassen worden gerealiseerd. Aan de Wijkermeerstraat worden in de plint middels de aanduiding 'gemengd' commerciële en maatschappelijke functies met in totaal maximaal 610 m² bvo mogelijk gemaakt. Indien deze ruimte volledig wordt ingericht met woningen komt het totaal aantal woningen in het plangebied uit op maximaal 603. Centraal in het plangebied is ruimte voor een centrale groene hoofdas. Deze hoofdas, die de oorspronkelijke ontginningsstructuur in het gebied herstelt, zorgt voor een robuuste groenstructuur. Deze structuur kan doorgetrokken worden en zo een groene drager vormen voor de toekomstige inrichting van Hoofddorp Noord.

Het ruimtelijk uitgangspunt van Het Nieuwe Noord is het realiseren van een centrale groene hoofdas, de Groene Corridor. Deze as ligt in de richting van de polderstructuur. Hiermee wordt het gebied in 2 delen geknipt. In deze twee delen worden woongebouwen in een parkachtige structuur opgericht. Deze centrale as is voor iedereen toegankelijk. Hierdoor ontstaan 2 blokken van gebouwen. De gebouwen krijgen een variabele bouwhoogte, variërend van circa 14 tot 29 meter. De bouwhoogte aan de Wijkermeerstraat is lager, en loopt van 4 tot 9 bouwlagen op richting de Weg om de Noord (provinciale weg N201). Binnen een blok worden de gebouwen gekoppeld door een gebouwde parkeervoorziening. In deze twee garages en kelder is ruimte voor circa 581 parkeerplaatsen. Bovenop deze parkeervoorziening komen semi-openbare groene dakparken, waarmee invulling wordt gegeven aan het uitgangspunt voor 25% openbaar groen, alsmede in de centrale groene corridor. Hierdoor krijgt de ontwikkeling een groen karakter met voldoende plekken voor verblijf.

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de zuidwestzijde (Wijkermeerstraat), de oostzijde (Hoofdweg) en de noord-oostzijde (Debbemeerstraat, nieuwe parallelweg). De toegangen leiden direct tot de entrees van de parkeergarages of de parkeerterreinen, die aan de rand van het plangebied gerealiseerd zullen worden. Ook zal langs de Wijkermeerstraat parkeer capaciteit gerealiseerd worden. De verkeersgeneratie is bepaald op basis van de kengetallen van het CROW. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is 3.831 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.



Figuur 2.5 Ruimtelijke structuur beoogde woningbouw (bron: aggregatiedocument)

Naast de woningbouw maakt het plan een aanpassing in de afrit van de Weg om de Noord mogelijk. De afrit vanaf de N201 wordt meer naar het westen gelegd, zie figuur 2.6. De afrit sluit aan op een nieuwe rotonde op de Debbemeerstraat. Tussen de Debbemeerstraat en de Hoofdweg wordt een tweerichtingsparallelstraat gerealiseerd. Bovendien wordt de Hoofdweg westzijde ten zuiden van de N201 geknipt, zodat de westzijde verkeersluw wordt. Door de verplaatsing van de afrit in combinatie met de verkeersknip wordt er een alternatieve route voor vrachtverkeer gerealiseerd. Dit bevordert de verkeersveiligheid van het gebied. Vrachtverkeer vervolgt niet meer haar route via de Hoofdweg Westzijde naar de Wijkemeerstraat, maar gaat via de Noordmeerstraat naar de rotonde en parallelweg. Met de aanpassingen in de afrit van de Weg om de Noord kunnen de Wijkemeerstraat en de Hoofdweg Westzijde worden ontlast. Dit biedt ruimte om met name de Wijkemeerstraat meer kwaliteit te geven en eventuele verkeersknelpunten te voorkomen



Figuur 2.6: Afbeelding nieuwe verkeersontsluiting

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling van het gebied worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut.

Cumulatie met andere projecten

Er zijn voor zover bekend geen andere toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

3.1 Verkeer

De bereikbaarheid van het plangebied per gemotoriseerd verkeer is goed. Om de extra verkeersgeneratie als gevolg van de woningbouwontwikkeling van Het Nieuwe Noord en de rest van Hoofddorp Noord goed te kunnen afwikkelen wordt er een nieuwe ontsluitingsweg en verschoven afrit aan de N201 gerealiseerd. Op basis van het woningbouwprogramma en overige voorzieningen kent het plangebied een verkeersgeneratie van 3.831 mvt/etmaal.

Zoals Goudappel Coffeng in 2018 heeft berekend voldoet de huidige infrastructuur niet om het verkeer tot 2030 af te wikkelen. Dit gaat met name om de kruispunten op de Hoofdweg (respectievelijk met de Burgemeester Pabstlaan en de aansluiting op de N201). Om het toekomstige verkeer van de woningbouwprojecten in Hoofddorp Noord goed af te kunnen wikkelen wordt er een nieuwe ontsluitingsweg en kruising aan de N201 gerealiseerd. De beoogde ontwikkeling heeft dan ook geen verkeersknelpunten tot gevolg.

3.2 Geluid

In bijlage 5 is de geluidsnotitie toegevoegd die de geluidsbelasting op de appartementen als gevolg van wegverkeers-, industrie- en luchtvaartverkeerslawaai in beeld brengt. De resultaten uit de zijn hieronder opgenomen:

Wegverkeerslawaai

- Ten gevolge van wegverkeerslawaai van de (autoweg) N201 wordt op delen van het bouwplan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden;
- Ten gevolge van wegverkeerslawaai van de overige wegen (Hoofdweg Oostzijde, Hoofdweg Westzijde en Wijkmeerstraat wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai;
- Om voor de appartementen een geluidluwe gevel te realiseren zijn af te sluiten loggia's of soortelijke oplossingen noodzakelijk;
- Ten gevolge van wegverkeerslawaai dienen hogere grenswaarden te worden aangevraagd. Voor de woningen waar de geluidbelasting ten gevolge van de N201 hoger is dan de maximale ontheffingswaarde wordt een zogenaamd 'Stap 3-besluit' op grond van de Interimwet stad-en-milieubenadering genomen (zie nadere toelichting aan het slot van deze paragraaf).

Uitstralingseffecten

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). De beoogde ontwikkeling heeft een verkeersgeneratie van 3.831 mvt/etmaal. Gezien de ontsluitende functie van de omliggende wegen zal dit niet tot een toename lijden van meer dan 40%. Verder maakt het plan een nieuwe toegangsweg mogelijk. Gezien de parallelle ligging van deze toegangsweg ten opzichte van de N201 is de N201 maatgevend voor het akoestisch klimaat in de omgeving. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling is dan ook geen sprake van een negatief effect waarvoor een mer uitgevoerd moet worden.

Schiphol

Industrielawaai

Het plangebied is buiten de 50 dB(A) geluidcontour van het gezoneerde industrieterrein Schiphol gesitueerd zodat aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor Industrielawaai wordt voldaan.

Luchtvaartlawaai

De planlocatie is buiten de directe invloedssfeer (55 dB(A) geluidcontour) van luchthaven Schiphol gesitueerd, waardoor er voor het aspect geluid geen restricties gelden.

Grondgeluid Schiphol

In bijlage 4 is een verkennend onderzoek naar het grondgeluid van Schiphol bijgevoegd. Uit berekeningen blijkt dat ter plaatse van het plangebied de geluidniveaus als gevolg van startende vliegtuigen op de Polderbaan ongeveer hetzelfde zijn als de niveaus in de huidige situatie in de wijk Vrijschot-Noord. Gezien de ervaringen in Vrijschot-Noord betekent dit dat geluidniveaus ook binnenshuis hoorbaar zullen zijn en voor hinder kunnen zorgen. De kans op hinder kan worden beperkt door een dove gevel van de eerste lijns-bebouwing, die de daarachter gelegen woningen afschermt, en door aandacht voor de geluidisolatie van de woningen bij de bouw, gericht op laagfrequent geluid.

Lawaai vanwege omliggende bedrijven (milieuzonering)

De planlocatie valt binnen de planologische milieuc contouren van verschillende bedrijven. Het noordelijk en westelijk gelegen industrieterrein biedt planologische mogelijkheden voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 en een enkele uitzondering tot categorie 3.1. Bij milieucategorie behoort een aanbevolen richtafstand van 50m. Omdat het een gemengd gebied betreft mag deze richtafstand worden verkleind tot 30m indien de richtafstanden ten behoeve van 'externe veiligheid' dit niet belemmeren. Dit is niet het geval en dit betekent dat er planologisch een afstand van 30m moet worden aangehouden. Een enkel bedrijf met categorie 3.2 ligt buiten de richtafstand en vormt geen belemmering. Dit betekent dat in beginsel een zone van 30m aan de noordwestzijde van het plangebied niet te ontwikkelen is voor gevoelige functies, zoals wonen. Deze afstand kan echter verder worden teruggebracht tot 10m, omdat er sprake is van reeds bestaande woningen aan de Debbemeerstraat 19, waardoor er aan die zijde geen sprake is van een negatieve omgekeerde werking. Ter plaatse van de beoogde woningen is dan ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het plan zelf maakt enkel maatschappelijke/commerciële functies mogelijk die in een gemengd gebied naast woningen mogelijk zijn zonder onaanvaardbare milieuhinder te veroorzaken. Significante negatieve effecten van bedrijven als gevolg van het plan worden daarmee uitgesloten.

Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting LCUM bedraagt ten hoogste 66 dB(A), waarmee aan het gemeentelijk geluidbeleid wordt voldaan.

Interimwet stad-en-milieubenadering

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat plaatse van een deel van de woningen de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de N201 hoger dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Dit betekent dat via de reguliere weg geen hogere waarden kunnen worden vastgesteld. In het akoestisch onderzoek heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de mogelijke maatregelen waarmee ook voor de meest belaste bouwblokken kan worden gekomen tot een akoestisch aanvaardbare situatie, rekening houdend met de gemeentelijke richtlijnen. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat het op grote schaal toepassen van dove gevels aan de zijde van de N201 niet leidt tot een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Dove gevels zijn van grote invloed op de woningindeling en het ontbreken van te openen ramen en de noodzaak tot mechanisch gespuide ruimten leiden tot een verlies aan woonkwaliteit. Er zijn maatregelen beschikbaar die wel bijdragen aan de gewenste woonkwaliteit en het beoogde akoestisch klimaat, zoals Harbour Fensters' maar deze zijn conform de gemeentelijke richtlijnen niet toepasbaar ter plaatse van een dove gevel. Om deze reden wordt er voor gekozen

om een zogenaamd Stap 3-besluit (op grond van de Interimwet stad-en-milieubenadering) vast te stellen waarmee voor een deel van de woningen wordt afgeweken van de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder.

De procedure voor het Stap 3-besluit is gekoppeld aan de procedure voor het bestemmingsplan. Gelijktijdig met het publiceren van het voorontwerpbestemmingsplan wordt een melding gedaan bij gedeputeerde staten van Noord-Holland, van het voornemen om gebruik te maken van de mogelijkheid uit de Interimwet stad-en-milieubenadering om af te wijken van de grenswaarden van de wet geluidhinder. Deze melding is opgenomen in bijlage 17. Het ontwerp-besluit Stap 3 is gekoppeld aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan. In verband met het afwijken van de wettelijke grenswaarde zullen compenserende maatregelen worden getroffen. Deze zullen in het ontwerpbestemmingsplan en de onderbouwing van het Stap 3-geluid nader worden uitgewerkt. Met deze procedures wordt geborgd dat de maatregelen uitgevoerd worden zodat ter plaatse van de woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

3.3 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling (woningen) behoort tot een categorie van gevallen die in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is aangewezen als een categorie die in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (bijlage 3A, voorschrift 3A.2: Aangewezen ingevolge artikel 4, eerste lid, worden woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat).

Volgens de nsl monitoringstool (2020) geldt er in de directe omgeving van het plangebied een gemiddelde concentratie fijnstof (PM_{10}) van $17,5 \mu g/m^3$, een gemiddelde concentratie fijnstof ($PM_{2,5}$) van $10,0 \mu g/m^3$ en een gemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO_2) van $23,3 \mu g/m^3$. De norm voor fijnstof PM_{10} en stikstofdioxide ligt op $40 \mu g/m^3$; die van fijnstof $PM_{2,5}$ op $25 \mu g/m^3$. De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de norm, er is dan ook sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit.

3.4 Bodem en water

Bodem

Gelet op de nieuwe functies van het plangebied, wordt verontreiniging van bodem en grondwater door deze functie niet verwacht.

Om te bepalen of de milieuhygienische kwaliteit van de bodem geschikt is voor een woonfunctie, is in april 2021 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd inclusief een bodemonderzoek asbest, zie bijlage 8. Uit dit onderzoek blijkt dat de bodem ter plaatse van perceelnummers C6011 en C6012 (gemeente Haarlemmermeer) geschikt zijn voor de functie wonen en de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staan. Ter plaatse van Wijkmeerstraat 19-21 met perceelnummers C5054 (Vlamboog) en C5055 (Garage Hartgernik en Klomp) in de gemeente Haarlemmermeer is in juli 2018 bodemonderzoek verricht, zie bijlage 9. Hieruit blijkt dat de locatie Vlamboog (C5054) geschikt is voor de functie wonen en de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat. Op basis van het onderzoek wordt voor locatie de Klomp (C5055) het volgende geconcludeerd:

- Op het achterterrein van de Klomp bevindt zich een sterke concentratie met minerale olie in de bovengrond onder de grindlaag (omgeving boring 405-605). De geschatte omvang beslaat ongeveer $80 m^3$. Gezien de ruimtelijke verdeling van de verontreiniging wordt aangenomen dat de verontreiniging met minerale olie in het cunetzand is ontstaan bij aanleg van de locatie. Daarmee betreft de verontreiniging een historisch geval, van voor 1987. De verontreiniging betreft een

geval van ernstige bodemverontreiniging in het kader van de Wet bodembescherming en dient te worden gesaneerd. Geadviseerd wordt om de verontreiniging te saneren op een natuurlijk moment, bij de herontwikkeling van de locatie.

- Op het terrein van de Klomp bevindt zich een sterke concentratie met minerale olie in de ondergrond ter plaatse van de ondergrondse tanks (boring 702). De verontreiniging beslaat ongeveer 10 m³ en is geheel of grotendeels ontstaan na 1987. Hiermee is de zorgplicht van toepassing en is de verontreiniging saneringsplichtig. Geadviseerd wordt om de verontreiniging te saneren op een natuurlijk moment, bij de herontwikkeling van de locatie.

Voor de beoogde ontwikkeling is het van belang dat de bodem geschikt is voor de functie wonen. Met de sanering van deze twee verontreinigingen wordt dit gerealiseerd.

Over het gehele beoogde woongebied zijn lichte bodem verontreiniging aangetroffen (zie bijlage 8 en 9). Dit geeft geen aanleiding voor het uitvoeren van naderonderzoek en/of het treffen van sanerende maatregelen. Indien het niet mogelijk is om bij de ontwikkeling van de locatie met een gesloten grond- balans te werken, dient grond van de locatie afgevoerd te worden. Alvorens dit materiaal elders toegepast kan worden, wordt een partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit uitgevoerd te worden. Op basis van het bovenstaande worden significante negatieve effecten vanuit het aspect bodem uitgesloten

Water

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verharding binnen het plangebied niet toe. Om het hemelwater binnen het plangebied op te vangen en te bergen voor droge periodes is in de watertoets (bijlage 3) onderzocht welke invulling van groen binnen het plangebied benodigd is. Middels de in de watertoets beschreven invulling van groen en waterberging binnen het plangebied levert de beoogde ontwikkeling een positieve bijdrage aan de waterhuishouding.

Het uitgangspunt is het 100% afkoppelen van schoon hemelwater van het rioleringsstelsel. Bij toepassing van een gescheiden stelsel zal een inschatting worden gemaakt naar potentieel vervuilde oppervlakken (parkeerterreinen) en schone verhardingen (pleinen en daken). Voor de nieuwe bebouwing worden uitlogbare materialen zoveel mogelijk voorkomen.

Ten noorden van het plangebied liggen watergangen. Voor de realisatie van de nieuwe verkeersaansluiting worden de bestaande watergangen, waar mogelijk verbreed om de toename aan verharding te compenseren.

Het plangebied ligt volgens de Legger van het Hoogheemraadschap Rijnland niet binnen de kern- en beschermingszone van een waterkering zodat het project geen negatieve invloed heeft op de waterveiligheid in de omgeving.

3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Risico's zware ongevallen

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, liggen in de omgeving van de beoogde woningbouw de volgende relevante risicobronnen:

- Hogedruk aardgasleidingen (A-554-deel-1, A-553-deel-1 en A-803-deel-1);
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de A5.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de N201

Het plangebied ligt buiten de PR 10⁻⁶ risicocontour van beide bronnen. Voor de buisleiding in een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Hieruit bleek dat het groepsrisico kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Voor de A5 geldt dat het plangebied op een afstand van 2,1 kilometer ligt tot de A5. Gelet op de grote afstand is een significant negatief effect op het groepsrisico uitgesloten. Voor de N201 geldt dat deze weg een geringe hoeveelheid transportbewegingen heeft en niet behoort

tot de basisnet weg. Daarbij is bij het ontwerp rekening gehouden met de lethaliteitscontour van deze weg. Op het gebied van externe veiligheid zijn voor de beoogde ontwikkeling negatieve effecten waarvoor een mer uitgevoerd moet worden uitgesloten.

Tot slot wordt opgemerkt dat met het plan geen risicobronnen worden gecreëerd. Ook in zoverre is er geen significant negatief effect op de risico's op zware ongevallen.

LIB-5 Schiphol

Omdat het plangebied is aangemerkt als stedelijk gebied dient rekening gehouden worden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling. Bij de beoogde ontwikkeling wordt rekening gehouden met de maximale voorgeschreven bouwhoogte van 26 m boven NAP. De bouwhoogte in dit plan is dan ook lager dan 26 meter boven NAP. In vergelijking met de bestaande situatie draagt het plan bij aan een toename van het aantal potentiële slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk. Gelet op de geringe ongevalskans en de beperkte omvang van de ontwikkeling, is het echter zeer onwaarschijnlijk dat precies hier een vliegtuig zal neerstorten. Er is daarom geen sprake van significante negatieve gevolgen waarvoor een m.e.r. procedure doorlopen moet worden.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Op het gebied van geluid zal een stap 3 besluit worden doorlopen. Middels deze procedure wordt geborgd dat de beoogde locatie een aanvaardbaar woon- en leefklimaat betreft. Maatregelen uit deze procedure zullen worden uitgevoerd. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling geen significant negatief effect op de menselijke gezondheid.

3.6 Ecologie

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het Kennemerland-Zuid, gelegen circa 7 km ten westen van het plangebied. Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt circa 700 meter ten westen van het plangebied. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden uitgesloten. Vanwege de geringe ontwikkeling en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid, genereert de ontwikkeling qua stikstofdepositie eveneens geen nadelige gevolgen. Dit is onderbouwd met een stikstof berekening, zie bijlage 10 en 11. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de kwalificerende soorten en typen uit Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

De huidige ecologische waarden voor binnen het plangebied zijn vastgesteld aan de hand van een quickscan flora en fauna, zie bijlage 13. Geconcludeerd wordt dat in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels het noodzakelijk is om groen buiten het broedseizoen te verwijderen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen. In het plangebied zijn algemene kleine zoogdieren te verwachten. Op grond van de ongeschiktheid van constructies van de gebouwen binnen het plangebied zijn verblijfplaatsen van vleermuizen redelijkerwijs uit te sluiten. Het terrein is marginaal geschikt als foerageergebied voor vleermuizen vanwege het grote percentage bebouwing en verharding, en de geringe hoeveelheid opgaande begroeiing. De wijziging naar een woonbestemming zal weinig veranderen aan de geschiktheid als

foerageergebied. Het plangebied is niet van belang voor vliegroutes vanwege het open en weinig groene karakter. Er bestaat een reële kans op kolonisatie van het terrein door rugstreeppad. Om te voldoen aan de zorgplicht dient voor aanvang van de werkzaamheden en uiterlijk 31 maart een amfibieënscherm rond het plangebied te worden geplaatst. Verder moet worden voorkomen dat in de periode april – augustus langdurig plassen op het terrein blijven staan. Van de overige soortgroepen is de aanwezigheid van beschermde soorten uit te sluiten.

In het kader van de nieuwe aansluitingsweg is een aparte quickscan flora en fauna in uitvoering. De resultaten hiervan worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Eventuele mitigerende maatregelen uit dit onderzoek zullen uitgevoerd worden.

Bomen

In de noordoostelijke hoek van het plangebied aan de Hoofdweg staan twee monumentale beuken. Voor deze beuken geldt een beschermingszone voor een (duurzaam) behoud van de bomen. In het bestemmingsplan wordt een beschermingszone opgenomen, binnen deze zone zijn geen graafwerkzaamheden toegestaan. Hiermee zijn de beuken voldoende beschermd om een belangrijk nadelig effect als gevolg van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten.

LIB vogelaantrekkingsgebied

Het plangebied ligt in het LIB vogelaantrekkingsgebied. Voor de beoogde ontwikkeling is een vogelstudie uitgevoerd en gelet op de ingeschatte risico's van de duiven, ganzen en meeuwen wordt rekening gehouden met de volgende voorgestelde mitigaties ter voorkoming van een verhoging van de vogelaanvaringsrisico's:

- Neem maatregelen om nestelen te voorkomen. Denk aan kleine ruimtes in de gevel. Openingen kunnen afgedekt worden met netten. Richels kunnen voorzien worden met bird control strips oftewel spikes. Draag zorg voor gebieden onder zonnepanelen. Dit geldt voor alle soorten.
- Voorkom de vorming van plekken waar vogels zich veilig voelen. Bird control strips (zie boven) zijn effectief. Lage openingen tussen dak en de onderkant van PV-panelen kan afgeschermd worden (bijvoorbeeld met netten). Dit geldt voor alle soorten.
- Bouw geen sloten of vaarten breder dan 5 meter bij de bebouwing. Dit geldt voor aalscholvers en eenden.
- Draag er zorg voor dat afval onbereikbaar is. Dit geldt voor meeuwen.
- Zaadhoudende gewassen in perken vermijden. Dit geldt voor duiven en ganzen.
- Geadviseerd wordt om met Amsterdam Airport Schiphol te overleggen indien Sedumdaken of "groene" daken worden overwogen.
- Grasvelden regelmatig maaien en het maaisel direct afvoeren. Dit geldt voor duiven en ganzen.
- Stilstaand water op daken moet worden vermeden. Beheer een geknepen afvoersysteem om een balans te vinden tussen het afvoeren van water en het aantrekken van vogels. Dit geldt voor duiven en meeuwen.

Geconcludeerd wordt dat, als voornoemde maatregelen worden getroffen, met betrekking tot het aspect soortenbescherming geen belangrijke negatieve effecten worden verwacht.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 zijn in het plangebied en de omgeving geen gebouwen met monumentale status en de bebouwing is tevens niet aangeduid als beeldbepalend gebouw. Verder heeft het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde. Omdat het archeologische potentiële niveau uit het Paleolithicum en Mesolithicum diep ligt en omdat de kans bestaat dat een eventuele vindplaats al verstoord is geraakt wordt het nemen van maatregelen of het uitvoeren van

nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht. Met betrekking tot de aspecten cultuurhistorie en archeologie worden geen negatieve effecten verwacht.

3.8 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

In de gebouwen aan de Hoofdweg 581 - 583 en de Wijkermeerstraat 15 en Wijkermeerstraat 19-21 zijn asbest en constructie onderdelen met vermoedelijk Chroom 6 houdende coating gevonden. Deze gebouwen worden voor de beoogde ontwikkeling gesloopt. De stoffen zullen op een veilige wijze verwijderd worden. Hiermee worden negatieve effecten van deze stoffen tijdens de sloopwerkzaamheden.

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9 Mitigerende maatregelen

De volgende mitigerende maatregelen worden genomen:

- Gelet op de zware verontreinigingen op het perceel C5055 worden deze bodemverontreinigingen tijdens de herontwikkeling gesaneerd zodat een significant negatief effect op de menselijke gezondheid vanuit het aspect bodem uitgesloten kan worden.
- Eventuele maatregelen die volgen uit de stap-3 besluit procedure worden uitgevoerd zodat ter plaatse van de nieuwe woningbouw sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en significante negatieve effecten op de menselijke gezondheid uitgesloten kunnen worden. De compensatie in het kader van het Stap 3-besluit voor het Nieuwe Noord bestaat uit twee onderdelen:
 - Bij het bepalen van de geluidwerende constructies van de woningen aan de zijde van de N201 wordt rekening gehouden met het grondgeluid afkomstig van de vliegtuigen op de nabijgelegen Polderbaan van Schiphol. Dit geluid heeft een laagfrequent karakter. De wijze waarop de gevelwering wordt bepaald gaat verder dan de minimale eisen in het kader van het Bouwbesluit en kan om deze reden worden beschouwd als een compenserende maatregel in het kader van het Stap 3-besluit.
 - Door de beoogde stedenbouwkundige opzet met afschermende bebouwing langs de randen ontstaat er een minder geluidbelast, deels geluidluw, middengebiet. Dit biedt mogelijkheden voor de realisatie van een kwalitatief hoogwaardig en akoestisch prettig verblijfsgebied, mede als compensatie voor de hoge geluidbelasting ter plaatse van de woningen binnen de eerstelijns bebouwing aan de zijde van de N201. In het programma van eisen is vastgelegd dat het landschappelijk concept van pocketparks wordt gehanteerd (waarmee ook een grote bijdrage wordt geleverd aan de klimaatbestendigheid, hittestress en waterbuffering). Door het parkeren zoveel mogelijk ondergronds (half verdiept, verhoogd maaiveld) te realiseren, ontstaat een hoogwaardig woonmilieu door het gebruik van zoveel mogelijk groen.
- Het verwijderen van het groen zal buiten het broedseizoen plaatsvinden of, indien dit niet mogelijk blijkt, onder begeleiding van een ecooloog.
- Voor aanvang van de werkzaamheden en uiterlijk 31 maart zal een amfibieënscherm worden geplaatst om kolonisatie van het terrein door de rugstreeppad te voorkomen. Verder moet worden voorkomen dat in de periode april – augustus langdurig plassen op het terrein blijven staan.
- Ter voorkoming van een verhoging van de vogelaanvaringsrisico's worden de volgende maatregelen genomen:

- 
- Neem maatregelen om nestelen te voorkomen. Denk aan kleine ruimtes in de gevel. Openingen kunnen afgedekt worden met netten. Richels kunnen voorzien worden met bird control strips oftewel spikes. Draag zorg voor gebieden onder zonnepanelen. Dit geldt voor alle soorten.
 - Voorkom de vorming van plekken waar vogels zich veilig voelen. Bird control strips (zie boven) zijn effectief. Lage openingen tussen dak en de onderkant van PV-panelen kan afgeschermd worden (bijvoorbeeld met netten). Dit geldt voor alle soorten.
 - Bouw geen sloten of vaarten breder dan 5 meter bij de bebouwing. Dit geldt voor aalscholvers en eenden.
 - Draag er zorg voor dat afval onbereikbaar is. Dit geldt voor meeuwen.
 - Zaadhoudende gewassen in perken vermijden. Dit geldt voor duiven en ganzen.
 - Geadviseerd wordt om met Amsterdam Airport Schiphol te overleggen indien Sedumdaken of "groene" daken worden overwogen.
 - Grasvelden regelmatig maaien en het maaisel direct afvoeren. Dit geldt voor duiven en ganzen.
 - Stilstaand water op daken moet worden vermeden. Beheer een geknepen afvoersysteem om een balans te vinden tussen het afvoeren van water en het aantrekken van vogels. Dit geldt voor duiven en meeuwen.
 - Ter bescherming van twee monumentale beuken zijn binnen de beschermingszone van de beuken geen graafwerkzaamheden toegestaan.
 - Tijdens de sloopwerkzaamheden wordt chroom 6 en asbest die in de gebouwen bevinden op een veilige manier verwijderd.
 - Verder kunnen met het oog op de werkzaamheden tijdens de realisatiefase maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij gaat het om de mogelijke gevolgen (geluid, verkeer en trillingen) voor de direct omwonenden. Dit zal bij de verdere uitwerking van de plannen nader moeten worden geconcretiseerd.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat - gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten - geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Daarbij is het wel van belang dat de maatregelen worden getroffen zoals beschreven in paragraaf 3.9 van deze notitie. In dat geval is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan.