



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Nieuw-Vennep, Hoofdweg 1247

Ontwikkelcombinatie Hoofdweg Nieuw-Vennep VOF

Datum: 10 juni 2020

Projectnummer: 190191

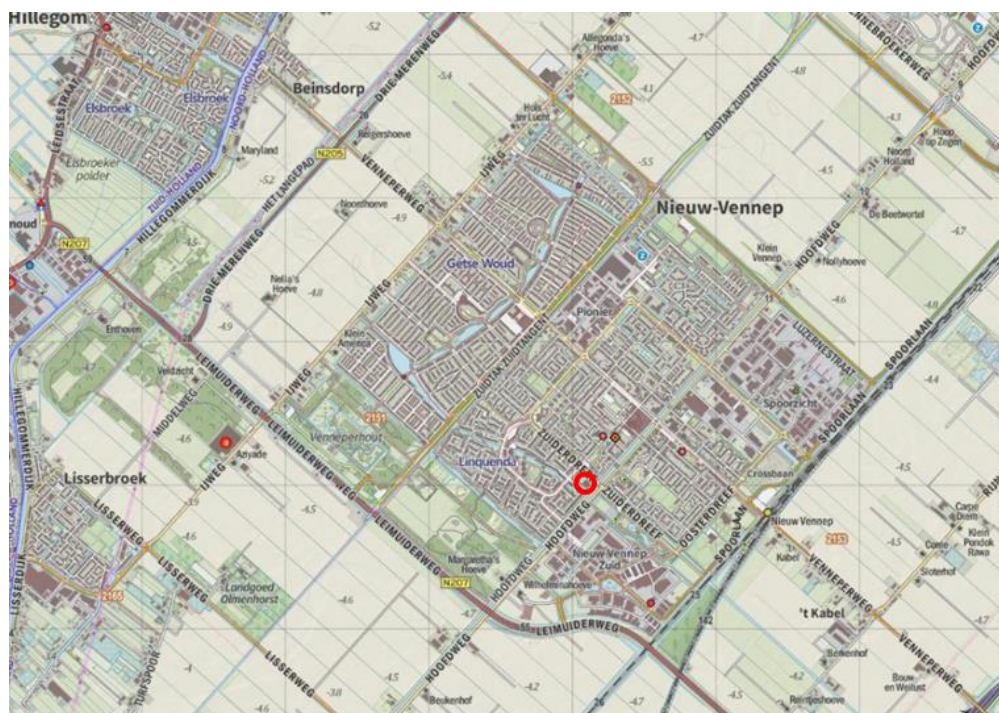
INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	De m.e.r.-beoordeling	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Kenmerken van het project	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Beschrijving project	7
2.3	Omvang van het project	8
2.4	Overige kenmerken van het project	8
3	Plaats van het project	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Het bestaande grondgebruik	10
3.3	Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu	11
4	Kenmerken van het potentiële effect	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Natuur (flora en fauna)	16
4.3	Verkeer	17
4.4	Geluid	19
5	Conclusie	21

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ontwikkelcombinatie Hoofdweg Nieuw-Venep VOF heeft het voornemen om op de locatie Hoofdweg 1247 in Nieuw-Venep woningbouw bestaande uit 23 grondgebonden woningen te realiseren. De bestaande bedrijfsbebouwing op de locatie wordt gesloopt. Op basis van het geldende bestemmingsplan zijn op de locatie geen woningen toegestaan. De hiervoor beschreven voornemens zijn daarom niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding.



Globale ligging projectgebied (rode cirkel) in Nieuw-Venep (Bron: PDOK viewer).

De beoogde ontwikkeling is aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie D.11.2 in de bijlage van het Besluit m.e.r., namelijk 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Het onderhavige project blijft onder de bij deze activiteit genoemde drempelwaarden. Om die reden is formeel een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist.

Ook dient op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer een m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden genomen door het bevoegde gezag (college of raad) voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan. Het bevoegde gezag neemt de beslissing of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden doorlopen.

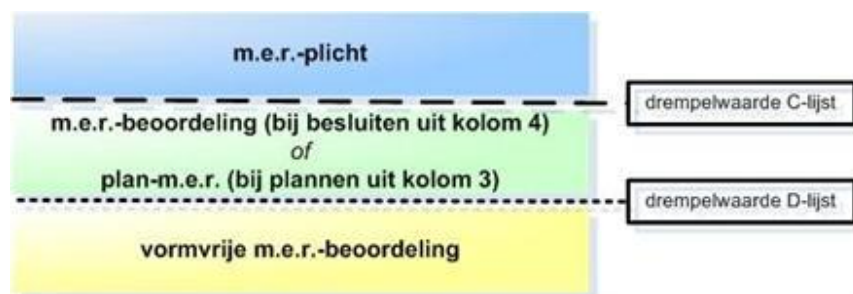
In het kader van voorgaande is voorliggende vormvrije m.e.r. beoordeling opgesteld. Deze kan tevens worden gebruikt als aanmeldingsnotitie. Op basis van deze aanmeldingsnotitie kan het bevoegde gezag de gevolgen beoordelen van het project en de

beslissing nemen of er een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is in het kader van dit project.

1.2 De m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) is een hulpmiddel om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De wettelijke basis voor de m.e.r. is de Wet milieubeheer. In de uitvoeringswetgeving, het Besluit m.e.r., staat wanneer een m.e.r. of (vormvrije) m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De activiteit die het project mogelijk maakt, de omvang ervan en het besluit over de activiteit zijn daarbij bepalend. In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. staat of sprake is van m.e.r.-plicht of (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht. Per categorie van activiteiten is een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven.



Schema m.e.r.-plicht vanwege Besluit m.e.r.

(Bron: www.Infomil.nl)

Bovenstaande afbeelding laat zien dat wanneer een besluit over een activiteit die qua omvang boven de C-drempel blijft voor dat besluit een m.e.r.-plicht geldt. Tussen de C- en D-drempel geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Onder de D-drempel moet het bevoegde gezag via een vormvrije beoordeling nagaan of een formele m.e.r.-beoordeling nodig is.

In een m.e.r.-beoordeling bekijkt het bevoegde gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dat zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Ook in de vormvrije m.e.r.-beoordeling bekijkt het bevoegde gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als belangrijke nadelige gevolgen niet zijn uit te sluiten, dan moet de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. Uiteraard kan ook direct voor een m.e.r. gekozen worden.

Sinds een recente wetwijziging, waarmee een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn is geïmplementeerd, is ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan regels gebonden. De toetsingscriteria lagen al vast, maar nu zijn er ook procedureregels. Voorafgaand aan de besluitvorming over het besluit, moet een aanmeldingsnotitie worden ingediend bij het bevoegde gezag. Op grond van de inhoud van deze notitie moet het bevoegde gezag binnen zes weken gemotiveerd oordelen of voor de activiteit een MER moet worden opgesteld. Dit besluit hoeft niet openbaar te worden gemaakt.

Voor plannen, die een kader vormen voor een activiteit waarvoor op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r. een m.e.r. moet worden doorlopen dan wel een formele m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd, moet een planMER worden opgesteld.

Toetsing aan Besluit m.e.r.

Onderhavig project (de realisatie van 23 grondgebonden woningen ter plaatse van een autobedrijf in de kern van Nieuw-Vennep) past binnen een activiteit genoemd in bijlage onderdeel D van het Besluit m.e.r. Categorie D.11.2 betreft namelijk 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. De drempelwaarde is als volgt geformuleerd: "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."

Onderhavig project betreft zoals gesteld kortweg de realisatie van nieuwe grondgebonden woningen. Het projectgebied is in totaal circa 0,5 ha groot. Het maximaal aantal te realiseren woningen betreft 23. Gezien het voorgaande blijft onderhavige activiteit ver onder de drempelwaarde en is uitsluitend een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd.

Doel vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is het geven van inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit aan het bevoegde gezag. Er wordt in een vormvrije m.e.r.-beoordeling een antwoord gegeven op de vraag of er vanwege de uitvoering van de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. In voorliggend rapport wordt inzicht gegeven in de milieueffecten en daarmee vormt dit rapport de benodigde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het rapport is de aanmeldingsnotitie waarmee aan de gemeenteraad of het college van B&W een m.e.r.-beoordelingsbeslissing wordt gevraagd over het bijbehorende bestemmingsplan.

Criteria voor toetsing

In het voorliggende rapport wordt op de milieueffecten van het voornoemde project ingegaan, waarbij, conform artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r., ingezoomd wordt op de volgende onderdelen:

- kenmerken van de activiteit;
- plaats waar de activiteit wordt verricht;
- kenmerken van de gevolgen van de activiteit.

Aan de hand van de behandeling van deze criteria wordt onderzocht of voor de ontwikkelingen al dan niet belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgen drie hoofdstukken waarin nader wordt ingegaan op het onderhavige project en de eventuele milieugevolgen. Navolgend wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de kenmerken van het project, in hoofdstuk 3 wordt de plaats van

het project beschreven en in hoofdstuk 4 komen de kenmerken van het potentiële effect aan bod. Het rapport wordt afgesloten met een eindconclusie in hoofdstuk 5.

2 Kenmerken van het project

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van het project besproken. De aard en de omvang van het project worden in beeld gebracht. Ook wordt gekeken naar overige aspecten: cumulatie, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en de risico op ongevallen.

2.2 Beschrijving project

In het projectgebied zijn een autobedrijf met drie aaneengebouwde bedrijfsloodsen en bijbehorende verharde terreinen aanwezig. De bedrijfsloodsen worden gesloopt en op de vrijgekomen gronden worden 23 woningen gerealiseerd.

Het gaat om grondgebonden eengezinsrijwoningen. De woningen keren zich allen naar binnen in de richting van een nieuw, groen aan te leggen middengebied. Zo ontstaat een kleinschalig, op zichzelf staand woonhofje. Het parkeren vindt plaats aan de noordwest- en noordostrand van het projectgebied en de woningen worden via een in/uitrit ontsloten op het Kreilerhof. De woningen krijgen een maximum bouwhoogte van 11 meter.

Het gehele projectgebied wordt voorzien van een groene omzoming in de vorm van een haag. De navolgende afbeelding laat het voorlopig stedenbouwkundig plan zien van de beoogde situatie van het projectgebied.



Inrichtingsplan, bron: MB architecten

2.3 Omvang van het project

De oppervlakte van het totale projectgebied bedraagt circa 0,5 hectare. Het project bestaat zoals gesteld 23 grondgebonden rijwoningen.

Het centrale deel van het gebouw krijgt een bouwhoogte van maximaal 11 m. Het gebouw sluit hiermee aan op de bouwhoogte van gebouwen in de omgeving.

2.4 Overige kenmerken van het project

2.4.1 Cumulatie met andere projecten

Cumulatie met andere projecten is niet aan de orde. Er wordt daarom geen cumulatie verwacht met andere ontwikkelingen in de directe nabijheid.

2.4.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Natuurlijke hulpbronnen zijn alle in de natuur aanwezige stoffen die van economisch nut kunnen zijn. Naast natuurlijke grondstoffen, die in productieprocessen gebruikt worden, maken hulpbronnen (economische) activiteiten mogelijk (deze worden daarbij niet verbruikt). De toetsing in deze paragraaf blijft beperkt tot het gebruik van natuurlijke hulpbronnen die binnen dan wel in de directe nabijheid van het projectgebied voorkomen.

Tijdens de realisatie van de beoogde nieuwbouw wordt tijdelijk gebruikgemaakt van brandstof, elektriciteit, eventueel spoelwater en eventueel grond bij de graafwerkzaamheden. De precieze hoeveelheden en de te gebruiken bouwstoffen zijn op dit moment nog niet inzichtelijk te maken.

De nieuwe functies binnen het project maken geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen in de directe nabijheid van het projectgebied.

In het geheel legt het project hiermee geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.

2.4.3 Productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder

Tijdens de realisatie van de nieuwbouw wordt tijdelijk gewerkt met stikstof- en fijnstof-emitterende materieel (machines, et cetera). Hiernaast zullen de aanlegwerkzaamheden in beperkte mate gepaard gaan met afvalstoffen (zoals overtollig bouwmaterialen). Verder vindt geen productie plaats die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen.

Ten opzichte van de huidige situatie (autobedrijf) zal er in de nieuwe situatie geen sprake zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen. Wel zal de ontsluiting van het terrein veranderen, waardoor er mogelijk sprake is van effecten op het gebied van geluid en verkeer (bijvoorbeeld hinder, doorstroming, veiligheid).

2.4.4 Risico van ongevallen

Onderhavig project vormt in algemene zin geen bijzonder risico voor de omgeving. Het project brengt geen wezenlijke risico's met zich mee.

3 Plaats van het project

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenomen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

3.2 Het bestaande grondgebruik

Het projectgebied ligt in de kern Nieuw-Vennep (gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland) aan de rand van het centrum. Het ligt in een omgeving met zowel woonhuizen als bedrijven en maatschappelijke functies. Aan de noordzijde grenst het projectgebied aan een tankstation en wasstraat. In het geldende bestemmingsplan "Nieuw – Vennep" is ter plaatse van het projectgebied een veiligheidszone opgenomen in verband met de LPG die in het verleden bij het tankstation verkrijgbaar was. In de huidige situatie is er echter geen sprake meer van een LPG-tankstation en bijbehorende veiligheidsrisico's in het projectgebied.

Het projectgebied is in gebruik ten behoeve van een autobedrijf. Er staan drie aangesloten loodsen op het perceel. Verder is het perceel geheel verhard en in gebruik ten behoeve van opslag en het parkeren van auto's. Het perceel wordt ontsloten via een in- en uitrit op de Hoofdweg en een in- en uitrit op de Zuiderdreef.

In de volgende afbeelding is de bestaande situatie weergegeven.



Impressie bedrijfsloodsen in projectgebied gezien vanaf de Hoofdweg (bron: maps.google.nl)



Impressie bedrijfsloodsen in projectgebied, gezien vanaf de Zuiderdreef (bron: maps.google.nl)

3.3 Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

3.3.1 Inleiding

Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening mee dient te worden gehouden.

Het resultaat van de analyse wordt hieronder beknopt gepresenteerd. Wanneer er een grote relevantie is voor de in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling centraal staande ingrepen, wordt er een toelichting gegeven.

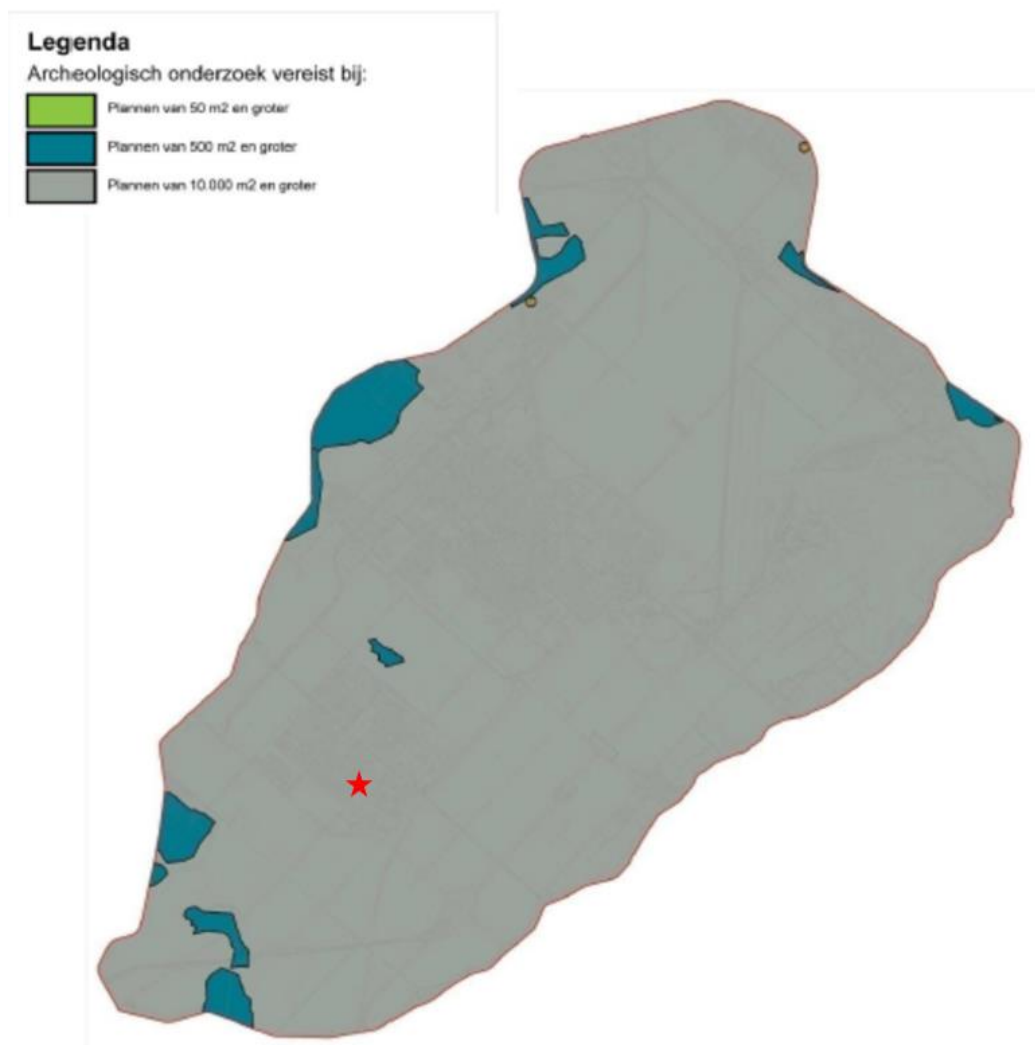
3.3.2 Overzicht gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

In de navolgende tabel is de toetsing opgenomen aan alle typen gebieden zoals genoemd in bijlage III van de Richtlijn.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Wetlands	Conventie van Ramsar	In of in de directe nabijheid van het projectgebied zijn geen aangewezen Wetlands aanwezig.
Kustgebieden		Het projectgebied is niet gelegen in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	Wet natuurbescherming	Het projectgebied is niet gelegen in een bosgebied.
Reservaten en natuurparken: <ul style="list-style-type: none"> Nationale Landschappen Nationale parken 	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte Nationale Parken zijn onderdeel van de NNN (voorheen EHS).	Het projectgebied ligt niet in een Nationaal Landschap. Het projectgebied ligt niet in een Nationaal Park.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Wet natuurbescherming	In de omgeving van het projectgebied liggen geen Natura 2000-gebieden.
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieurichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, kaderrichtlijn Water)	Het projectgebied ligt niet in gebieden waar op basis van communautaire wetgeving reeds normen worden overschreden.
Gebieden met hoge bevolkingsdichtheid	Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een gebied met hoge bevolkingsdichtheid.
Landschappen van <ul style="list-style-type: none"> historisch belang cultureel belang <ul style="list-style-type: none"> beschermd stads- en dorpsgezicht archeologisch belang 	<ul style="list-style-type: none"> Verdrag van Valletta Monumentenwet Gemeentelijk landschapsontwikkelingsplan 	Het projectgebied ligt in een gebied met een lage verwachtingswaarde (zie verder onder 1). In het projectgebied zijn geen historische bouwwerken, monumentale panden of structuren met een cultuurhistorische of beeldbepalende waarde te benoemen.

1. Archeologie

Op grond van het gemeentelijke archeologische beleid ligt het projectgebied in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde.



Archeologische waardenkaart Haarlemmermeer met globale aanduiding projectgebied (rode ster)

Aangezien archeologisch onderzoek in dit gebied vereist is bij plannen van 10.000 m² en groter, zijn geen negatieve milieueffecten op archeologische waarden te verwachten.

3.3.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebiedstypen die specifiek zijn genoemd in bijlage III van de Richtlijn, is getoetst aan de gevoelige gebieden op grond van overig nationale of provinciale wetgeving of beleid.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur)	Provinciale verordening	Het projectgebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).
Weidevogelgebied en ganzenrustgebied	Provinciale verordening	Het projectgebied ligt niet in een beschermingsgebied voor weidevogels en ligt ook niet in de nabijheid van een dergelijk gebied.
Stiltegebied	Wet milieubeheer Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een stiltegebied
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.
Grondwaterbeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	Het projectgebied is mogelijk geschikt voor beschermde soorten (zie verder onder 2).

2. Beschermde soorten

In het projectgebied kunnen zich mogelijk beschermde dier- of plantensoorten bevinden, dit aspect wordt daarom in hoofdstuk 4 nader onderzocht.

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de activiteiten. In dit hoofdstuk gaat het om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken. Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Voor alle thema's geldt dat conform de Europese richtlijn gelet wordt op de duur, frequentie en onomkeerbaarheid van het effect. Tevens wordt aandacht besteed aan de mogelijke cumulatieve effecten op de diverse aspecten als gevolg van de komst van de woningbouw.

Hoofdstuk 2 laat zien dat het project de herontwikkeling van een bestaande locatie in de bebouwde kom van Nieuw-Vennep betreft.

Hoofdstuk 3 laat zien dat de omgeving van het projectgebied een beperkt aantal kwetsbaarheden kent. Zo is het denkbaar dat zich binnen het projectgebied beschermde soorten hebben ontwikkeld.

Nader te beoordelen aspecten

Op basis van de voorgaande twee hoofdstukken worden de volgende milieuaspecten in dit hoofdstuk nader behandeld:

- natuur (flora en fauna): het project kan leiden tot negatieve milieueffecten op beschermde flora en fauna. Negatieve effecten op beschermde gebieden worden evenwel op voorhand niet verwacht.
- verkeer: de nieuwe woonontwikkeling zal door de verplaatsing van de ontsluiting leiden tot een toename van het (gemotoriseerde) verkeer op het Kreilerhof. Er zal nader worden beoordeeld of sprake is van negatieve (milieu-) effecten op het gebied van doorstroming en veiligheid.
- Geluidshinder door verkeer: het project leidt tot een toename van verkeer op het Kreilerhof en leidt dus mogelijk ook tot een toename van geluidshinder (door verkeer) op de omgeving.

Aspecten waarbij op voorhand geen effecten zijn te verwachten

Van de overige milieuaspecten wordt op basis van de beoordeling van de kenmerken van het concrete project en de bestaande situatie zoals omschreven in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten. Om alle aspecten nog kort langs te lopen:

- archeologie: het projectgebied heeft op grond van het gemeentelijk archeologische beleid lage archeologische verwachtingswaarde. Er zijn geen negatieve milieueffecten te verwachten op archeologische waarden.
- landschap: er kan geen sprake zijn van negatieve effecten op eventuele bestaande landschappelijke waarden: het projectgebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied en er is geen sprake van specifieke landschappelijke waarden ter plekke.
- water: Er is met het project geen sprake van een wezenlijke toename van de bebouwing c.q. verharding. Het realiseren van compenserende waterberging is daarom niet noodzakelijk. De nieuwe woonfunctie is verder niet van dien aard, dat deze

mogelijk gevolgen heeft voor de waterhuishouding of de kwaliteit van het oppervlakte- of grondwater. De gevolgen op de waterhuishouding zijn dus op voorhand zeer beperkt tot niet bestaand.

- externe veiligheid: De functies in onderhavig project leiden niet tot externe veiligheidseffecten.
- bodem: Onderhavig project bevat geen onderdelen die mogelijk bedreigend zijn voor de bodem.
- geurhinder: De functies in onderhavig project leiden niet tot geurhinder. Ten noorden van het onderzoeksgebied ligt een tankstation. Het tankstation maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling en eventuele geurhinder van het tankstation is daarom niet relevant in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling.
- Geluidshinder (door andere activiteiten dan verkeer): De functies die met onderhavig plan mogelijk worden gemaakt kunnen door de toename van verkeer leiden tot geluidhinder. Met het plan worden geen functies mogelijk gemaakt welke vanwege andere activiteiten kunnen leiden tot geluidhinder. Ten noorden van het onderzoeksgebied ligt een tankstation. Het tankstation maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling en eventuele geluidhinder van het tankstation is daarom niet relevant in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling.
- luchtkwaliteit: Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal verkeersbewegingen rondom het projectgebied af (zie paragraaf 4.3.2). Er zal daarom geen sprake zijn van een negatief effect op het gebied van luchtkwaliteit.

De voorgaande aspecten worden daarom in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nader besproken.

Opzet van de beoordeling

De inhoud van de vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals besproken in de navolgende paragrafen is met name gebaseerd op algemeen beschikbare informatie, aangevuld met onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan.

4.2 Natuur (flora en fauna)

4.2.1 Huidige situatie

In het projectgebied zijn drie aaneengesloten loodsen aanwezig. De overige gronden zijn grotendeels verhard en in gebruik voor de opslag van materialen.

De navolgende luchtfoto brengt de bestaande situatie in beeld.



Luchtfoto van het projectgebied

4.2.2 Effecten ontwikkeling

In het kader van het bestemmingsplan is een quick scan natuur¹ uitgevoerd. In de quick scan natuur is onder andere gekeken naar beschermde soorten. Uit het onderzoek blijkt dat er voor de meeste beschermde soorten geen effecten worden verwacht. Wel blijkt dat in en rondom het projectgebied vogels kunnen broeden. Nestplaatsen van vogelsoorten waarvan het nest jaarrond is beschermd worden niet verwacht. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te laten vinden kan verstoring van beschermde broedvogels worden voorkomen. Globaal loopt het broedseizoen van half maart tot half augustus, maar ook de nesten van broedende vogels buiten deze periode zijn beschermd. Daarnaast geldt een algemene zorgplicht.

Conclusie

Aangezien er vanuit kan worden gegaan dat rekening wordt gehouden met het broedseizoen en de algemene zorgplicht, is er geen sprake van een negatief milieueffect op het gebied van soortenbescherming.

4.3 Verkeer

4.3.1 Huidige situatie

Onderhavig projectgebied betreft een binnenstedelijke locatie in Nieuw-Vennep waar momenteel een autobedrijf is gevestigd. De bestaande verkeersintensiteiten worden in

¹ Quick scan natuur, Nieuw-Vennep, Hoofdweg 1247, SAB, projectnummer 190191, 5 februari 2020

paragraaf 4.3.2 in beeld gebracht. Het projectgebied wordt ontsloten op de Hoofdweg en de Zuiderdreef.

4.3.2 Effecten ontwikkeling

In de toekomstige situatie zal het huidige autobedrijf plaats maken voor 23 grondgebonden rijwoningen en bijbehorende parkeer- en groenvoorzieningen.

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij een bepaalde ontwikkeling, hanteert het CROW² kencijfers voor wat betreft verkeersgeneratie. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (excl. openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt. Daarnaast is uitgegaan van de ligging in de categorie 'rest bebouwde kom' en van een sterk stedelijk gebied. Hiermee wordt aangesloten bij de stedelijkheidsgraad en ligging die vanuit het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' voor deze locatie van toepassing zijn.

Om te kunnen bepalen welk effect de planontwikkeling heeft op de omliggende infrastructuur is in onderstaande tabel een vergelijking gemaakt tussen de verkeersgeneratie in de huidige situatie en de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie. De verkeersgeneratie is voortgekomen uit de CROW-kencijfers, waarbij voor de huidige situatie is gekeken naar de kencijfers voor 'bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers extensief' en een oppervlakte van 2071 m² bvo (BAG). Voor de toekomstige situatie is gekeken naar de kencijfers voor 'koop, huis, tussen/hoek'.

	Huidige verkeersgeneratie (2071 m² bvo bedrijf arbeidsintensief/bezoekerextensief)	Toekomstige verkeersgeneratie (23 koop, huis, tussen/hoek)	Vershil
Minimaal	8,3 x 20,7 = 171,9	6,7 x 23 = 154,1	- 17,8
Maximaal	10,1 x 20,7 = 209,2	7,5 x 23 = 172,5	- 36,7

Tabel verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie (motorvoertuigbewegingen per etmaal)

Zoals uit bovenstaande tabel is af te leiden neemt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie af ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast zal het aandeel vrachtverkeer in de huidige situatie groter zijn dan in de toekomstige situatie.

In de toekomstige situatie wordt het projectgebied ontsloten op het Kreilerhof. De huidige in/uitritten komen te vervallen. Het verkeer zal via het Kreilerhof direct worden afgewikkeld op de Kalslagerring. Op deze twee wegen zal door de verplaatsing van de ontsluiting sprake zijn van een toename van maximaal 173 extra verkeersbewegingen per etmaal. Het Kreilerhof is een doodlopende woonstraat met 28 tussen/hoek woningen. In de huidige situatie zijn er maximaal 210 mvt/e op deze weg op basis van CROW kencijfers voor de 28 woningen. In de toekomstige situatie zal sprake zijn van

² CROW, publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen.

maximaal 383 mvt/e. Het Kreilerhof is een erftoegangsweg van 6 meter breed en is hiermee berekend op een dergelijke hoeveelheid verkeersbewegingen. De Kalslagering is een wijkontsluitingsweg met volgens de gemeentelijk prognose een voertuigintensiteit van 3.100 verkeersbewegingen per etmaal in 2030. De verkeersaantrekkende werking van de toekomstige ontwikkeling kan hier worden opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Er zijn daarom geen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk te verwachten.

Gezien voorgaande worden wat betreft verkeer geen negatieve milieueffecten verwacht.

4.4 Geluid

4.4.1 Huidige situatie

De locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waar verwacht kan worden dat in de bestaande situatie reeds sprake is van een relatief hoger geluidsniveau van omliggende wegen. Bovendien is in de huidige situatie een autobedrijf aanwezig in het projectgebied. Deze bestaande bedrijfsfunctie brengt in de huidige situatie verkeer en hiermee enige geluidshinder met zich mee.

4.4.2 Effecten ontwikkeling

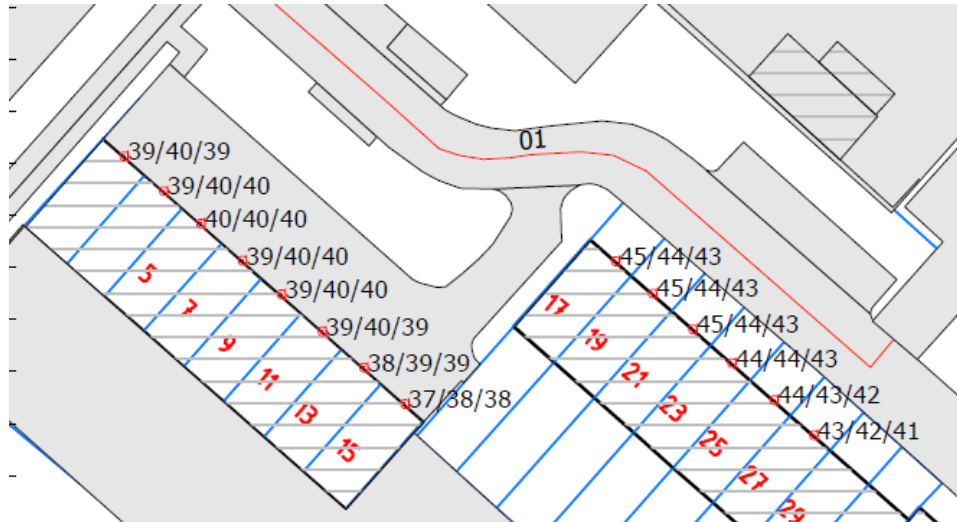
In de toekomstige situatie maakt het autobedrijf plaats voor 23 grondgebonden rijwoningen. Zoals in paragraaf 4.3.1 bij 'Verkeer' is beschreven, is er sprake van een afname van het aantal verkeersbewegingen.

De ontsluiting van het projectgebied wordt aangepast, doordat een in-, uitrit wordt gerealiseerd op het Kreilerhof. De bestaande in-, uitritten op de Hoofdweg en Zuiderdreef komen te vervallen. Als gevolg van deze aanpassing zal het aantal verkeersbewegingen op het Kreilerhof toenemen.

Uit de Wet Geluidhinder is af te leiden dat bij een geluidstoename van 1,5 dB de geluidstoename merkbaar toeneemt en mogelijk maatregelen gewenst zijn. Deze toename komt neer op een verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van circa 40%.

Zoals beschreven in paragraaf 4.3.2 is de huidige verkeersintensiteit op het Kreilerhof maximaal 210 mvt/e. Aan de zuidzijde van deze weg zal de intensiteit lager zijn. De planbijdrage bestaat uit maximaal 155 mvt/e. Dit betekent dat er sprake is van een toename van minimaal 74%. Op basis van de beschikbare gegevens kan hierdoor niet worden uitgesloten dat er sprake is van een negatief milieueffect voor geluid.

Om te bepalen of de toename van de geluidsbelasting bij omliggende woningen acceptabel is, is een nader geluidsonderzoek uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting ten hoogste $L_{den} = 45$ dB excl. aftrek art. 110g Wgh bedraagt.



Geluidbelasting (maatgevende) verkeersaantrekkende werking per waarneempunt op de omliggende woningen (bron: Blonk Advies B.V.)

Bij toetsing aan de Wet geluidhinder zou rekening moeten worden gehouden met een aftrek van 5 dB, hetgeen resulteert in een geluidbelasting van $L_{den} = 40$ dB incl. aftrek art. 110g Wgh. Aangezien dit ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is gelegen, kan worden gesteld dat dit acceptabel is en kan blijven worden voldaan aan een goed woon- en leefklimaat. Er is daarmee geen sprake van een negatief milieueffect voor wat betreft geluid.

5 Conclusie

In voorliggend rapport is beoordeeld of als gevolg van de realisatie van 23 woningen aan de Hoofdweg 1247 in Nieuw-Vennep belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten.

De navolgende tabel geeft een overzicht van de beoordeelde milieuaspecten en de daarbij behorende conclusies weer, zoals deze in hoofdstuk 4 aan bod zijn gekomen.

Aspect	Beoordeling milieueffecten
Natuur (soortenbescherming)	Het uitgevoerde natuuronderzoek wijst uit dat wat betreft specifiek beschermde soorten geen negatieve effecten worden verwacht. Aangezien er daarnaast vanuit kan worden gegaan dat rekening wordt gehouden met het broedseizoen en de algemene zorgplicht, is geen sprake van een negatief effect voor het milieu.
Verkeer	De nieuwe woningen zorgen door een aanpassing in de ontsluiting voor een toename van het verkeer op het Kreilerhof. Het extra verkeer kan zonder afwikkelingsproblemen worden aangesloten op de gebiedsontsluitingswegen. Gezien voorgaande worden wat betreft verkeer geen negatieve milieueffecten verwacht.
Geluid	Als gevolg van de verplaatsing van de ontsluiting zal er sprake zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen op het Kreilerhof. Hiermee zou sprake kunnen zijn van een toename van geluidshinder op bestaande omringende woningen. Aanvullend geluidsonderzoek toont aan dat als gevolg van de (maatgevende) verkeersaantrekkende werking een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd kan blijven. Gezien voorgaande worden wat betreft geluid geen negatieve milieueffecten verwacht.

De uitkomst van de in voorgaande hoofdstukken uitgevoerde toets is dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor de beoordeelde milieuaspecten geldt dat er geen negatief effect optreedt.

De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.

Gebruikte onderzoeken/bronnen

Onderzoeken

- Quick scan natuur (SAB)
- Aanvulling geluidsonderzoek (Blonk Advies B.V.)

Bronnen

- Ruimtelijke plannen <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/>
- Atlas leefomgeving <http://www.atasleefomgeving.nl/kijken>
- Risicokaart www.risicokaart.nl
- Publieke Dienstverlening op de kaart (PDOK) <http://pdokviewer.pdok.nl/>
- Milieu-kenniscentrum Infomil <http://www.infomil.nl/>
- CBS-Statline, statistische informatie <http://statline.cbs.nl/Statweb/>
- Wetgeving, overheidsportal <http://wetten.overheid.nl/zoeken>
- AERIUS Calculator, kaartbeeld Natura 2000 <https://calculator.aerius.nl/calculator/>
- Natura 2000 <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx>

Aanvulling geluidsonderzoek

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen
koop tussen/hoek

Functieprofiel

grootte 23 woningen
gemeente Haarlemmermeer
ligging schil centrum

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	159 mvt/etmaal ¹ +/- 5%
gemiddelde openingsdag	159 mvt/etmaal ² +/- 5%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	167 mvt/etmaal ³ +/- 5% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	167 mvt/etmaal ⁴ +/- 5% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	30 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	49 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- 1 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- 2 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de 'gangbare werkfuncties') gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- 3 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- 4 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand 'gemiddeld' staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke ordeningsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.

Model: Geluidsbelasting verkeersaantrekkende werking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

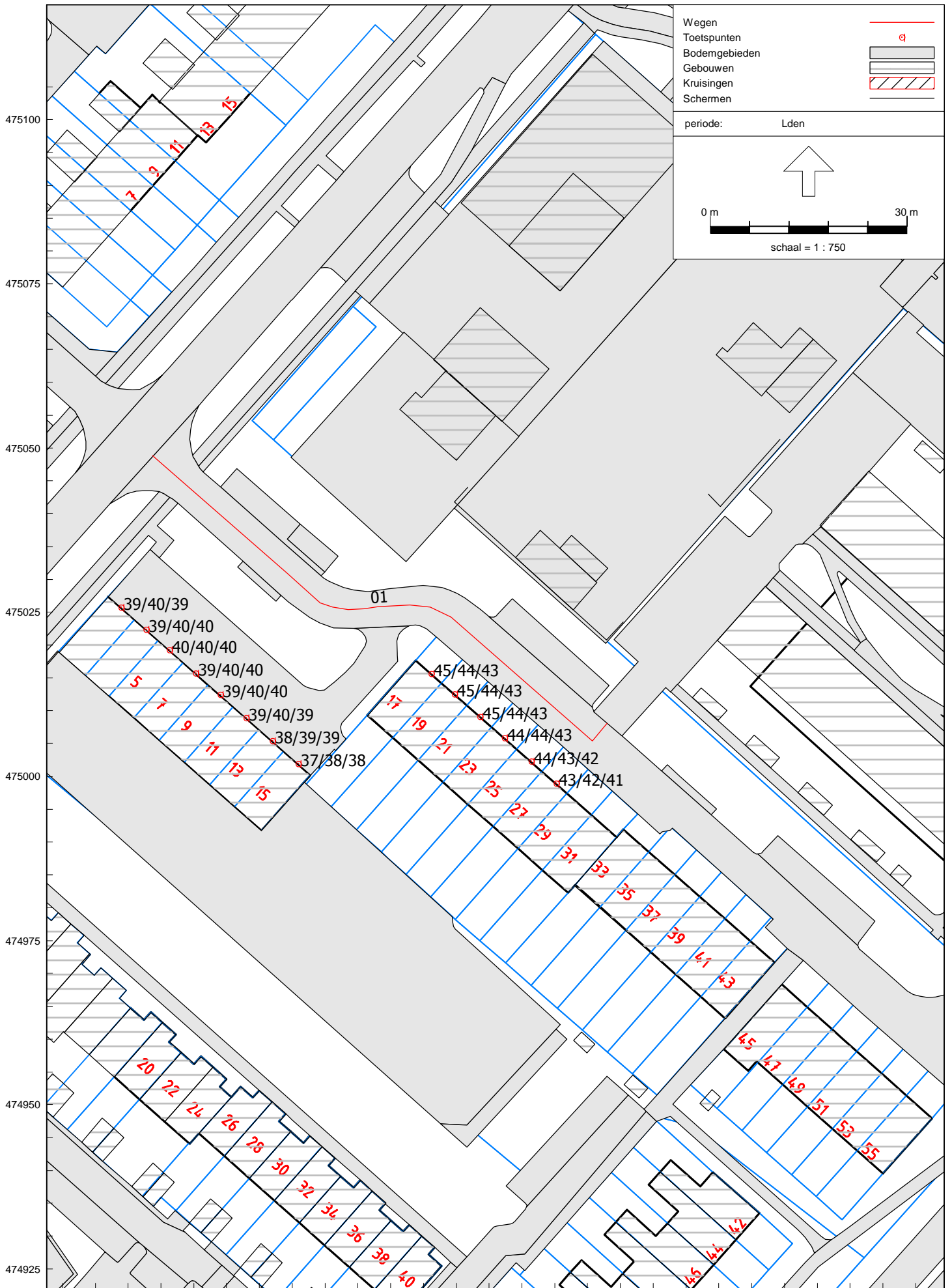
Naam	Omschr.	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))
01	Verkeer nieuwe woningen	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30

Model: Geluidsbelasting verkeersaantrekkende werking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Type	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)
01	30	30	30	30	30	Verdeling	167,00	7,00	2,60	0,70	100,00

Model: Geluidsbelasting verkeersaantrekkende werking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--





adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

