



Aanmeldingsnotitie m.e.r- beoordeling

Zwanenburg Dennenlaan 135

projectnummer 0466614.100
definitief
16 maart 2021

Aanmeldingsnotitie m.e.r-beoordeling

Zwanenburg Dennenlaan 135

projectnummer 0466614.100
definitief revisie 01
16 maart 2021

Auteur

R. Michiels

Opdrachtgever

Gemeente Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
2132 TX Hoofddorp

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
16-3-2021	Definitief	S. Hammink	J. Fuite

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een m.e.r-beoordeling?	1
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r-beoordeling?	2
1.4	Leeswijzer en bronnen	4
2	Plaats en kenmerken van de activiteit	5
2.1	Beschrijving van de activiteit	5
2.2	Energie en emissie	6
3	Kenmerken van het potentiële effect	7
3.1	Archeologie en cultuurhistorie	7
3.2	Natuur	9
3.3	Water	12
3.4	Bodem	14
3.5	Verkeer en transport	15
3.6	Geluid	16
3.7	Lucht	20
3.8	Licht	21
3.9	Gezondheid	22
3.10	Veiligheid	22
3.11	Effectkenmerken	25
4	Conclusie	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Haarlemmermeer is voornemens de oude MAVO-locatie aan de Dennenlaan 135 in Zwanenburg te herontwikkelen naar woningbouw (zie figuur 1.1). Het plan bestaat uit 18 appartementen in het middeldure/dure (huur)segment met een woonoppervlak variërend van ongeveer 70 tot 120 m².



Figuur 1.1: Globale ligging plangebied (ondergrond via Cyclomedia)

Het initiatief past niet in het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Haarlemmermeer. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel van de ruimtelijke procedure is deze m.e.r.-beoordeling.

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

Volgens het Besluit milieueffectrapportage dient voor activiteiten van onderdeel D te worden bepaald of er ten gevolge van de voorgenomen activiteit sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor het voornemen is categorie D 11.2 uit het Besluit milieueffectrapportage van belang: “De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsplan met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”.

Er is hier sprake van vormvrije m.e.r.-beoordeling, omdat de drempelwaarden van deze categorie D 11.2 uit het Besluit milieueffectrapportage niet worden overschreden. De voorgenomen wijziging heeft namelijk geen betrekking 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 m² of meer.

De op te stellen aanmeldingsnotitie ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling gaat in op de mogelijke negatieve gevolgen voor het milieu. Met deze informatie kan het bevoegd gezag bepalen of er al dan niet een MER dient te worden opgesteld.

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

Wet milieubeheer en m.e.r.-beoordeling

Volgens artikel 7.16 Wet milieubeheer deelt de initiatiefnemer het voornemen mee aan het bevoegd gezag.

Bij deze mededeling dient in ieder geval de volgende informatie te worden verstrekt:

- a. een beschrijving van de activiteit, met in het bijzonder:
 - 1) een beschrijving van de fysieke kenmerken van de gehele activiteit en, voor zover relevant, van sloopwerken;
 - 2) een beschrijving van de locatie van de activiteit, met bijzondere aandacht voor de kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de activiteit van invloed kan zijn;
- b. een beschrijving van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben;
- c. een beschrijving, voor zover er informatie over deze gevolgen beschikbaar is, van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben ten gevolge van:
 - 1) indien van toepassing, de verwachte residuen en emissies en de productie van afvalstoffen;
 - 2) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name bodem, land, water en biodiversiteit.

Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de relevante criteria van bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn en, voor zover relevant, met de beschikbare resultaten van andere relevante beoordelingen van gevolgen voor het milieu.

Voorts kan bij de mededeling een beschrijving worden verstrekt van de kenmerken van de voorgenomen activiteit en van de geplande maatregelen om waarschijnlijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te vermijden of te voorkomen. Op grond van de mededeling (het voorliggende document) neemt het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na ontvangst een beslissing omtrent de vraag of er bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt (artikel 7.17 Wet milieubeheer). Het bevoegd gezag houdt bij zijn beslissing rekening met de in bijlage III bij de EU Richtlijn MER aangegeven criteria.

Criteria EU Richtlijn

Op grond van de EU Richtlijn MER bijlage III (genoemd in de Wet milieubeheer, artikel 7.16) moet worden getoetst op een aantal criteria. In de voorliggende notitie vindt deze toetsing plaats.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a) de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- b) de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;

- c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- d) de productie van afvalstoffen;
- e) verontreiniging en hinder;
- f) het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis;
- g) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).

2. Plaats van de projecten

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
- b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
- c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
 - ii. kustgebieden en het mariene milieu;
 - iii. berg- en bosgebieden;
 - iv. natuurreservaten en -parken;
 - v. gebieden die in de nationale wetgeving 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;
 - vi. 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;
 - vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
 - viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onder punten 1 en 2 van deze bijlage hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1, uiteengezette factoren, met inachtneming van:

- a) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- b) de aard van het effect;
- c) het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- d) de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- e) de waarschijnlijkheid van het effect;
- f) de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- g) de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- h) de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

1.4 Leeswijzer en bronnen

Het vervolg van het rapport is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2: de plaats van de activiteit en de kenmerken van de activiteit (aard en omvang, de wijze van aanleg);
- hoofdstuk 3: de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit;
- hoofdstuk 4: conclusie.

Voor de projectinformatie zijn de onderstaande rapportages evenals de door de opdrachtgever aangeleverde stukken geraadpleegd.

2 Plaats en kenmerken van de activiteit

2.1 Beschrijving van de activiteit

Binnen de grenzen van het plangebied is een voormalige MAVO-school gesitueerd. Het plangebied heeft op dit moment geen actieve functie. Het ligt aan de Dennenlaan, die aan de zuidzijde het dorp uit gaat en aan de noordzijde leidt naar het dorpshart van Zwanenburg. In de directe omgeving van het plangebied ligt de entree van het Wandelpark Zwanenburg, het nieuwe dorpshuis de Olm en de toegang tot het centrum van Zwanenburg. Tegenover de locatie aan de overzijde van de Dennenlaan ligt het Medisch Centrum van Zwanenburg.



Figuur 2.1: Huidige situatie plangebied

Het voornemen bestaat de realisatie van 18 appartementen in het middeldure/dure (huur)segment. Deze worden aangelegd verspreid over vier bouwlagen:

- 1e bouwlaag: entree, liften, trappen, bergingen, ongeveer twee appartementen van elk ongeveer 70m² en twee appartementen van ongeveer 80m²;
- 2e bouwlaag: vier appartementen van elke ongeveer 70m² en twee appartementen van ongeveer 80m²;
- 3e bouwlaag: vier appartementen van elke ongeveer 70m² en twee appartementen van ongeveer 80m²;
- 4e bouwlaag: 2 penthouses van elke ongeveer 115-120m².

In figuur 2.2 is een schets van de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 2.2: Toekomstige situatie

Het nieuwe gebouw staat midden op de kavel en wordt aan drie zijden omringd door een groene tuin. Het bouwvlak houdt aan de zijde van het nieuwe Dorpshuis (noordelijke richting) rekening met een vluchtroute en met de ruimtelijke impact die de gebouwen (Dorpshuis en nieuwbouw) op elkaar hebben. Het bouwvlak is zo gekozen dat het rekening houdt met de lichtinval in de appartementen. Dit in verband met de nabijheid van de grote bomen. De bergingen zijn opgelost op de begane grond.

2.2 Energie en emissie

Het actuele gebruik van het plangebied verandert na afronding van de activiteiten; er worden woningen gerealiseerd. De energie en emissie van voorgenomen ontwikkeling worden bij de effectbeschrijving beschouwd. Voor de aanlegwerkzaamheden worden diverse mobiele werktuigen en transportmiddelen (zoals vrachtwagens) gebruikt. De energie daarvoor wordt geleverd door dieselolie en ook door elektriciteit uit het net. Het actuele gebruik van het plangebied verandert na afronding van de activiteiten. In het kader van de werkzaamheden is geen sprake van specifieke risico's voor zware ongevallen of rampen in en in de omgeving van het plangebied. Door de aanlegwerkzaamheden is, conform regelgeving, sprake van emissies ten aanzien van water, geluid, licht en lucht. Bij de effectbeschrijving in hoofdstuk 3 wordt hierop nader ingegaan.

3 Kenmerken van het potentiële effect

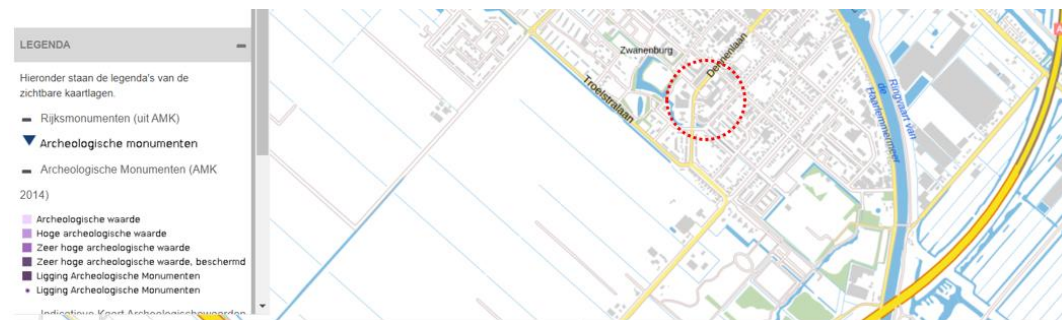
De werkzaamheden hebben mogelijk invloed op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de mogelijke milieueffecten van de aanlegwerkzaamheden beschreven.

3.1 Archeologie en cultuurhistorie

Op grond van de Erfgoedwet dient bij een ruimtelijk besluit rekening te worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Deze verantwoordingsplicht omvat zowel het boven- als ondergronds erfgoed. Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

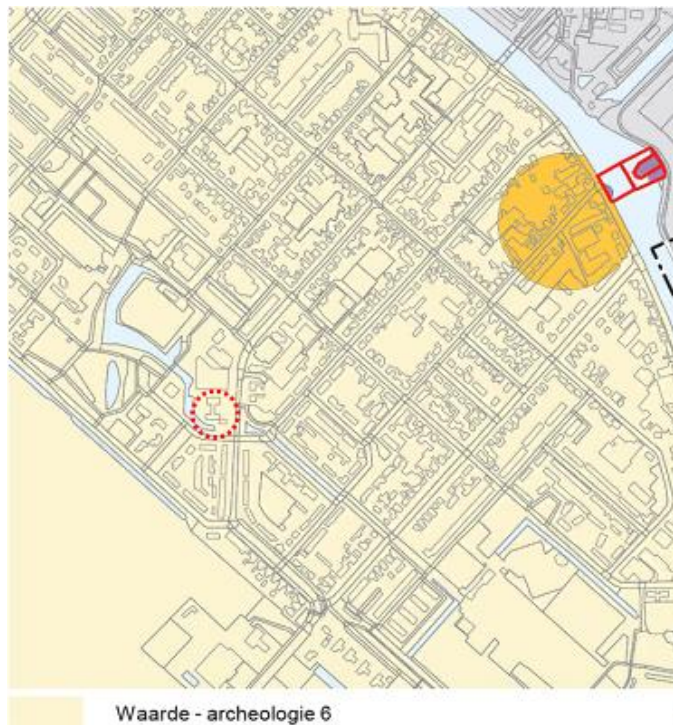
Archeologie

Op grond van de IKAW en de AMK zijn er geen waardevolle archeologische of cultuurhistorische aspecten te verwachten binnen het plangebied.



Figuur 3.1: Uitsnede IKAW en AMK voor plangebied (rood omlijnt)

Op grond van de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlemmermeer, ligt het plangebied binnen het gebied met het laagst geldende archeologische regime. Dit houdt in dat er uitsluitend een archeologisch onderzoek vereist is, indien het plangebied groter is dan 10.000 m². Voorliggend plan heeft een oppervlakte van circa 3.000 m² en is dus kleiner dan de grenswaarde.



Figuur 3.2: Locatie plangebied binnen Archeologische beleidskaart Haarlemmermeer

In het plangebied zijn geen archeologische monumenten en waarden aanwezig. Indien tijdens bouw- of andere werkzaamheden toch op archeologische resten wordt gestuit, dan moet dit volgens artikel 5.10 van de Erfgoedwet uit juli 2016 zo spoedig mogelijk gemeld worden bij de Minister van OC&W. In dit geval kan het ook bij de gemeente of bij het meldpunt archeologische bodemvondsten van de provincie Noord-Holland. Het plan schaadt niet aan de archeologische waarden van het gebied en is op dit punt uitvoerbaar.

Cultuurhistorie

Op grond van de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie en Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland valt niet te verwachten dat er in het plangebied voorwerpen van archeologische of cultuurhistorische waarde aangetroffen worden.



Figuur 3.3: Uitsnede CHW en Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Holland voor plangebied (rood omlijnt)

In het plangebied liggen geen belangrijke cultuurhistorische waarden. Er zijn in het plangebied geen beschermde Rijks- en/of gemeentelijke monumenten of werelderfgoed aanwezig. In het plangebied zijn geen karakteristieke panden aanwezig. Het plan heeft geen invloed op de cultuurhistorische waarden.

Conclusie

Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema archeologie en cultuurhistorie.

3.2 Natuur

De voorgenomen werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd indien de werkzaamheden niet in strijd zijn met de Wet natuurbescherming en het beleid van het Natuurnetwerk Nederland. Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedsfeer van het plangebied en de effecten hierop. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar het aspect natuur. De resultaten hiervan zijn hieronder weergegeven.

Beschermde soorten

Flora- en faunascan MAVO-terrein, Dennenlaan te Zwanenburg

Uit de flora- en faunascan blijkt het volgende. Gedurende het veldonderzoek is naar voren gekomen dat het pand een potentieel rust-/verblijfplaats voor vleermuizen kan zijn. Om deze reden zal als gevolg van het voornemen, de sloop van het gebouw, conform lid 4 een verbodsbepaling worden overtreden. Tevens zullen de eventueel aanwezige vleermuizen het pand mijden tijdens de werkzaamheden, waardoor lid 1; het opzettelijk doden, of lid 2; verstoren van vleermuizen, aan de orde is.

De coniferenhaag die het MAVO-terrein omgeeft, vormt een potentieel rust-/verblijfplaats voor broedende vogels. Ook de onderbegroeiing, en dan met name het afgefallen blad dat is blijven

liggen, vormt een nestgelegenheid en overwinterplaats voor egels. Voor aanvang van de werkzaamheden dient hier extra aandacht aan besteed te worden.

De bomen zijn voor een groot gedeelte overgroeid met klimop. Dit biedt een mogelijke nestgelegenheid voor diverse vogelsoorten. Hierbij dient voornamelijk de klimop in de bomen, en dan met name de populieren aan de achterzijde van het terrein, goed gecontroleerd te worden. Doordat er aanwijzingen zijn gevonden welke kunnen duiden op de aanwezigheid van vleermuizen, is een nader onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen en de verblijfsfunctie van het pand.

Wanneer uit het vervolgonderzoek blijkt dat er sprake is van een verblijfplaats van vleermuizen, dient men bij het bevoegd gezag een ontheffing voor het voornemen aangevraagd te worden. Onder bepaalde voorwaarden kan deze worden verleend.

Om uit te sluiten dat er gedurende het uitvoeren van de werkzaamheden broedende vogels worden verstoord, worden de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd. Indien dit niet mogelijk blijkt wordt voor aanvang van de werkzaamheden nog een oriënterende schouw uitgevoerd om de aanwezigheid van (zeer vroege, of late) broeders uit te sluiten. De egel is in de provincie Noord-Holland een vrijgestelde soort. Hiervoor hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden. Wel geldt er een meldingsplicht.

Aanvullend vleermuisonderzoek MAVO-terrein, Zwanenburg

Naar aanleiding van de flora- en fauna-scan is een aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd. Uit het uitgevoerde aanvullend onderzoek is gebleken, dat het onderzoeksgebied, en dan met name het pand, door de gewone dwergvleermuis in gebruik is als zomerverblijf. De laatvlieger is slechts enkele malen aanvliegend waargenomen en heeft geen belang bij het onderzoeksgebied, zij het niet als foerageergebied of als vliegroute. Hetzelfde gaat op voor de rosse vleermuis. Het slopen van het pand gaat gepaard met een verlies van het zomerverblijf van de gewone dwergvleermuis. Dit is in tegenspraak met de Wet natuurbescherming, artikel 3.5 lid 1, 2 en 4. Om de soort te kunnen beschermen en de sloop door te kunnen laten gaan, is het noodzakelijk een ontheffing aan te vragen voor twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis in de gevel aan de oostzijde van het pand. Deze ontheffing wordt aangevraagd.

Daarnaast worden voorafgaand aan de sloop mitigerende maatregelen getroffen door alternatieve verblijfplaatsen aan te bieden. De mitigerende maatregelen worden verder uitgewerkt en dienen concreet te worden beschreven in een ecologisch werkprotocol.

Beschermde gebieden

Er is een natuurtoets uitgevoerd ten behoeve van de gebiedsbescherming. De resultaten zijn samengevat in onderstaande tabel.

	Natura 2000	NNN / BPL
Aanwezig binnen de invloedssfeer?	Ja	Nee
Effecten?	Mogelijk door stikstofdepositie	Nee
Vereiste vervolgstappen aan de orde?	AERIUS berekening	Nee
Is het plan uitvoerbaar in het kader van de gebiedsbescherming?	Nog onduidelijk	Ja

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Voor wat betreft de NNN is bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Er bevindt zich geen NNN binnen de projectgebieden. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. Ook significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN in de nabijheid van het plan kunnen worden uitgesloten. De ontwikkeling in het plangebied heeft geen effect op de directe omgeving van het plangebied. Vanuit dit oogpunt zijn er voor NNN geen belemmeringen. Het NNN-beleid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

In Noord-Holland zijn meerdere Bijzonder Provinciale Landschappen (BPL) aangewezen. Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) omvat in Noord-Holland gebieden die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Onder andere de weidevogelleefgebieden zijn opgenomen in de Bijzonder Provinciale Landschappen. Het BPL is zo concreet mogelijk beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten. Bij het BPL moet in de provincie Noord-Holland getoetst worden of de kernkwaliteiten van dat gebied in het geding komen.

De projectgebieden bevinden zich niet in BPL. Er is van directe aantasting van de BPL dan ook geen sprake. Vanuit dit oogpunt zijn er voor BPL geen belemmeringen.

Natura 2000

De plangebieden zijn gelegen op ruim zeven kilometer afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Om deze reden is geen sprake van directe aantasting op Natura 2000-gebieden. Wel kan een effect plaatsvinden door stikstofdepositie, aangezien dit verder reikt dan andere mogelijke effecten.

Tot voor kort (29 mei 2019) kon een AERIUS-berekening worden uitgevoerd om het exacte effect te berekenen en de vervolgstappen binnen de Programma Aanpak Stikstof (PAS) te bepalen. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter uitspraak gedaan met betrekking tot de 'PAS'. Naar aanleiding van deze uitspraak kan de PAS niet langer worden gebruikt als basis voor het opzetten van een plan en het verlenen van vergunningen voor projecten. Daarom zijn verdere stappen met betrekking tot stikstofdepositie voor het plan maatwerk. Advies op maat is mogelijk op basis van een AERIUS-berekening (2020).

Bij de realisatie van de woningen dient de oude Mavo gesloopt en de huurwoningen gebouwd te worden. Tijdens de sloop en bouw (realisatiefase) zijn machines en materialen nodig. De permanente situatie leidt niet tot een toename in stikstof. Deze factoren overwegende is een negatief effect als gevolg van stikstofdepositie door het planvoornemen op Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten op de realisatie(werk)fase. Er dient volgens de natuurtoets in dat kader een stikstofdepositieonderzoek te worden uitgevoerd. Dit is gedaan en wordt hieronder besproken.

Stikstof

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is op basis van de natuurtoets zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase een berekening uitgevoerd. De berekende stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied is nergens hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Geconcludeerd kan worden dat er

geen significante (negatieve) gevolgen zijn voor de beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden. De Wet natuurbescherming staat verdere besluitvorming niet in de weg.

Bescherming van houtopstanden

Het projectgebied ligt binnen de bebouwde kom en daarom is hier geen sprake van overtreding van de Wnb voor wat betreft de bescherming van de houtopstanden.

Zorgplicht

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. In het tekstkader in Bijlage I staat het wetsartikel uitgeschreven. De zorgplicht houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. De initiatiefnemer/uitvoerder is verantwoordelijk voor een adequate naleving van de algemene zorgplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Conclusie

Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema natuur.

3.3 Water

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met een ruimtelijke ontwikkeling die door middel van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Voor nieuwe plannen in de ruimtelijke ordening is een watertoets verplicht. Het resultaat van de watertoets is hieronder weergegeven.

Voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in sloop en volledige nieuwbouw. Als gevolg van de herinrichting neemt het verhard oppervlak binnen de plangrenzen echter niet toe. Zie voor de onderbouwing van de (verharde)oppervlakten onderstaande figuur.



Figuur 3.4: Overzicht verharding huidige en toekomstige situatie

Grondwater

In de huidige situatie heeft de bestaande bebouwing voldoende ontwateringsdiepte. Door de aanleg van perceeldrainage wordt geborgd dat de toekomstige bebouwing ook voldoende ontwateringsdiepte behoudt. De grondwaterstand wordt door de voorgenomen ontwikkeling niet verlaagd.

Watersysteem

De watergang wordt reeds varend onderhouden. Voor de aanpassingen in de beschermingszone van de watergang zal te zijner tijd een watervergunning worden aangevraagd. De voorgenomen ontwikkeling heeft echter geen demping van de watergang tot gevolg. Ook heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor de onderhoudbaarheid van de watergang.

Rioolstelsel

Het vuilwater van de nieuwe bebouwing wordt aangesloten op het bestaande vuilwaterstel. Het schone hemelwater wordt conform het Besluit lozingen buiten inrichtingen afgekoppeld en afhankelijk van de technische uitvoering rechtstreeks afgevoerd richting het oppervlaktewater of aangesloten op het Hemelwaterriool in de Dennenlaan.

Waterveiligheid

De ontwikkeling is niet gelegen in de beschermingszones van een waterkering en heeft ook geen gevolgen voor de waterveiligheid.

Klimaatadaptatie

Door de afname in verharding vindt niet alleen meer infiltratie van neerslag naar de bodem plaats, maar dit heeft ook een verkoelend effect op de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling heeft daarmee een positief effect op de klimaatbestendigheid van de locatie.

Conclusie

Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema water.

3.4 Bodem

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht in verband met de uitvoerbaarheid van een plan dat er onderzoek verricht dient te worden naar de bodemgesteldheid in het onderzoeksgebied. Om een voorgenomen ontwikkeling doorgang te laten vinden, dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem in het onderzoeksgebied in overeenstemming is met het beoogde gebruik.

Toetsing

Voor de het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd door Grondslag bodemkwaliteitsadviesbureau en door IDDS B.V.:

1. Verkennend bodemonderzoek Dennenlaan 135-137 te Zwanenburg, Grondslag Bodemkwaliteitsbureau, project 28622, d.d. 15 december 2020 (definitief, versie 2);
2. Aanvullend verkennend asbest- en bodemonderzoek Dennenlaan 135-137 te Zwanenburg, Grondslag Bodemkwaliteitsbureau, project 28622, d.d. 15 december 2020 (definitief);
3. Tankonderzoek Dennenlaan 135-137 te Zwanenburg, Grondslag Bodemkwaliteitsbureau, project 28622, d.d. 6 maart 2019 (definitief);
4. Evaluatie vrijwillige sanering ter plaatse van de tanklocatie aan de Dennenlaan 135-137 te Zwanenburg, IDDS B.V., project 2001N311/BNO/rap 1, d.d. 23 juli 2020.

Hieronder worden de bevindingen per onderzoek beknopt toegelicht.

Ad 1: Verkennend bodemonderzoek Grondslag (d.d. 15 december 2020 (definitief, versie 2)

Uit het bodemrapport komt naar voren dat op de locatie enkel in één boring een sterke verontreiniging met PAK is aangetoond. In de overige onderzochte monsters van de bovengrond zijn hoogstens lichte verontreinigingen met PCB, minerale olie en kwik aangetoond, de ondergrond is niet verontreinigd. Het grondwater is plaatselijk slechts licht verontreinigd met arseen, barium en xylenen. Ter plaatse van de onderzochte puinverharding is visueel en analytisch geen asbest aangetoond.

Ad 2: Aanvullend verkennend asbest- en bodemonderzoek Grondslag (d.d. 15 december 2020, definitief)

In december 2020 is hierop volgend een aanvullend verkennend asbest- en bodemonderzoek uitgevoerd door Grondslag (kenmerk 28622, d.d. 15 december 2020). Tijdens dit onderzoek is de verdachte bovenlaag welke betonresten bevat onderzocht op de aanwezigheid van asbest.

Daarnaast is de sterke verontreiniging met PAK in boring 23 aanvullend onderzocht. In de asbestverdachte bovenlaag is visueel en analytisch geen asbest aangetoond. Het rapport concludeert daarnaast dat ter plaatse van boring 23 in zowel de boven- als ondergrond geen (sterke) verontreinigingen met PAK aanwezig zijn.

Ad 3: Tankonderzoek Grondslag (d.d. 6 maart 2019 (definitief))

In maart 2019 is een klein gedeelte van het terrein nogmaals onderzocht. Dit betreft een tankonderzoek (kenmerk 28622, d.d. 6 maart 2019). Op het noordwestelijk gelegen terreindeel is een ondergrondse brandstoftank aangetroffen. Rondom de tank zijn sterke verontreinigingen aan olie en xylenen en een lichte verontreiniging aan ethylbenzeen in de ondergrond aangetroffen. Het grondwater is ook sterk verontreinigd met minerale olie en xylenen, matig verontreinigd met benzeen en licht verontreinigd met ethylbenzeen en naftaleen.

Ad 4: Evaluatie vrijwillige bodemsanering tanklocatie IDDS B.V. (d.d. 23 juli 2020)

Naar aanleiding van de gegevens uit het tankonderzoek uit 2019 heeft IDDS B.V. in juli 2020 een tanksanering uitgevoerd (kenmerk 2001N331/BNO/rap1, d.d. 23 juli 2020). In de controle monsters van de grond zijn geen verontreinigingen aan minerale olie en vluchtige aromaten aangetoond. In het grondwater zijn na de sanering licht verhoogde concentraties aan xylenen en naftaleen aangetoond. Het rapport concludeert dat alle concentraties lager zijn dan de terugsaneerwaarden. Een aanvullende grondwatersanering is niet noodzakelijk.

Conclusie

Op basis van de verkregen informatie is de bodem ter plaatse van de voorgenomen werkzaamheden in voldoende mate onderzocht en hoogstens licht verontreinigd. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden en het beoogde gebruik worden geen belemmeringen voorzien. Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema bodem.

3.5 Verkeer en transport

Aanleg

De aanlegwerkzaamheden hebben geen gevolgen voor de overige infrastructuur in het gebied. Wel kan er tijdens de uitvoering mogelijk beperkt hinder ondervonden worden door een toename van verkeersintensiteiten in de nabijheid van het plangebied. Naar verwachting kan het bestaande wegennetwerk de tijdelijke toename van het aantal verkeersbewegingen in de aanlegfase goed verwerken. In het kader van de voorbereiding van de uitvoeringsactiviteiten zal in overleg met de wegbeheerders worden nagegaan of/welke specifieke verkeersmaatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld in de vorm van bebording).

Gebruik

Het plan moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor het plan wordt aangesloten op de geldende parkeernormen van de gemeente Haarlemmermeer. In de meest recente parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer (2018) is opgenomen, dat de toe te passen parkeernorm afhankelijk is van de stedelijkheidsklasse en de ligging in het gebied. Vervolgens is toe te passen norm (minimaal - gemiddeld of maximaal) afhankelijk van de afstand tot het stedelijk centrum in dat gebied.

In de planregels is geborgd dat in het kader van dit bestemmingsplan uitsluitend gebouwd kan worden indien de parkeernormen in acht worden genomen zoals deze zijn opgenomen in het geldende parkeerbeleid van Haarlemmermeer. Op deze wijze is geborgd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

Volgens het handboek kan voor deze kavel worden uitgegaan van het gemiddelde van de kencijfers uit de CROW-publicatie 317 die geldt in een matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom. Het programma bestaat uit 18 appartementen in het middeldure en dure (huur/koop) woonsegment.

De parkeernorm is 1,8 parkeerplaatsen bij een dure huurwoning (huur, etage, duur). Bij 18 dure huurwoningen moeten er derhalve 33 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het parkeren vindt binnen de ontwikkeling plaats op het achterterrein. Er kunnen eventueel een viertal parkeerplaatsen langs de Dennenlaan worden benut. Aangetoond moet worden of deze vier parkeerplaatsen betrokken kunnen worden in de parkeerbalans van deze nieuwbouwontwikkeling. Het plan is uitvoerbaar en voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

De verkeersgeneratie van 18 woningen in het middeldure / dure segment kan worden berekend met kencijfers van het CROW. We zijn daarbij uitgegaan van de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2018). Op basis van het beoogde programma is uitgegaan van het gemiddelde van de verkeerskencijfer voor 'koop, appartement, duur' (matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom) van 7,1 verkeersbewegingen per woning per dag. Bij 18 woningen leidt dat tot circa 128 vervoersbewegingen per dag. De verkeersbijdrage is dusdanig gering dat deze geen negatieve effecten heeft op de verkeersafwikkeling in het gebied.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema verkeer.

3.6

Geluid

Aanleg

Ten behoeve van de realisatie van het plan vindt een aantal werkzaamheden plaats. De werkzaamheden vinden overdag plaats. Deze werkzaamheden en het hierbij in te zetten materieel veroorzaken een bepaalde geluidsbelasting op de omgeving. De effecten vanwege de geluidshinder treden alleen op tijdens de aanleg. Voor dergelijke activiteiten zijn veelal de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) en het Bouwbesluit 20221 van toepassing. Gezien de tijdelijk aard en beperkte omvang van de werkzaamheden wordt geen hinder verwacht of zullen specifieke afschermende maatregelen de hinder zo veel mogelijk beperken.

Gebruik

In het kader van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Wegverkeerslawaaï

De woningen in het plangebied zijn gelegen binnen de geluidzone van de Troelstralaan. Voor de overige wegen in de nabije omgeving (Dennenlaan, Piersonstraat en Nolenslaan) geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook deze wegen in het onderzoek betrokken.

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de gezoneerde weg (Troelstralaan) op het plan Zwanenburg Dennenlaan 135 ten hoogstens 39 dB bedraagt en daarmee geen overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB ontstaat. Echter door de niet-gezoneerde weg, de Dennenlaan, ontstaat er een geluidbelasting van ten hoogstens 51 dB. Dit resulteert in aanvaardbare ruimtelijke ordening.

Voor het plan Zwanenburg Dennenlaan 135 hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd. De overschrijdingen in de geluidbelasting zijn op deze locatie immers afkomstig van een niet-gezoneerde weg.

Spoorweglawaai

Het plangebied ligt niet in een geluidzone van een spoorweg, tram of metro.

Industrielawaai

Het plangebied ligt niet in een geluidzone van een gezoneerd industrieterrein.

Luchtverkeerslawaai

Wet luchtvaart

Op grond van artikel 8.30a van de Wet luchtvaart stelt de minister elk vijfde kalenderjaar een geluidsbelastingkaart vast. Die heeft betrekking op de geluidsbelasting (overdag (Lden) en 's nachts (Lnight) veroorzaakt door de luchthaven op woningen en bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen categorieën van andere geluidgevoelige gebouwen

De locatie ligt volgens de geluidsbelastingkaart in de 55dB contour (Lden) van Schiphol. Het plan ligt buiten de Lnight contouren (zie figuur 3.5). In het Bouwbesluit 2012 worden vanaf een Lden geluidsbelasting van 56 dB eisen aan geluidswering van de gevel gesteld. De geluidsbelasting blijft onder de 56 dB. Er zijn dus geen geluidsisolerende maatregelen aan de gevel nodig om in een woning een goed binnenklimaat te bereiken. Uitgangspunt is dat op grond daarvan gesteld kan worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, mede omdat het geluid op de gevel vanwege wegverkeer op wegen met een geluidzone onder de voorkeurswaarde van 48 dB blijft. In dat kader hoeft het effect van cumulatie van geluid niet te worden onderzocht.



Figuur 3.5: Geluidsbelastingkaart Schiphol 55dB-contour (Lden (links) en Lnight (rechts), plangebied met rode stippellijn weergegeven)

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (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 luchthaven luchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

De locatie ligt onder de contour van het beperkingengebied van Schiphol. Voor een afweging met betrekking tot luchtverkeerslawaaï is in het kader van het bestemmingsplan onderzoek gedaan.

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 geluid. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overeenstemming zijn met het LIB. Het gaat hierbij om afwegingen die moeten worden gemaakt met betrekking tot externe veiligheid, hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

De locatie ligt in de contouren aangeduid als LIB 4 (beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen) en LIB 5 (afwegingsgebied geluid en externe veiligheid).



Figuur 3.6: Uitsnede interactieve kaart beperking bebouwing (LIB 1-5) Bron: <https://www.lib-schiphol.nl/app/applicatie#nl>

In zone LIB 4 zijn volgens artikel 2.2.1c met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens (onder andere) toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan. De woningen betreffen geluidgevoelige gebouwen en zijn gezien het aantal van 17 toegestaan op basis van het LIB. De ligging in zone LIB 4 betekent geen beperking.

Voor zone LIB 5 geldt dat op grond van artikel 2.21d, dat op gronden buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan. Gemeenten motiveren bij plannen

binnen bestaand stedelijk gebied in de toelichting op het bestemmingsplan de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

De locatie ligt in bestaand stedelijk gebied, zodat de woningen in het plangebied zijn toegestaan. Voor wat betreft de wijze waarop rekening wordt gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen geldt het volgende. Het gaat hierbij het om een integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's en niet om een groepsrisicoberekening zoals bedoeld in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid.

Het risico neemt toe naarmate de intensiteit van het ruimtegebruik toeneemt. Van belang hierbij is ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan (kettingreacties of domino-effecten). Onderdeel van de motivering bij de locatiekeuze voor een nieuw kwetsbaar object vormen mitigerende maatregelen, zoals maatregelen om de bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk te bevorderen, vluchtwegen en bereikbaarheid voor hulpdiensten, (inrichtings)maatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen, training van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen.

Voor wat betreft de intensiteit van het ruimtegebruik geldt dat volgens het bestemmingsplan kantoren zijn toegestaan. Er kan op grond van het bestemmingsplan een kantoorpand worden gerealiseerd binnen het bouwvlak van circa 700 m² met een bouwhoogte van 7 meter. Uitgaande van twee bouwlagen betekent dat 1.400 m² bvo. De persoonsdichtheid van kantoren is 1 persoon per 30 m² bvo. Dit betekent dat er op basis van het bestemmingsplan tijdens kantooruren maximaal 47 personen aanwezig zijn. Het voorliggende plan staat 18 woningen toe. De persoonsdichtheid van een woning is 2,4 personen per woning. Bij 18 woningen leidt dat tot circa 43 aanwezigen. De intensiteit van het ruimtegebruik overdag neemt daarmee af. De intensiteit in de avond en nacht neemt toe met 47 personen. Aangezien het gaat om een locatie in bestaand stedelijk gebied is een toename van 47 bewoners relatief laag.

Ter plaatse van het plangebied zijn geen ontplofbare objecten aanwezig die kunnen leiden tot kettingreacties of domino-effecten. Het plangebied is via meerdere ontsluitingswegen bereikbaar voor de hulpdiensten en is binnen de wettelijke opkomsttijd aan te rijden door de hulpdiensten. Op dit moment is niet bekend wie de bewoners zullen zijn. De woningen zijn echter niet specifiek bestemd voor minder zelfredzame bewoners, zoals gehandicapten. Voor zover er gezinnen met kinderen zullen wonen wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige ouders en begeleiders de kinderen zullen begeleiden in het geval van een noodsituatie.

Op grond van de provinciale verordening dient bij plannen voor nieuwe woningen binnen de LIB 5 de afweging naast de ruimtelijke aanvaardbaarheid ook expliciet gericht te zijn op het aspect geluid. In dat kader geldt, dat de gemeente Haarlemmermeer de 'Beleidsregel wonen en vliegen' heeft vastgesteld.

In deze beleidsregel wordt beschreven hoe in de gemeente Haarlemmermeer invulling wordt gegeven aan het gebruik van de planologische bevoegdheden na de wijziging van het LIB en de bestuurlijke afspraken over vliegen en wonen. Onderdeel van de afspraken is dat nieuwe bewoners van gebieden binnen de LIB 5 zone zorgvuldig en vroegtijdig worden geïnformeerd

over de nabijheid van de luchthaven en de daarmee gepaard gaande aanwezigheid van geluid. De gemeente wijst toekomstig bewoners op het informatieportaal Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Verder informeert de gemeente bij alle woningbouwontwikkelingen actief de ontwikkelaars dat de locatie gesitueerd is in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Bovendien komt de gemeente in anterieure overeenkomsten met projectontwikkelaars overeen dat in de koopcontracten voor de te bouwen woningen een kettingsbeding wordt opgenomen met betrekking tot de informatieplicht. Het aspect luchtvaartverkeer vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Conclusie

Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema geluid.

3.7 Lucht

Aanleg

Het in te zetten materieel tijdens de aanlegwerkzaamheden hebben een tijdelijke emissie naar de lucht. Daarnaast kan bij droge grond door verstuiwing enige emissie van stof plaatsvinden. Gezien het feit dat de werkzaamheden plaatsvinden in een beperkt gebied en het tijdelijke karakter van de aanlegwerkzaamheden (en daarmee de emissies), worden de effecten op de luchtkwaliteit niet relevant (verwaarloosbaar) geacht.

Gebruik

Projecten die de luchtkwaliteit niet in betekenende mate (NIBM) verslechteren worden niet getoetst aan de grenswaarden en kunnen zonder meer doorgang vinden. De definitie van 'in betekenende mate' is vastgelegd in het Besluit en de Regeling Niet in betekenende mate (luchtkwaliteitseisen). Projecten die de concentratie NO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit.

In concentraties uitgedrukt betekent dit een verslechtering van 1,2 µg/m³ voor beide stoffen. De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009, de datum waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht werd. De 3%-grens is voor een aantal categorieën van projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen. Zo gaat het bij woningbouw om de toevoeging van 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg, of 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen. Op grond hiervan is een luchtkwaliteitsonderzoek voor een plan dat voorziet in 18 woningen niet nodig.

In het kader van de volledigheid is het plan getoetst met de NIBM-tool, waarvan de resultaten hieronder zijn weergegeven.

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

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	128
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,14
PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied beoordeeld via de NSL Monitoringstool. Met de NSL-monitoringskaart (www.nsl-monitoring.nl/viewer/) is een toetsing van het plangebied met betrekking tot de luchtkwaliteit gedaan voor de jaren 2020 en 2030. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de toetsing weergegeven voor de waarden langs de Dennenlaan, waaruit volgt dat aan de normen wordt voldaan. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

	2020	2030
NO ₂ -concentratie	< 35 µg/m ³	< 35 µg/m ³
PM _{2,5} -concentratie	< 20 µg/m ³	< 20 µg/m ³
PM ₁₀ -concentratie	< 40 µg/m ³	< 40 µg/m ³
PM ₁₀ overschrijdingsdagen	< 35dagen	< 35 dagen

Conclusie

Derhalve wordt geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema luchtkwaliteit.

3.8 Licht

Aanleg

Uitgangspunt is dat de aanlegwerkzaamheden overdag plaatsvinden. Alleen bij bijzondere omstandigheden kan het noodzakelijk zijn om ook 's avonds of 's nachts te werken. Het gaat hierbij om een kans op tijdelijke lichthinder veroorzaakt door het in te zetten materieel. Eventuele lichthinder is naar verwachting niet aan de orde mede gezien de tijdelijke duur van de werkzaamheden.

Gebruik

Het plangebied ligt in het stedelijk gebied van Zwanenburg. Er zijn drie soorten effecten van kunstmatige verlichting:

- hinder voor de mens;
- hinder/verstoring voor de natuur;
- horizonvervuiling.

Hinder voor de mens

Hinder bij mensen ontstaat wanneer men zich niet kan onttrekken aan het aanwezige kunstlicht, terwijl er wel behoefte aan is. Bijvoorbeeld om te kunnen rusten of slapen. Bij de beoordeling van lichthinder voor mensen wordt er een afweging gemaakt tussen maatschappelijke belangen

(veiligheid op straat of bijvoorbeeld bruikbaarheid sportvelden) en de hinderbeleving. Er zijn in de omgeving van het plangebied geen lichtbronnen die lichthinder kunnen veroorzaken voor de mens.

Hinder voor natuur

Nachtelijk kunstmatige verlichting kan het gedrag van dieren (negatief) beïnvloeden. Naast mogelijke aanpassingen van de levenscyclus aan de kunstmatige verlichting, kan er sprake zijn van desoriëntatie, afstoting of aantrekking. Deze effecten kunnen leiden tot uitputting en sterfte. Ook kan kunstmatige verlichting als een barrière werken bij migrerende dieren. De verschillende negatieve effecten van kunstmatige verlichting hebben niet alleen een individueel effect. Uit de onderzoeken die in het kader van de flora en fauna zijn uitgevoerd blijkt niet dat er vanwege licht hinder optreedt op de natuur.

Horizonvervuiling

Bij horizonvervuiling gaat het om de zichtbaarheid van licht op langere afstand. Bijvoorbeeld het zichtbaar zijn van een open stal of een verlicht sportveld in een open landschap. Het gaat hierbij om grotere afstanden. Het plangebied ligt in het stedelijk gebied van Zwanenburg. Dit gebied is van zichzelf in de nacht in zekere mate verlicht. Er is daarom geen sprake van horizonvervuiling.

Conclusie

Op basis van bovenstaande gegevens kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema licht.

3.9 Gezondheid

Mede op basis van de beoordeling ten aanzien van water, lucht, licht en geluid is er geen sprake van specifieke risico's door het voornemen voor de volksgezondheid of voor bijvoorbeeld waterverontreiniging of luchtvervuiling.

3.10 Veiligheid

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Voor de beoordeling van externe veiligheid is een onderzoek uitgevoerd door Antea Group (d.d. 9 maart, 2021).

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen:

- Hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie;
- Rijksweg N200;
- Rijksweg A9;
- Schiphol;
- Rijksweg A5.

Hogedruk aardgastransportleidingen

Ten zuiden van het plangebied bevinden zich drie hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie. Enkele kenmerken van deze leidingen zijn weergegeven in onderstaand figuur.

Leidingbeheerder	Kenmerk	Druk [bar]	Diameter [mm]	Invloedsgebied (1%-letaliteit) [meter]
N.V. Nederlandse Gasunie	A-553	66	914	430
N.V. Nederlandse Gasunie	A-554	66	914	430
N.V. Nederlandse Gasunie	A-803	80	1219	585

Het invloedsgebied van deze drie hogedruk aardgastransportleidingen reikt niet tot de locatie Dennenlaan. De hogedruk aardgastransportleidingen zijn daarmee geen relevante risicobronnen in relatie tot het plangebied. Een nadere beschouwing is niet nodig.

Rijksweg N200

De Rijksweg N200 bevindt zich circa 850 meter ten noorden van het plangebied. Over deze weg vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het invloedsgebied van deze weg bedraagt 355 meter (stofcategorie GF3) en reikt niet tot het plangebied. De N200 is daarmee geen relevante risicobron in relatie tot het plangebied.

Rijksweg A9

De Rijksweg A9 bevindt zich circa 1.800 meter ten zuidwesten van het plangebied. Over deze weg vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het invloedsgebied van deze weg bedraagt 880 meter (stofcategorie LT2) en reikt niet tot het plangebied. De A9 is daarmee geen relevante risicobron in relatie tot het plangebied.

Schiphol

Het plangebied bevindt zich circa 2.500 meter ten noordoosten van luchthaven Schiphol. Op grond van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol geldt een beperkingengebied in de omgeving van Schiphol. Het gaat hierbij om zogenaamde LIB-zones 1 tot en met 5. Het plangebied bevindt zich in LIB-zone 5.

LIB-zone 5 is een afwegingsgebied geluid en externe veiligheid. Binnen dit gebied dient de gemeente Haarlemmermeer in het kader van de ruimtelijke procedure te motiveren hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor plannen in zone LIB 5 geldt, dat op grond van artikel 2.21d van het LIB gemeenten motiveren op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor wat betreft de wijze waarop rekening wordt gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen geldt het volgende. Het gaat hierbij het om een integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's en niet om een groepsrisicoberekening zoals bedoeld in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Het risico neemt toe naarmate de intensiteit van het ruimtegebruik toeneemt. Van belang hierbij is ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan (kettingreacties of domino-effecten). Onderdeel van de motivering bij de locatiekeuze voor een nieuw kwetsbaar

object vormen mitigerende maatregelen, zoals maatregelen om de bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk te bevorderen, vluchtwegen en bereikbaarheid voor hulpdiensten, (inrichtings)maatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen, training van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen.

Intensiteit ruimtegebruik

Voor wat betreft de intensiteit van het ruimtegebruik geldt dat volgens het bestemmingsplan kantoren zijn toegestaan. Er kan op grond van het bestemmingsplan een kantoorpand worden gerealiseerd binnen het bouwvlak van circa 700 m² met een bouwhoogte van 7 meter. Uitgaande van twee bouwlagen betekent dat 1.400 m² bvo. De persoonsdichtheid van kantoren is 1 persoon per 30 m² bvo. Dit betekent dat er op basis van het bestemmingsplan tijdens kantooruren maximaal 47 personen aanwezig zijn. Het voorliggende plan staat 18 woningen toe. De persoonsdichtheid van een woning is 2,4 personen per woning. Bij 18 woningen leidt dat tot circa 43 aanwezigen. De intensiteit van het ruimtegebruik overdag neemt daarmee af. De intensiteit in de avond en nacht neemt toe met 47 personen. Aangezien het gaat om een locatie in bestaand stedelijk gebied is een toename van 47 bewoners relatief laag.

Aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond,

Ter plaatse van het plangebied zijn geen ontplofbare objecten aanwezig die kunnen leiden tot kettingreacties of domino-effecten. Het plangebied is via meerdere ontsluitingswegen bereikbaar voor de hulpdiensten en is binnen de wettelijke opkomsttijd aan te rijden door de hulpdiensten. Op dit moment is niet bekend wie de bewoners zullen zijn. De woningen zijn echter niet specifiek bestemd voor minder zelfredzame bewoners, zoals gehandicapten. Voor zover er gezinnen met kinderen zullen wonen wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige ouders en begeleiders de kinderen zullen begeleiden in het geval van een noodsituatie.

De gemeente Haarlemmermeer heeft in 2018 de beleidsregel wonen en vliegen vastgesteld en daarin het beleid beschreven ten aanzien van ontwikkelingen binnen LIB-zone 5. Bij plannen voor nieuwe woningen binnen de LIB-zone 5 dient de afweging naast de ruimtelijke aanvaardbaarheid expliciet gericht te zijn op het aspect geluid. Zie hiervoor paragraaf 3.6.

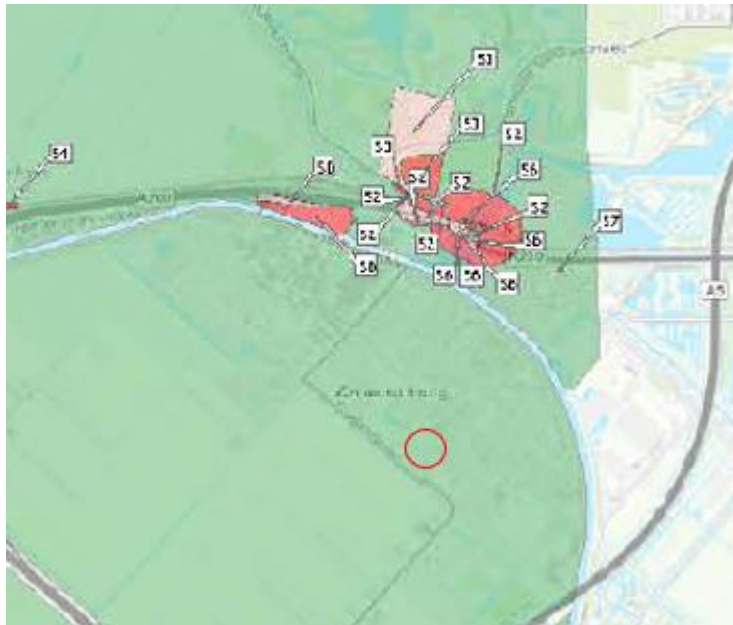
Rijksweg A5

De Rijksweg A5 bevindt zich circa 2.000 meter (gemeten tot knooppunt Raasdorp) ten zuiden van het plangebied. Over deze weg vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het invloedsgebied van deze weg bedraagt 880 meter (stofcategorie LT2) en reikt niet tot het plangebied. De A5 is daarmee geen relevante risicobron in relatie tot het plangebied.

Explosieven

In de Nederlandse bodem zitten nog veel conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van conventionele explosieven (CE's) is de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van een CE is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een CE-verdacht gebied is grondroerende partij verplicht een explosieven onderzoek uit te voeren in het kader van 'veilige werkomgeving en veiligheid voor derden en de omgeving'. Er geldt geen verplichting om over te gaan tot opsporing en ruiming. Dit hangt af van het concrete geval en dat wordt vooral beoordeeld in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.

In het gemeentelijk beleidsplan Conventionele Explosieven, is het plangebied op de CE-bodembelastingkaart groen gearceerd, hetgeen tekent dat het als onverdacht is aangeduid, zie onderstaand figuur.



Figuur 3.5 Uitsnede CE-bodembelastingkaart (plangebied weergegeven met rode contour)

Er is vanuit explosieven geen belemmering voor de ontwikkeling van de woningbouw in het plangebied.

Conclusie

Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke nadelige milieueffecten leidt betreffende het thema veiligheid.

3.11 Effectkenmerken

Orde van grootte en het ruimtelijk bereik van het effect (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden)

- Orde van grootte van het effect: zie paragraaf 3.1 t/m 3.11.
- Bereik van het effect: lokaal tot zeer lokaal.
- Getroffen bevolking: niet van toepassing.

Aard van het effect

- Aard van de effecten: zie paragraaf 3.1 t/m 3.11.

Grensoverschrijdende karakter van het effect

- Er is geen sprake van een grensoverschrijdend effect.

Intensiteit en de complexiteit van het effect

- De effecten zijn beperkt qua intensiteit en complexiteit (geen vervolgeffecten of indirecte effecten verwacht).

Waarschijnlijkheid van het effect

- Beperkte emissies geluid, lucht en licht zijn zeker.

Verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

- Verwachte aanvang: 2022.
- Duur en periode indicatief: circa 1 jaar.
- Frequentie: deze beoordeling betreft éénmalig de beschreven activiteiten.
- Er is geen sprake van onomkeerbare effecten.

Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten

Er zijn geen andere projecten of ontwikkelingen in de omgeving bekend die zouden kunnen leiden tot cumulatieve effecten, door bijvoorbeeld een toename van het verkeer. Omdat de verwachte effecten beperkt van omvang zijn, zal ook voor andere aspecten de cumulatie met effecten van andere ontwikkelingen niet tot aanmerkelijke effecten leiden.

Mogelijkheid om de effecten doeltreffende te verminderen

Per onderdeel worden de effecten van het plan zo summier mogelijk gehouden. Zoals gesteld worden een aantal maatregelen genomen gevolge ecologie. Er hoeven verder geen maatregelen genomen voor de mitigatie van (mogelijke) effecten.

4 Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van waarschijnlijk belangrijke gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in artikel 7.16 en 7.17 Wet milieubeheer en is het maken van een milieueffectrapport voor de besluitvorming over het plan niet nodig. Deze beoordeling ligt formeel bij het bevoegd gezag.

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

Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER
T. 06 - 22 99 03 12
E. stephan.hammink@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

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.