

Patrijzenlaan

Gemeente Westvoorne

m.e.r.-beoordelingsnotitie

identificatie

projectnummer:

061400.20190829

projectleider:

ir. R.A. Sips

auteur(s):

ing. S. Zonneveld

planstatus

datum:

21-09-2022

opdrachtgever:

Gemeente Westvoorne

Inhoud

1.

Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3. Leeswijzer	5
2. Plaats en kenmerken van het project	7
2.1. Plaats van het project	7
2.2. Kenmerken van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1. Verkeer en parkeren	11
3.2. Geluid	14
3.3. Luchtkwaliteit	14
3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	16
3.5. Bodem en water	16
3.6. Ecologie	17
3.7. Cultuurhistorie en archeologie	19
3.8. Aanlegwerkzaamheden	20
3.9. Mitigerende maatregelen	20
4. Conclusie	21

Inleiding

1.1. Aanleiding

Aan de Patrijzenlaan te Oostvoorne bevindt zich een plangebied waar woningbouw wordt beoogd. In de huidige situatie bevinden zich 26 sociale huurwoningen die niet meer voldoen aan de huidige standaarden. Deze woningen worden gesloopt en hier komen 42 eigentijdse sociale huurwoningen voor terug.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject 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 2000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De beoogde ontwikkeling blijft daarmee onder de drempelwaarden. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

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 plan;
- de omvang van het plan;
- 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, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het plan;
- 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.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit het bestemmingsplan dat is opgesteld ten behoeve van de beoogde ontwikkeling.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

Het plangebied is centraal gelegen binnen Oostvoorne. De Stationsweg is ten noorden gelegen van het plangebied. Dit is de winkelstraat van Oostvoorne. Ten westen van het plangebied ligt een locatie van zorginstelling Catherina Stichting. Het plangebied is verder aan de noord- en zuidzijde begrensd door woningbouw. Aan de oostzijde ligt een groenstrook. Figuur 2.1 geeft het plangebied aan.



Figuur 2.1: Ligging plangebied (rode contour).

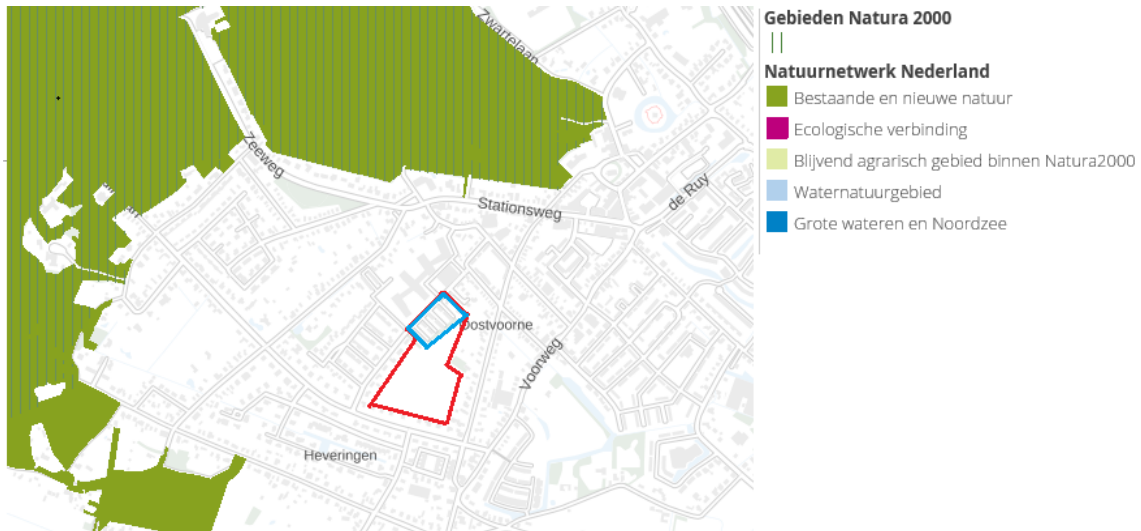
Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

In de directe omgeving of binnen het plangebied zijn geen aangewezen monumenten of andere cultuurhistorische waardevolle objecten aanwezig. Ook is geen sprake van andere beschermde cultuurhistorische waarden, zoals een beschermd stads- of dorpsgezicht of molenbiotoop.

Het plangebied kent in het huidige bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde – Archeologie en een functieaanduiding Specifieke vorm van waarde – 3. Hiervoor geldt dat bodemroerende werkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m² en/of waarvoor bouwwerkzaamheden (waaronder begrepen: heien en het slaan van damwanden) worden verricht die dieper reiken dan 0,8 m beneden het maaiveld, niet zijn toegestaan.

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Voornes Duin ligt op circa 330 meter. Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland/Natuurnetwerk Zuid-Holland. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN bevindt zich ook op een afstand van 330 meter (zie figuur 2.2).

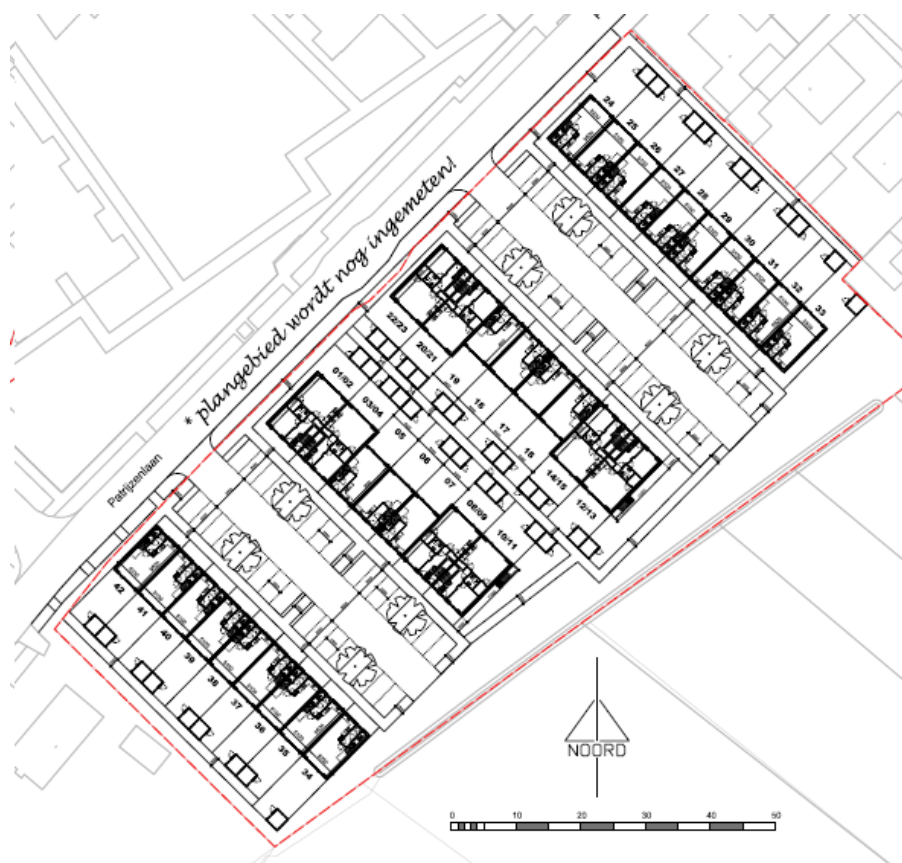
Het plangebied is tevens niet gelegen binnen of in de buurt van stiltegebied en waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden.



Figuur 2.2: Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebied en NNN-gebied.

2.2. Kenmerken van het project

De 26 ouderenwoningen van het Woonbedrijf Westvoorne die zich binnen het plandeel aan de Patrijzenlaan bevinden, worden gesloopt. De woningen zijn klein en voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen voor ouderenwoningen. De woningen worden vervangen door 42 nieuwe woningen voor de sociale huur. Op vier plekken in het plan worden ook bovenwoningen mogelijk gemaakt. De invulling van het gebied blijft ongeveer gelijk aan de huidige opzet met insteekstraten vanaf de Patrijzenlaan. Aan deze insteekstraten wordt parkeergelegenheid geboden.



Figuur 2.3: Impressie beoogde ontwikkeling.

Ontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

De beoogde woningen aan de Patrijzenlaan worden, vergelijkbaar met de bestaande situatie, ontsloten door insteekstraten die zich haaks op de Patrijzenlaan bevinden.

De Fazantenlaan en Patrijzenlaan zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, hier geldt een maximum snelheid van 50 km/u. De Van der Meerweg en Rialaan zijn beide erftoegangswegen, onderdeel van een 30 km/u zone.

De Fazantenlaan kruist in oostelijke richting met de Voorweg. De Voorweg is een belangrijke ontsluitingsweg in Oostvoorne. In de noordoostelijke richting kan via De Ruy en Brielseweg de provinciale weg N218 en vervolgens Rijksweg A15 worden bereikt.

Fietsverkeer

Op de ontsluitingswegen Fazantenlaan, Patrijzenlaan, Van der Meerweg en Rialaan deelt het fietsverkeer de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Langs de ontsluitingswegen van het plangebied zijn voetpaden aanwezig.

Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde bushalte (Voorweg) vindt zich op circa 500 meter loopafstand van het plangebied. Aldaar halteert bus 403, deze streekbus rijdt tussen Spijkenisse Metro Centrum en Rockanje, via Brielle en Oostvoorne.

Verkeer en parkeren

Binnen het plangebied zelf zullen voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte te voorzien. Er kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte. Hier wordt in het volgende hoofdstuk nader op ingegaan.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

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

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid
Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

In de directe omgeving vindt aan de Fazantenlaan een ontwikkeling plaats waar 71 woningen worden gerealiseerd. De ontwikkelingen samen vallen onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Er wordt niet verwacht dat mogelijke cumulatieve milieueffecten op kunnen treden.

In de directe omgeving vindt ook het plan Fazantenlaan plaats waar 71 woningen worden gebouwd. De ontwikkelingen samen vallen onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Bij een aantal van de aspecten die in hoofdstuk 3 aan de orde komen, komt de samenhang tussen beide projecten aan de orde. Dit is het geval bij de aspecten:

- ecologie: waar de bestaande groenstrook tussen beide plangebied in van beide plannen effecten ondervindt;
- water: waar de benodigde watercompensatie van beide plannen gezamenlijk is vormgegeven;
- verkeer: waar de extra verkeersgeneratie en – afwikkeling van beide plannen en het effect daarvan op de verdere omgeving in samenhang is gezien.

Voor de overige aspecten, is geen sprake van cumulatieve effecten tussen beide projecten.

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. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit onderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd.

3.1. Verkeer en parkeren

Verkeergeneratie

De huidige en toekomstige verkeersgeneratie van het plangebied wordt berekend op basis van kencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren). Tabel 4.3 toont de berekening.

Tabel 3.1. Verkeersgeneratie plangebied

Huidig	Aantal	Kencijfer CROW	Verkeersgeneratie (weekdaggemiddelde)
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	26 woningen	2,1 per woning	55 mvt/etmaal
Toekomstig			
Huur, huis, sociale huur	42 woningen	5,6 per woning	235 mvt/etmaal
<i>Vershil huidig/toekomstig</i>			<i>180 mvt/etmaal</i>

In de toekomstige situatie zorgen de beoogde woningen voor een toename van de verkeersgeneratie van 180 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

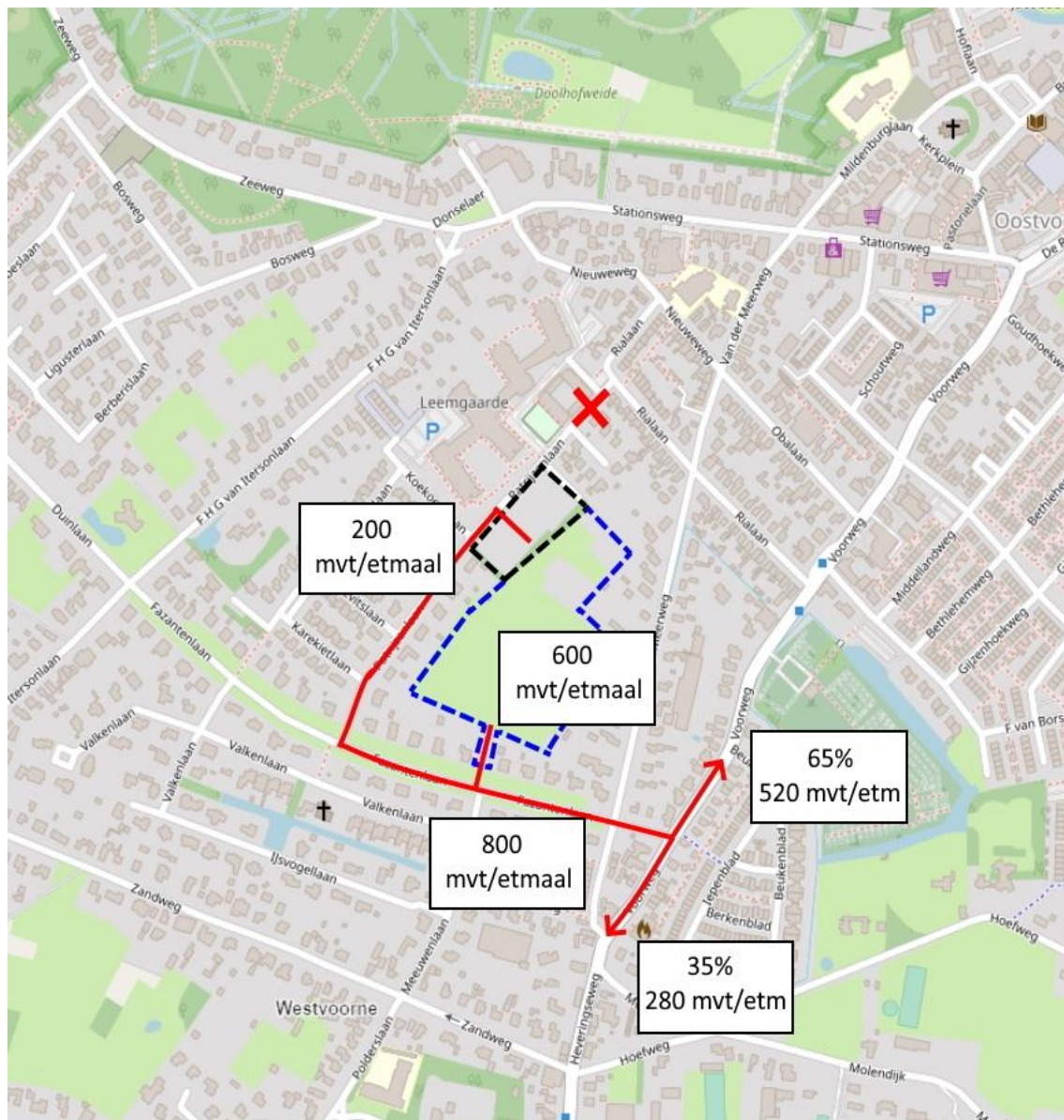
Verkeersafwikkeling

Het plan Patrijzenlaan is gelijktijdig met het plan Fazantenlaan voorbereid en de verkeersafwikkeling van beide plannen vindt grotendeels via dezelfde wegen plaats. Om die reden is de verkeersgeneratie van beide plannen in samenhang bezien om tot een integrale beoordeling van de verkeersafwikkeling te komen.

Het plan Fazantenlaan met een verkeersgeneratie van 600 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag, zal volledig worden ontsloten op de Fazantenlaan, waarna het verkeer zal worden afgewikkeld op de Voorweg.

Het plan Patrijzenlaan zal volledig worden ontsloten via de Patrijzenlaan. Omdat deze laan ten noorden van het plangebied dood loopt, zal het verkeer van dat plan in zuidelijke richting worden afgewikkeld op de Fazantenlaan. De verkeersgeneratie van het plan Patrijzenlaan bedraagt 200 mvt/etmaal gedurende een werkdag. Vanaf de Patrijzenlaan wikkelt het verkeer zich verder af via de Voorweg

Voor de Voorweg is de aanname gedaan, dat circa 65% van het verkeer naar het noorden rijdt (richting centrum, N218, N57 en A15) en de overige 35% naar het zuiden (N496, N57). Een overzicht van deze verdeling, is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1 Verkeerstoeiding plangebieden

Zowel de Patrijzenlaan als de Fazantenlaan zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden kan doorgaans, conform het principe Duurzaam Veilig, een verkeersintensiteit tussen de 10.000 en 15.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. Aangezien er voor fietsers op de Patrijzen- en Fazantenlaan geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn, moeten fietsers de rijbaan delen met het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor zal de capaciteit van de Patrijzenlaan en Fazantenlaan naar verwachting tussen de 6.000 en 10.000 mvt/etmaal bedragen.

Om te onderzoeken of de capaciteit van de Patrijzenlaan en/of Fazantenlaan wordt overschreden, is gebruik gemaakt van verkeerstellingen van de gemeente. De intensiteiten die afkomstig zijn van de verkeerstellingen betreffen weekdagcijfers. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling zijn

werkdagintensiteiten maatgevend. Voor binnenstedelijke wegen wordt voor het omrekenen van weekdagintensiteiten naar werkdagintensiteiten een omrekenfactor van 1,09 aangehouden.

Volgens de gemeentelijke verkeerstellingen bedroeg in 2015 de verkeersintensiteit op de Patrijzenlaan 379 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag en 413 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Doordat de intensiteiten uit 2015 zijn worden deze naar het jaar 2032 doorerekend aan de hand van een autonome groei van 1,5% per jaar. Hiermee komt de intensiteit op circa 532 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Daarmee kan gesteld worden dat de verwachte verkeersintensiteit op de Patrijzenlaan dan ook ruim onder de capaciteit van de Patrijzenlaan (tussen de 6.000 en 10.000 mvt/etmaal) zal zitten. Na de verkeerstoename ten gevolge van het plan Patrijzenlaan zal de intensiteit op de Patrijzenlaan in de toekomstige situatie 732 mvt/etmaal bedragen gedurende een gemiddelde werkdag. Dit ligt nog steeds ruim onder de minimale capaciteit van de weg. Hieruit wordt geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling dan ook niet tot knelpunten zal leiden.

Volgens de gemeentelijke verkeerstellingen bedroeg in 2019 de verkeersintensiteit op de Fazantenlaan 2.490 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag en 2.714 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Doordat de intensiteiten uit 2019 zijn worden deze naar het jaar 2032 doorerekend aan de hand van een autonome groei van 1,5% per jaar. Hiermee komt de intensiteit op circa 3.294 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Daarmee kan gesteld worden dat de verwachte verkeersintensiteit op de Fazantenlaan dan ook ruim onder de capaciteit van de Fazantenlaan (tussen de 6.000 en 10.000 mvt/etmaal) zal zitten. Na de verkeerstoename ten gevolge van beide planbijdrages zal de intensiteit op de Fazantenlaan in de toekomstige situatie 4.094 mvt/etmaal bedragen gedurende een gemiddelde werkdag. Dit ligt nog steeds ruim onder de minimale capaciteit van de weg. Hieruit wordt geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling dan ook niet tot knelpunten zal leiden.

De Fazantenlaan en de Patrijzenlaan zijn breed genoeg zodat het autoverkeer het fietsverkeer veilig kan passeren. Daarnaast kan gesteld worden dat de toename als gevolg van de plannen dermate gering is en de Fazantenlaan een relatief lage verkeersintensiteit kent ten opzichte van de capaciteit van de weg, dat de verkeersveiligheid op deze weg na planontwikkeling niet leidt tot knelpunten.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen in het plangebied dient te voldoen aan de parkeernormen zoals opgenomen in het gemeentelijke parkeerbeleid (Parkeerbeleidnota Westvoorne 2012 – 2016). Hierin wordt verwezen naar parkeerkencijfers van het CROW. Tabel 4.2 toont de berekende parkeerbehoefte op basis van de meest actuele CROW kencijfers (publicatie 381) en de beoogde woningaantallen (worst-case).

Tabel 3.2. Parkeerbehoefte plangebied

	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur, huis, sociale huur	42 woningen	1,6 per woning	68 parkeerplaatsen

Binnen het plangebied wordt aan de parkeerbehoefte voldaan. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

3.2. Geluid

Binnen het plangebied worden woningen mogelijk gemaakt. Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) is wonen een geluidgevoelige functie. Daarom dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden, indien deze gelegen zijn binnen de geluidzone van een weg, een spoorweg of een industrieterrein.

Voor het plan heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden, zie bijlage 9 bij het bestemmingsplan. Het plangebied ligt namelijk binnen de geluidzones van de Fazantenlaan, de Patrijzenlaan en de Voorweg. Daarnaast is het plangebied ook binnen de geluidzone van het industrieterrein Maasvlakte-Europoort. Ook de 30 km/uur-weg Van der Meerweg is in het kader van een goede ruimtelijke ordening meegenomen in het onderzoek.

Wegverkeerslawaai

De conclusies zijn:

- dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ten gevolge van de Patrijzenlaan. De hoogst berekende geluidbelasting is 52 dB. Maatregelonderzoek is nodig.
- dat een effectieve maatregel om de geluidbelasting ten gevolge van de Patrijzenlaan te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde het verlagen van de snelheid op de Patrijzenlaan ten oosten van de Koekoekslaan naar 30 km/uur is. Na deze maatregel zijn geen hogere waarden meer benodigd. De woningen worden mogelijk gemaakt in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- dat ten gevolge van de gezonde wegen Fazantenlaan en Voorweg de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Ook ten gevolge van de Van der Meerweg (niet gezonde) wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden.

Industrielawaai

De conclusies voor de woningen zijn:

- dat op de woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden ten gevolge van het industrieterrein Maasvlakte-Europoort. De overschrijding bedraagt 3 dB(A). Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren zijn niet mogelijk. Voor 42 woningen moet door het college van Burgemeester en Wethouders een hogere waarde van 52 dB(A) worden vastgesteld.

Het aspect wegverkeerslawaai en industrielawaai vormt hierdoor geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. De geringe toename van de verkeersgeneratie zorgt niet voor een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving van het plangebied.

3.3. Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van het verkeer van 180 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde) in de omgeving. Met de NIBM-tool is berekend of de toename niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

De toename van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt 180 mvt/etmaal. De maximale bijdragen als gevolg van deze verkeersgeneratie zijn berekend met behulp van de NIBM-tool (tabel 3.3). De maximale bijdrage voor NO₂ bedraagt 0,12 µg/m³. Voor PM₁₀ bedraagt de maximale bijdrage 0,03 µg/m³. Uit de berekening blijkt dat de beoogde ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarde.

Tabel 3.3: Resultaten NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		180
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,12
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
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 een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs het plangebied ruimschoots onder de grenswaarden liggen, zie figuur 3.2. Aangezien direct langs deze wegen ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de maatgevende weg ligt.



Figuur 3.2 NSL-monitoringstool en meetpunten nabij plangebied.

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

Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling betreft geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

In de directe omgeving zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op het plangebied.

Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen dan ook worden uitgesloten.

Risico's op rampen door klimaatverandering

De beoogde ontwikkeling is niet relevant wat betreft risico's op rampen door klimaatadaptatie.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer 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 geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

3.5. Bodem en water

Bodem

Voor een groter gebied, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, is in oktober 2019 t/m januari 2020 een verkennend bodemonderzoek (conform NEN 5740), zie bijlage 6 bij het bestemmingsplan.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd, dat de hypothese "onverdacht" voor bodemverontreiniging wordt bevestigd. De locatie wordt geschikt geacht voor de beoogde bestemming (wonen).

Daarnaast vormt de ontwikkeling (wonen) zelf ook geen bodembedreigende activiteit.

Er zijn geen nadelige effecten te verwachten in de bodem in en rondom het plangebied.

Water

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. De ontwikkeling heeft geen (negatieve) invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. Het plangebied omvat watergangen behorende tot de categorie 'primair' of 'overig'.

Bij een toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m² (in stedelijk gebied) of 1.500 m² (in landelijk gebied) is compensatie door aanleg van waterberging nodig. De toename aan verharding betreft bij het plan Patrijzenlaan 2.100 m². Dit is meer dan de grens van 500 m² waardoor compensatie noodzakelijk is. Er dient 10% van de verharding gecompenseerd te worden, in dit geval komt dit op een totaal van 210 m² voor het plan Patrijzenlaan. Deze compensatie vindt plaats in het aangrenzende plan Fazantenlaan. Dat plan heeft ook een eigen watercompensatie-opgave te realiseren. Voor dat plan is minimaal 1.849 m² aan watercompensatie nodig. Dit maakt de gezamenlijke opgave 1.849 m² + 210 m² = 2.059 m².

In het plan Fazantenlaan zal 2.140 m² aan waterberging gerealiseerd worden waarvan 1.278 m² aan openbaar water en 862 m² aan droge waterberging. De uitwerking hiervan op tekening is weergegeven in figuur 3.3.



Figuur 3.3 Watercompensatie

Hiermee wordt er voldaan aan de compensatie-eis. Hierover heeft overleg met het waterschap plaatsgevonden waarbij er ook groen licht is gegeven voor de aanleg van oppervlaktewater en droge waterberging als compensatie.

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden.

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem in en rondom het plangebied.

3.6. Ecologie

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het plangebied niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het Natuurnetwerk Nederland kunnen dan ook worden uitgesloten. Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het dichtstbijzijnde (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebied gelegen op circa 330 meter afstand.

De beoogde ontwikkeling zelf heeft gedurende de gebruiksfase geen emissie in verband met het ontbreken van een gasaansluiting. Wel kan de bijbehorende verkeersgeneratie voor een emissie zorgen. Verder kan de aanlegfase van de ontwikkeling effect hebben op de stikstofemissie. Een berekening geeft inzicht in de mate van de stikstofemissie als gevolg van de beoogde ontwikkeling. De berekening is uitgevoerd met Aeries en is als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling bedraagt circa 180 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Uit de resultaten van de Aeries-berekening blijkt dat er geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden optreedt. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

Soortenbescherming

Voor het plangebied en het naastgelegen plangebied van het plan Patrijzenlaan zijn een gezamenlijke quickscan, winterinspectie en nader (soorten)onderzoek uitgevoerd.

Op 8 augustus 2019 heeft een veldonderzoek plaatsgevonden in het kader van een ecologische quickscan, zie bijlage 2 bij het bestemmingsplan. Uit de ecologische quickscan blijkt dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden rekening dient te worden gehouden met de Wet natuurbescherming.

- Voorafgaand aan de herontwikkeling van het projectgebied dient een soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd om de aan- of afwezigheid van nesten, rustplaatsen en essentieel leefgebied van de huismus aan te tonen.
- Voorafgaand aan de geplande herontwikkeling van het projectgebied dient een soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd om de aan- of afwezigheid van nesten van de gierzwaluw aan te tonen.
- Voorafgaand aan de kapwerkzaamheden dient een soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd om de aan- of afwezigheid van nesten, rustplaatsen en essentieel leefgebied van de boomvalk, buizerd, sperwer, ransuil en havik aan te tonen.
- Voorafgaand aan de geplande herontwikkeling van het projectgebied dient een soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd om de aan- of afwezigheid van voortplantings- en rustplaatsen en essentiële vliegroutes van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en de laatvlieger, gewone grootoorveermuis, rosse vleermuis en baardvleermuis aan te tonen.
- Voorafgaand aan de kapwerkzaamheden dient een soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd om de aan- of afwezigheid van voortplantings- en rustplaatsen en essentieel leefgebied van de eekhoorn aan te tonen.

Daarnaast wordt geadviseerd:

- In de periode van 1 maart tot en met augustus dienen grondhopen met steile hellingen (zoals voorbelasting) in het projectgebied (of binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden) voorkomen te worden, zodat oeverzwaluwen hier niet in gaan broeden. Steile wanden dienen te worden afgevlakt of afgedekt met bijvoorbeeld wegendoek.
- Kolonisatie door de rugstreeppad te voorkomen door geen geschikt habitat op het terrein te laten ontstaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.
- De werkzaamheden in eerste instantie uit te voeren buiten het broedseizoen. Met name het kappen van bomen en verwijderen van ander groen dient buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Enkel indien tijdens een controle, uitgevoerd door een deskundig ecooloog, blijkt dat in het projectgebied en de directe omgeving geen broedende vogels of nesten aanwezig zijn, kunnen werkzaamheden binnen het broedseizoen worden uitgevoerd.
- Gedurende de werkzaamheden dient voldoende zorg in acht te worden genomen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna. Aanwezige dieren moeten voldoende tijd krijgen om te kunnen vluchten.

Op 12 maart 2020 heeft een winterinspectie plaatsgevonden in het plangebied en naastgelegen percelen, zie bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Doel van de winterinspectie is het bepalen van de (mogelijke) aanwezigheid of afwezigheid van jaarrond beschermde nesten (nesten van vogels uit categorie 1 t/m 5 van de Wet natuurbescherming), nesten van eekhoorn en boomholten die geschikt zijn als rust- of voortplantingsplaats voor vleermuizen.

Uit de ecologische quickscan, aangevuld met de resultaten van onderhavige winterinspectie, blijkt dat:

- nesten en essentieel leefgebied van de eekhoorn in onderhavig onderzoeksgebied kunnen worden uitgesloten;
- jaarrond beschermde nesten van ransuil en sperwer binnen het onderzoeksgebied worden verwacht in zowel de groenstrook direct ten oosten van de te slopen bebouwing aan de Patrijzenlaan, als in de boomsingels binnen de oude agrarische gronden;
- nesten van andere roofvogels en uilen (die in de ecologische quickscan nog niet werden uitgesloten) worden niet binnen projectgebied verwacht;
- verschillende typen rust- en voortplantingsplaatsen van boombewonende vleermuizen (zie tabel 2) worden verwacht in zowel de directe omgeving van de te slopen bebouwing aan de Patrijzenlaan, als in de boomsingels binnen de oude agrarische gronden.

Deze winterinspectie is uitgevoerd voor de ontwikkeling van zowel dit plan (Patrijzenlaan) als van het naastgelegen plan aan de Fazantenlaan. De conclusies zijn daarom breder geformuleerd dan enkel voor de Patrijzenlaan. Naar aanleiding van deze winterinspectie bleek er aanleiding tot nader soortenonderzoek.

Voor de groenstrook tussen het plan Patrijzenlaan en het plan Fazantenlaan in, heeft de initiatiefnemer van het plan Fazantenlaan verder onderzoek laten uitvoeren. Deze groenstrook wordt immers niet aangetast door het plan Patrijzenlaan. Dit onderzoek in het kader van het plan Fazantenlaan heeft uiteindelijk geleid tot een ontheffingsaanvraag van de Wet natuurbescherming die momenteel in behandeling is bij de Omgevingsdienst Haaglanden. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken in het kader van dat bestemmingsplan (Fazantenlaan), de conclusies daarvan en de voorbereiding van de benodigde ontheffingsaanvraag in overleg met de ODH, is de verwachting reëel dat deze ontheffing verkregen zal worden.

Door het betreffende onderzoeksbureau is nadien eveneens een notitie geschreven waarin op basis van de betreffende onderzoeken conclusies zijn getrokken over de strook groen langs de achterzijde van het meest zuidelijke bouwblok uit het plan Patrijzenlaan. Dit betreft immers de enige strook waar het plan Patrijzenlaan ten koste gaat van bestaand groen. Deze notitie is opgenomen als bijlage 5 bij het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat indien de werkzaamheden worden uitgevoerd zoals staat omschreven in de notitie de Wet natuurbescherming niet wordt overtreden en de geplande werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Om tussentijds tot sloop van de woningen over te kunnen, is hiervoor afzonderlijk onderzoek uitgevoerd. De rapportage hiervan is opgenomen in bijlage 4 bij het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat er in het complex geen verblijfplaatsen van vleermuizen of nesten van huismussen aanwezig zijn. Er worden geen verblijfplaatsen vernield of verstoord. Er is geen zodoende geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig voor de ontwikkeling aan de Patrijzenlaan. Inmiddels zijn de woningen gesloopt.

Op basis van het voorgaande en de te treffen maatregelen, wordt geconcludeerd dat op het gebied van ecologie geen belangrijke nadelige milieueffecten optreden.

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn in en nabij het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Negatieve effecten op deze waarden zijn dan ook uitgesloten.

Archeologie

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 geldt voor het plangebied een dubbelbestemming archeologie.

Vanwege eerdere planvorming ter plaatse van de beoogde ontwikkeling is in 2010 reeds archeologisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 7 bij het bestemmingsplan), wat ook door BOOR beoordeeld is. Op grond hiervan is het plangebied destijds vrijgegeven voor woningbouwontwikkeling.

3.8. Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9. Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande sectorale analyses blijkt dat de volgende mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn:

- In de periode van 1 maart tot en met augustus dienen grondbopen met steile hellingen (zoals voorbelasting) in het projectgebied (of binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden) voorkomen te worden, zodat oeverwaluwen hier niet in gaan broeden. Steile wanden dienen te worden afgevlakt of afgedekt met bijvoorbeeld wegendoeck.
- Kolonisatie door de rugstreeppad te voorkomen door geen geschikt habitat op het terrein te laten ontstaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.
- De werkzaamheden in eerste instantie uit te voeren buiten het broedseizoen. Met name het kappen van bomen en verwijderen van ander groen dient buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Enkel indien tijdens een controle, uitgevoerd door een deskundig ecooloog, blijkt dat in het plangebied en de directe omgeving geen broedende vogels of nesten aanwezig zijn, kunnen werkzaamheden binnen het broedseizoen worden uitgevoerd.
- Gedurende de werkzaamheden dient voldoende zorg in acht te worden genomen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna. Aanwezige dieren moeten voldoende tijd krijgen om te kunnen vluchten.

Verder zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen, mits de genoemde mitigerende maatregel wordt uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.