



Aanmeldingsnotitie m.e.r.- beoordeling

**Verplaatsing transportbedrijf naar
Vennewatersweg 18 te Heiloo**

projectnummer 0469061.100
definitief
17 augustus 2021

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Verplaatsing transportbedrijf naar Vennewatersweg 18 te Heiloo

projectnummer 0469061.100

definitief
17 augustus 2021

Auteurs

Cor van Tilburg

Opdrachtgever

Gemeente Heiloo
Raadhuisplein 1
1851 JL HEILOO

datum vrijgave	beschrijving revisie	gecontroleerd	vrijgave
17-08-2021	definitief	Cor van Tilburg MSc.	drs. Anthony van Dongen

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een m.e.r.-beoordeling	1
1.3	Officiële procedure voor een m.e.r.-beoordeling	3
1.4	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	3
1.5	Leeswijzer	3
2	Kenmerken van het project	4
2.1	Het project	4
3	Plaats van het project	5
3.1	Ligging van het plan	5
3.2	Bestaand grondgebruik	5
4	Kenmerken van het potentiële effect	7
4.1	Hinder voor de omgeving	7
4.2	Bodem water en ecologie	12
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	15
4.4	Duurzaamheid	16
5	Conclusie	17

Bijlage 1 Selectiecriteria

1 Inleiding

Dit hoofdstuk schetst de achtergrond van de voorgenomen ontwikkeling voor verplaatsing van een transportbedrijf naar de locatie Vennewatersweg 18 te Heiloo. Dit hoofdstuk gaat tevens in op het nut en de noodzaak van het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling, de officiële procedure voor een m.e.r.-beoordeling en de criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling.

1.1 Aanleiding

De gemeente Heiloo is voornemens het gebied Zuiderloo te ontwikkelen tot een aantrekkelijk woongebied met circa 550 nieuwe woningen. In het kader van deze gebiedsontwikkeling dient een transportbedrijf te worden uitgeplaatst. Doel is het bedrijf te verplaatsen naar de locatie aan de Vennewatersweg 18 in Heiloo.

De locatie heeft in het huidige bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch met landschappelijke en natuurwaarden'. Het plan wordt niet toegestaan in het huidige bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld. Voor dit ruimtelijk besluit dient op grond van het Besluit m.e.r. te worden gemotiveerd of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

Deze m.e.r.-beoordeling bevat de analyse of door de voorgenomen activiteit mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden. Als mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen niet uit te sluiten zijn, dient een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd te worden.

1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan. Het centrale onderdeel van een m.e.r. is het milieueffectrapport (MER) waarin de milieueffecten voor een tal van aspecten voor een of meerdere alternatieven geanalyseerd en beoordeeld worden ten opzichte van de referentiesituatie. Deze m.e.r.-procedure is van toepassing bij activiteiten waarvan reeds vast staat dat er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Deze activiteiten met bijbehorende drempelwaarden staan weergegeven in onderdeel C van het Besluit m.e.r. (dit geldt eveneens voor activiteiten uit onderdeel D waar een plan, bijvoorbeeld een structuurvisie, voor nodig is).

Naast het direct uit moeten voeren van een m.e.r. zijn in het Besluit m.e.r. ook activiteiten met bijbehorende drempelwaarden aangegeven. Voor dergelijke activiteiten moet allereerst beoordeeld worden of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze activiteiten en drempelwaarden zijn benoemd in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Voor deze activiteiten dient een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

Daarnaast is het verplicht om aandacht aan m.e.r. te besteden voor activiteiten die in onderdeel D genoemd staan, maar waar de drempelwaarden niet gehaald worden. Deze drempelwaarden zijn aantallen, oppervlaktes of grootte (bijvoorbeeld 100 hectare, 110 stuks, etc.). Voor activiteiten die wel in onderdeel D van het Besluit m.e.r. genoemd staan, maar waar de aantallen uit het betreffende plan of besluit onder de drempelwaarden liggen, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Hierbij wordt, net als bij de m.e.r.-beoordeling, getoetst of er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden. Het verschil met de 'gewone'

m.e.r.-beoordeling is dat aan de vormvrije m.e.r.-beoordeling geen aparte procedurevereisten zitten (vandaar de term vormvrij). Qua inhoud gelden wel strikte vereisten vanuit de Europese richtlijn m.e.r.

De realisatie van project is aan te merken als een stedelijke ontwikkelingsproject. De voorgenomen activiteit, verplaatsen van een transportbedrijf (maximaal 5 vrachtwagens) is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. De activiteit is wel opgenomen in onderdeel D van het Besluit m.e.r. onder categorie D 11.2 (tabel 1).

Tabel 1 Uitsnede onderdeel D van het Besluit m.e.r. onder categorie D 11.2

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De activiteit ligt onder de drempelwaarden:

- Het gehele terrein is qua oppervlakte kleiner dan de drempelwaarde van 100 hectare of meer.
- Het aantal woningen bedraagt niet meer dan 2000 woningen.
- Het bedrijfsvloeroppervlak bedraagt niet meer dan 200.000 m².

De realisatie van de ontwikkeling valt voor wat betreft activiteit D.11.2 onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r.

1.2.1 Conclusie

De drempelwaarden van de activiteiten uit het Besluit M.e.r. worden niet overschreden door de werkzaamheden die het project met zich mee brengt. Er geldt daarom geen m.e.r.-beoordelingsplicht voor de ontwikkeling conform 2 lid 5 sub a Besluit M.e.r.

Het Besluit M.e.r. stelt daarnaast de verplichting om aandacht aan m.e.r. te besteden voor activiteiten die in onderdeel D genoemd staan, maar waar de drempelwaarden niet gehaald worden. Voor deze plannen dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden ingevolge artikel 2 lid 5 sub b Besluit mer. Hierbij wordt, net als bij de m.e.r.-beoordeling getoetst of er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden.

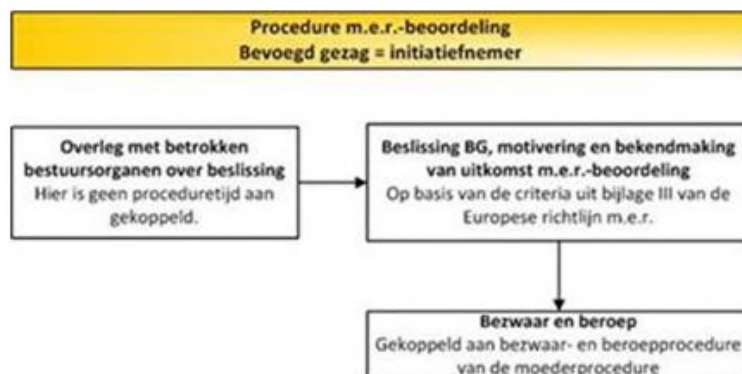
De procedure- en inhoudelijke vereisten voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn sinds een wijziging van de Europese Richtlijn MER in mei 2017 en het Besluit MER in juli 2017 gelijk aan de procedurevereisten voor een 'gewone' m.e.r.-beoordeling. Het enige verschil is dat de publicatieverplichtingen in art. 2 lid 5 sub b Besluit mer niet van overeenkomstige toepassing zijn verklaard.

Deze (vormvrije) m.e.r.-beoordeling bevat de analyse of mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden door de gehele voorgenomen activiteit.

1.3 Officiële procedure voor een m.e.r.-beoordeling

Het procedurele traject van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling kent een beperkt aantal verplichte stappen. Daarbij geldt dat er procedurele verschillen zitten tussen de situatie als de initiatiefnemer en het bevoegd gezag gelijk of verschillend zijn. Hierbij wordt uitgegaan van de situatie dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag (gemeente Heiloo) gelijk zijn.

De procedure is beknopt weergegeven in figuur 1.2.



figuur 1.2 Procedure m.e.r.-beoordeling

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

Er bestaan bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten zijn benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. Deze richtlijn bevat drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteiten in een m.e.r.-beoordeling aan getoetst worden (zie bijlage 1):

1. Kenmerken van het project.
2. Plaats van het project.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

1.5 Leeswijzer

Dit rapport volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In hoofdstuk 2 staan de kenmerken van het project centraal, in hoofdstuk 0 staat de plaats van het project centraal en in hoofdstuk 4 en 5 staan de kenmerken van potentiële effecten centraal; in hoofdstuk 4 betreft het de effecten op de leefomgeving en in hoofdstuk 5 de effecten op de ruimtelijke kwaliteit.

2 Kenmerken van het project

Dit hoofdstuk gaat in op (de omvang van) het project.

2.1 Het project

Omvang

Voor de verplaatsing van het transportbedrijf is een stedenbouwkundig plan opgesteld (zie figuur 2.1). In het plangebied (circa 1 hectare) wordt naast de bestaande woning nog een extra (bedrijfs)woning toegestaan. De bedrijfsbebouwing krijgt, vanwege verkeersveiligheid op de Vennewatersweg, een eigen oprit ten westen van het plangebied. Het transportbedrijf bestaat uit de volgende onderdelen:

- wasplaats met vloestofdichte vloer conform Activiteitenbesluit artikel 3.27 (25 vierkante meter);
- ondergeschikte werkplaats (150 vierkante meter);
- opslag (2.725 vierkante meter);
- koelruimte (625 vierkante meter);
- parkeren vrachtwagens en personenauto's (1.500 vierkante meter).

Het terrein biedt voldoende bewegingsruimte (draaicirkels e.d.) voor vrachtwagens. Aan de oost en westzijde worden de houtsingels aangelegd / versterkt. Ten westen van het plangebied zal een sloot worden gegraven.

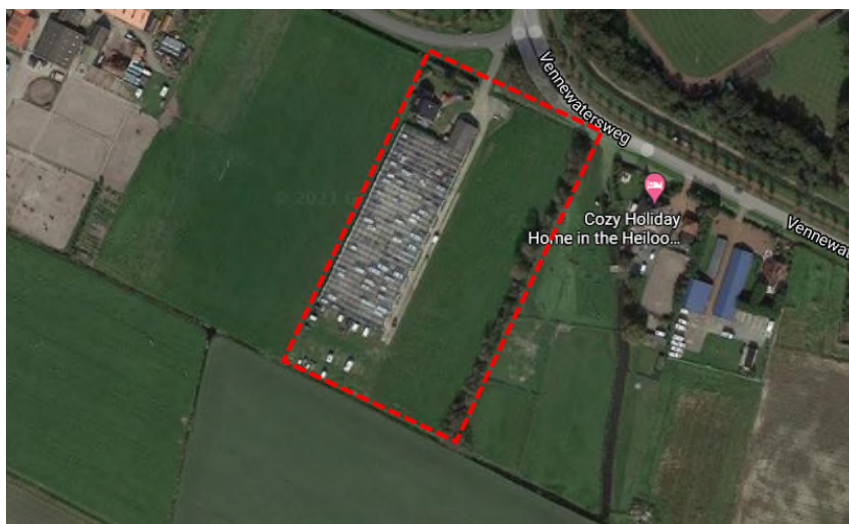


Figuur 2.1: Schets van toekomstige situatie

3 Plaats van het project

3.1 Ligging van het plan

Het plangebied is gelegen ten westen van Heiloo aan de Vennewatersweg 18. In figuur 3.1 is een luchtfoto van het plangebied en de omgeving weergegeven. Ten noorden van het plangebied is de Vennewatersweg gelegen. Ten westen zijn agrarische bedrijven gelegen. Het plangebied zelf bestaat uit agrarische gronden, caravanstalling en één (bedrijfs)woning.



figuur 3.1: Ligging en begrenzing plangebied (bron: Globespotter)

3.2 Bestaand grondgebruik

Het plangebied aan de Vennewatersweg 18 bestaat uit twee kadastrale percelen (zie figuur 3.2: H51 links, H52 rechts). Het perceel Heiloo H 51 is geheel onbebouwd is in gebruik als agrarische grond (bollenland). Het perceel Heiloo H 52 is bebouwd met een woning, schuur en kas (circa 4.000 vierkante meter). De kas is in gebruik als caravanstalling en de overige grond is in gebruik als agrarische grond (bollengrond).



figuur 3.2: Ligging en begrenzing plangebied (bron: Globespotter)

4 Kenmerken van het potentiële effect

Dit hoofdstuk gaat in op de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op diverse milieuthema's. De milieu-informatie die in dit hoofdstuk is gebruikt, is verkregen uit onderzoeken die zijn uitgevoerd ten bate van het opstellen van het bestemmingsplan. Voor alle genoemde (milieu) onderzoeken wordt verwezen naar de onderzoeken die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn opgenomen.

4.1 Hinder voor de omgeving

4.1.1 Verkeer en parkeren

Voor een ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een planvoornemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid). In publicatie nr. 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012) van het CROW en online kennisbank van CROW zijn vuistregels en kengetallen aangereikt om verkeerseffecten bij ontwikkelingen te bepalen.

De gemeente Heiloo is gecategoriseerd als matig stedelijk. De ligging van het plangebied is gecategoriseerd als "rest bebouwde kom". De verkeersgeneratie van de nieuwe woning is met de gemiddelde norm voor 'koop, huis, vrijstaand' 8,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor de voertuigverdeling is uitgegaan van een voertuigverdeling van 98,8%, 1,0% en 0,2% voor respectievelijk lichte, middelzware en zware motorvoertuigen.

De verkeersgeneratie behorende bij het bedrijf bestaat uit 16 motorvoertuigbewegingen / etmaal voor lichtverkeer (woon-werk en bestelbussen), 6 voor middelzwaar vrachtverkeer (leveranciers) en 14 voor zwaar verkeer (de vrachtwagens van het transportbedrijf).

Verkeersbewegingen:

De externe ontsluiting van het plangebied geschiedt via de Vennewatersweg en Het Malevoort. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De realisatie van het plan leidt tot een toename van de verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Uitgaande van de worst-case situatie kunnen vanwege het plan maximaal 36 extra motorvoertuigen per weekdagemaal op de toevoerende weg Vennewatersweg (en de daaraan voorafgaande wegen) als gevolg van het planvoornemen worden verwacht.

Feitelijk wordt het terrein al gebruikt voor de opslag van caravans en agrarische bestemming. Dit zorgt in de huidige situatie al voor verkeersbewegingen. Een dergelijke bedrijfsvoering brengt zwaar verkeer met zich mee. Zo gaat een dergelijke bedrijfsvoering gepaard met transportbewegingen van trekkers, shovels en kiepwagens. Deze bedrijfssituatie heeft nimmer tot problemen geleid op de omliggende infrastructuur.

Op het terrein van het transportbedrijf vindt beperkt op- en overslag van goederen plaats en zijn de activiteiten gericht op het stallen en wassen van vrachtwagens. Gelet op de werkwijze in de transportsector zal het gros van de opleggers enkel leeg geparkeerd worden op het terrein. Het laden en lossen van goederen vindt hoofdzakelijk plaats op locaties elders waardoor geen extra verkeersactiviteit plaatsvindt.

Naast het totaal aantal verkeersbewegingen als gevolg van aankomst en vertrek van vrachtwagens wordt ook rekening gehouden met verkeersbewegingen van de woningen. De verkeersbewegingen van de nieuwe woning (8,4 verkeersbewegingen per weekdagemaal) zorgt in de toekomstige situatie niet voor een onevenredige verkeersbelasting op de Vennewatersweg.

Parkeren:

Voor de bedrijfswoningen zijn 5,2 parkeerplaatsen nodig. Voor het transportbedrijf zijn in totaal (vrachtwagenparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor woon/werk) 20 (vrachtwagen) parkeerplaatsen noodzakelijk. Op het perceel aan de Vennewatersweg is ruim voldoende parkeergelegenheid voor de vrachtwagens en een aantal personenwagens. Op het terrein is circa 1.500m² gereserveerd voor het parkeren en circa 3.000m² manoeuvreren van voertuigen. Gezien het huidige aantal vrachtwagens is deze oppervlakte meer dan toereikend. Het parkeren levert door situering op het perceel geen hinder op ten aanzien van de perceelontsluiting. Het parkeren ten behoeve van de woning en kan zonder problemen plaats vinden op het eigen terrein. Er is voldoende ruimte voor parkeren direct naast de woningen.

Conclusie:

Gezien de feitelijke situatie en de daarmee samenhangende verkeersbewegingen is te concluderen dat er geen onevenredige verkeersbelasting optreedt als gevolg van de het planvoornemen. Bovendien zal de verkeerstechnische situatie niet veranderen. Daarnaast voldoet het planvoornemen aan het aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein.

Voor het thema mobiliteit, meer specifiek het verkeer en parkeren, worden geen nadelige milieueffecten verwacht.

4.1.2 Geluid

In verband met deze ruimtelijke procedure is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluid afkomstig van verkeer op omliggende wegen en de nabijgelegen bedrijvigheid.

Geluid wegen:

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group (2019). Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Vennewatersweg bedraagt bij de nieuw te bouwen woning ten hoogste 50 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt derhalve overschreden. De maximaal toelaatbare hogere waarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Voor de locatie is vaststelling van een hogere waarden benodigd.

Geluid industrie:

Voor de verplaatsing van de bedrijven is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group (2021). Uit de resultaten blijkt dat voor het verplaatsen van het transportbedrijf er ter plaatse van de geluidgevoelige objecten geen akoestisch nadelige effecten zijn te verwachten. Het geluidniveau, veroorzaakt door activiteiten van het transportbedrijf, voldoet ter plaatse van de geluidgevoelige objecten aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarde uit de VNG.

Conclusie:

Gezien het voorgaande kan het bevoegd gezag overwegen hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder vast te stellen van 63 dB als gevolg van het wegverkeer op Vennewatersweg. Vanuit akoestiek is er geen aanleiding een m.e.r.-procedure te doorlopen.

4.1.3 Geur

In de omgeving liggen twee agrarische bedrijven (Vennewatersweg 24 en 25). Door realisatie van de nieuwe woning binnen het plangebied (de woning behorend bij het transportbedrijf) worden de bestaande rechten van deze bedrijven niet aangetast. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat binnen het plangebied voor wat betreft geurhinder sprake is van een aanvaardbaar leefklimaat.

Conclusie:

Voor het thema geur worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

4.1.4 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is memo luchtkwaliteit opgesteld door Antea Group (2021). Onderzocht zijn de extra emissies van verkeer, de beschikbare ruimte tussen de achtergrondconcentratie en de grenswaarde. Uit de berekening met de NIBM-tool volgt dat de maximale bijdrage van het extra verkeer van het voorgenomen plan aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ respectievelijk 0,17 µg/m³ en 0,02 µg/m³ is. De toename van verkeer heeft een beperkt effect, en zullen de grenswaarden overschrijden. Op basis hiervan kan worden gesteld dat er ten aanzien van het onderdeel luchtkwaliteit sprake is van een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied. Gezien het vorenstaande zullen titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) dan ook geen belemmering vormen voor verdere besluitvorming. Eveneens is er ten aanzien van het onderdeel luchtkwaliteit zodoende sprake van een goede ruimtelijk ordening.

Conclusie:

Het project valt onder de regeling NIBM. Een verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit is niet noodzakelijk. Het aspect luchtkwaliteit leidt dan ook niet tot de noodzaak een m.e.r.-procedure te doorlopen.

4.1.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid is onderzocht door Prevent Adviesgroep (2014) ten behoeve van een voorgenomen actualisatie van het bestemmingsplan Zandzoom. In de nabijheid van het plangebied lopen twee aardgasbuisleidingen: W-571-01 en A-562. Verder ligt het plangebied binnen de 100% letaliteitscontour van W-571-01 en hiervoor is een groepsrisicoberekening nodig om de hoogte van het groepsrisico te kunnen bepalen.

Hoge druk aardgasbuisleiding A-562 beschikt over een PR=10-6-contour, een gedeelte van deze PR=10-6-contour is gelegen binnen het plangebied. De normen voor het plaatsgebonden risico in het Bevb vormt geen belemmering voor het te actualiseren bestemmingsplan.

Voor de bestaande situatie en de te bestemmen situatie is voor buisleiding W-571-01 en A-562 het groepsrisico berekend met CAROLA. Voor de beide buisleidingen is bij beide omgevingsituaties met CAROLA geen significant groepsrisico berekend (geen zichtbare FN-curve voor het groepsrisico aanwezig). Dit betekent dat de bestaande bebouwing en de te bestemmen bebouwing geen zichtbare bijdrage levert aan het groepsrisico.

Conclusie

De ontwikkeling leidt om bovenstaande reden niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het aspect 'externe veiligheid'.

4.1.6 Bedrijven en milieuzonering

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan te tonen dat (toekomstige) bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast dient aangetoond te worden dat (bestaande) bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt een milieuzone genoemd.

Om te bepalen in hoeverre er voldoende afstand is tussen bedrijven en gevoelige objecten kan gebruik gemaakt worden van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, versie 2009. De VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) (hierna: VNG-brochure) geeft handreikingen voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving en voor de inpassing van gevoelige bestemmingen nabij bedrijven. Het is geen wet, maar een gangbare manier om milieuzonering toe te passen. In de VNG-brochure worden per bedrijfssoort en per milieuaspect indicatieve afstanden gegeven (hierna: VNG-afstanden) tot gevoelige objecten. Indien aan de VNG-afstand wordt voldaan, kan gesteld worden dat hinder niet te verwachten is.

De VNG-brochure bevat specifieke regelingen voor "gemengde gebieden" en "gebieden met functiemenging". Dit zijn gebieden waar bewust verschillende functies (wonen en bedrijvigheid) met elkaar worden gemengd, zoals (winkel)centra. Voor deze gebieden wordt een hogere milieubelasting aanvaardbaar geacht.

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich, naast wonen de functies agrarisch, sport en maatschappelijk. Daarnaast bevindt zich de Vennewatersweg op relatief direct naast het plangebied. Volgens de VNG-brochure behoren gebieden met een matige tot sterke functiemenging tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. Gelet op de (directe) omgeving rondom het plangebied wordt ook voor deze locatie het omgevingstype 'gemengd gebied' gehanteerd.

Rondom het plangebied bevinden zich verschillende bestemmingen. Een overzicht van de relevante nabijgelegen functies is weergegeven in onderstaande tabel (met de milieucategorie op basis van de huidige bedrijfsactiviteiten). Overige bedrijven in de omgeving van het plangebied zijn buiten beschouwing gelaten omdat de afstand van het plangebied tot deze bedrijven / woningen dusdanig groot is dat geen knelpunt te verwachten is.

In de VNG-publicatie is een richtafstandenlijst opgenomen. Deze richtafstandenlijst geeft voor een scala aan typen van bedrijvigheid de richtafstanden tot gevoelige bestemmingen. Daarbij worden indicatieve richtafstanden gegeven voor de milieuaspecten geluid, stof, geur en veiligheid. Het aspect geluid heeft hierbij de maatgevende (grootste) afstand. Voor het aspect geluid zijn specifieke richtafstanden benoemd. De richtafstanden en index gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf binnen het betreffende type bedrijvigheid. De richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten. De VNG-publicatie is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties.

De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat (1) en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is (2):

1. Ontwikkeling in relatie tot omgeving:

Ten aanzien van het transportbedrijf is op basis van onderzoek (bijlage 8 van toelichting van het bestemmingsplan) aantoonbaar dat er ter plaatse van de geluidgevoelige objecten geen akoestisch nadelige effecten te verwachten. Het geluidniveau, veroorzaakt door activiteiten van het transportbedrijf, voldoet ter plaatse van de geluidgevoelige objecten aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarde uit de VNG.

2. Omgeving in relatie tot ontwikkeling

Uit de VNG-brochure volgt ten aanzien van Vennewatersweg 16 een maximale indicatieve hinderafstand van 30 meter geldt, voor het Vennewatersweg 22 geldt een maximale indicatieve hinderafstand van 50 meter. Deze afstand geldt ten opzichte van een gemengd gebied.

- Ten aanzien van de Vennewatersweg 16 gelden geen beperkingen aangezien de minimale afstand groter is dan 30 meter. Het adres ligt op meer dan 40 meter afstand en levert daarmee geen beperkingen op in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.
- Ten aanzien van de Vennewatersweg 22 gelden geen beperkingen aangezien de minimale afstand groter is dan 50 meter. Het adres ligt op meer dan 120 meter afstand en levert daarmee geen beperkingen op in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

Conclusie

Vanuit de systematiek van 'Bedrijven en milieuzonering' zijn de maximale indicatieve hinderafstanden van nabijgelegen functies leidend voor het garanderen van een voldoende woon- en leefklimaat. Dit geldt zowel vanuit het plangebied als vanuit de omgeving. Voor het thema milieuhinder worden geen belangrijke milieueffecten verwacht. Het thema leidt dan ook niet tot de noodzaak om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

4.2 Bodem water en ecologie

4.2.1 Bodem

Naar aanleiding van het planvoornemen is door Landview BV een verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd:

- In de boven- en ondergrond zijn verhoogde gehalten aan PFOS en PFOA gemeten, er zijn echter volgens de beleidsregel van de provincie Noord-Holland geen sanerende maatregelen noodzakelijk. Voor het overige zijn in de mengmonsters van de boven- en ondergrond zijn geen verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen;
- In het grondwater zijn verhoogde concentraties aan PFOS en PFOA gemeten, er zijn echter volgens de beleidsregel van de provincie Noord-Holland geen sanerende maatregelen noodzakelijk. Voor het overige zijn in het grondwater geen verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.

De hypothese dat in de grond verhoogde gehalten verontreinigende stoffen aanwezig zijn, wordt in het onderzoek bevestigd. De hypothese dat in het grondwater geen verhoogde concentraties aanwezig zijn, behalve van nature verhoogde concentraties, wordt in het onderzoek niet bevestigd. Er zijn in de grond en in het grondwater verhoogde gehalten aan PFOS en PFOA gemeten. Deze stoffen zijn in het verleden mogelijk aanwezig geweest in bestrijdingsmiddelen op de locatie. De aangetroffen verhogingen zijn dusdanig gering, dat voor het instellen van een vervolgonderzoek geen aanleiding wordt gezien. Op de locatie bestaan, op grond van de resultaten van dit onderzoek, geen risico's voor de volksgezondheid of de ecologie bij het beoogde gebruik.

Tijdens het onderzoek is zintuiglijk op het maaiveld en in de bodem geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Om uit te sluiten of er asbest in de bodem aanwezig is, is er verkennend asbestonderzoek volgens de NEN 5707 uitgevoerd ter plaatse van de verdachte deellocatie, de schuur. Op de locatie is meer dan 50 mg (gewogen) asbest / kg ds in de grond aanwezig. Het gehalte wordt voor een groot deel veroorzaakt door het aanwezige plaatmateriaal. Op basis van de huidige gegevens moet er een nader asbestonderzoek NEN 5707 worden uitgevoerd (met sleuven). Omdat er momenteel nog een schuur staat en naast de schuur een betonpad loopt, kan er geen goed nader asbestonderzoek worden uitgevoerd. Voor het overige deel van de locatie wordt uitvoering van een asbestonderzoek conform NEN 5707 door Landview BV niet noodzakelijk geacht, aangezien er geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van asbest in de grond.

Bij graafwerkzaamheden op het terrein bestaan er beperkingen in de mogelijkheid tot hergebruik van eventueel vrijkomende grond buiten de locatie. Voor hergebruik van grond buiten de locatie is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing. Bij graafwerkzaamheden, op het overgrote deel van de locatie, is volgens de CROW400 geen veiligheidsklasse van toepassing. Wanneer de grond ter plaatse van de schuur daadwerkelijk sterk is verontreinigd met asbest zal aldaar de veiligheidsklasse zwart-niet vluchtig gelden. De uiteindelijke klasse dient bepaald te worden door een veiligheidsdeskundige.

Conclusie

Op basis van onderzoeksgegevens van de nabijgelegen percelen worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor het thema bodem. Wel dient nader onderzoek uitgevoerd te worden nadat de schuur en het betonpad zijn afgebroken. Daarnaast dient de nieuwe wasplaats voor vrachtwagens gerealiseerd te worden met een vloestofdichte vloer (conform Activiteitenbesluit artikel 3.27) waardoor geen vloeistoffen in de bodem terecht kunnen komen.

4.2.2 Water

Voor de beoogde ontwikkeling is door Antea Group een watertoets uitgevoerd. In het wateradvies komen de volgende zaken aan de orde:

- Door de toename van verhard oppervlak kan hemelwater lokaal niet meer in de bodem infiltreren, maar wordt dit afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hierdoor kan een geringe verlaging van de grondwaterstand optreden ter plaatse van de ontwikkeling. Er zijn geen functies aanwezig die negatieve gevolgen kunnen ondervinden van deze ontwikkeling. De drooglegging in het plangebied bedraagt 65 cm. De ontwateringsdiepte bedraagt als gevolg van opbolling ongeveer 1 á 2 decimeters minder. Voor de functiewijziging zal het plangebied daarom naar verwachting (beperkt) opgehoogd moeten worden. Ook is het voornemen om het terrein te voorzien van een wasplaats voor vrachtauto's. Vuilwater met mogelijk olieresten mag niet geïnfilteerd worden in de bodem of afstromen naar het oppervlaktewater. Om mogelijke infiltratie in de bodem te voorkomen, dient er een vloestofdichte vloer of verharding aangebracht te worden. Het voornemen is om ook een olie-vet afscheider te plaatsen. Indien het vuilwater niet voldoet aan het Besluit lozen buiten inrichtingen, dient er een olieafscheider en een slibvangput geplaatst worden. Het vuilwater wordt vervolgens afgevoerd naar de gemeentelijke riolering.

- In de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een toename verhard oppervlak van 5.772 m². Op basis van de watercompensatietool van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is bepaald dat 7% van de toename verhard oppervlakte moet worden gecompenseerd als oppervlaktewater. In de algemene gebruiksregels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin geregeld is dat 7% van het toenemend verhard oppervlak gecompenseerd moet worden in oppervlaktewater binnen het plangebied.
- In de toekomstige situatie wordt een nieuwe toegangsweg aangelegd. De toegangsweg moet aansluiten op de Vennewatersweg. Hierdoor wordt de primaire watergang ten noorden van het perceel gekruist. Bij de aanleg van de toegangsweg moet daarom een duiker worden aangebracht in de watergang. Voor de grootte van de duiker kan, op basis van de andere duikers in de watergang ten westen en oosten van het plangebied, worden uitgegaan van een diameter van 1 meter. Daarnaast wordt de aanleg van een duiker gezien als demping van de watergang en voor dempen geldt de regel: de hoeveelheid gedempte watergang moet 1 op 1 worden gecompenseerd in het plangebied. Voor de aanleg van een duiker dient een watervergunning te worden aangevraagd.
- Aan de noordzijde van het plangebied ligt een primaire watergang. Het Hoogheemraadschap hanteert een beschermingszone van 5 meter vanaf de insteek van de watergang. Hierin mogen zonder watervergunning geen wijzigingen worden aangebracht.
- In de toekomstige situatie kan de vuilwaterafvoer van de bedrijfspanden worden aangesloten op de huidige vuilwaterriolering.
- Het afstromend hemelwater kan net als in de huidige situatie infiltreren in de bodem of afstromen naar het oppervlakte water.
- Ook wordt het perceel voorzien van een wasplaats voor vrachtauto's. Om mogelijke infiltratie in de bodem te voorkomen, dient er een vloeistofdichte vloer of verharding aangebracht te worden. Het voornemen is om ook een olie-vet afscheider te plaatsen. Indien het vuilwater niet voldoet aan het Besluit lozen buiten inrichtingen, dient er een olieafscheider of een slibvangput geplaatst worden. Het vuilwater wordt vervolgens afgevoerd naar de gemeentelijke riolering.
- Gezien het feit dat er geen werkzaamheden of wijzigingen in of rondom een waterkering of de beschermingszone van een waterkering worden aangebracht, komt er geen wijziging in de huidige waterveiligheidssituatie.

Conclusie

De toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd in de verdere uitwerking van de ontwikkeling. In het bestemmingsplan is hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Voor het aspect 'water' worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

4.2.3 Natuur

Door Antea Group is een natuurtoets uitgevoerd (april 2021) en opgenomen in bijlagen van deze toelichting. Het onderzoek is opgedeeld in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Voortkomend uit de soortenbescherming komen een aantal verplichte voorwaarden in het kader van de Wnb.

Gebiedsbescherming

Binnen de invloedssfeer van het activiteit is een natura 2000 gebied (Noord-Hollands Duinreservaat) gelegen op circa 1,5 km. Daarnaast zijn binnen de invloedssfeer van de activiteit

verschillende gebieden behorend tot Natuur Netwerk Nederland aanwezig op een afstand van tenminste 1,5 km.

Verstoring door geluid, trillingen, optische verstoring en verstoring door versnippering van leefgebied kunnen vanwege de grote afstand tot het plangebied op voorhand worden uitgesloten. De invloed door stikstofdepositie op het Natura 2000 gebied is derhalve de enige verstoringfactor welke kan resulteren in een negatief effect op het gebied.

Stikstof

In het kader van de nieuwe ontwikkeling is door Antea Group (2021) een AERIUS-berekening uitgevoerd waarin gekeken is naar de uitstoot van NO_x en NH₃ door de inzet van motoren op basis van fossiele brandstoffen. Er is beoordeeld of er als gevolg van stikstofemissies van de voorgenomen activiteiten, mogelijk sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en of de betreffende instandhoudingsdoelstellingen in gevaar worden gebracht. Het volledige stikstofonderzoek is meegenomen in bijlage 4.

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Deze wet voorziet in een vrijstelling voor activiteiten van de bouwsector, zoals slopen en bouwen. De bij deze activiteiten vrijkomende emissies die zorgen voor stikstofdepositie mogen dan bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten. Daarom is ten behoeve van dit bestemmingsplan voor wat betreft stikstofdepositie uitsluitend de gebruiksfase onderzocht.

De maximaal berekende stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden bedraagt niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar tijdens de gebruiksfase. Hierdoor kunnen significante (negatieve) gevolgen op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming niet in de weg.

Eventuele negatieve effecten op de NNN gebieden binnen (externe werking) hoeft volgens de regelgeving van de provincie Noord-Holland niet te worden getoetst.

Soortenbescherming

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (het leefgebied van) de verschillende in de Wnb beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Voor huismus is mogelijk een ontheffing benodigd. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient bevoegd gezag akkoord te gaan met huidige bouwplan. Daarnaast dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden.
- Voor de rugstreeppad dient bevoegd gezag akkoord te gaan met benoemde mitigerende maatregelen en is mogelijk een ontheffing benodigd.
- Het wordt aangeraden de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren om negatieve effecten op algemeen voorkomende broedvogels te voorkomen.

Bij de werkzaamheden dient de zorgplicht in acht genomen te worden. Om nadelige gevolgen te voorkomen wordt geadviseerd voor de uitvoering rekening te houden met aanwezigheid van soorten door verblijfplaatsen waar mogelijk te behouden en altijd zo te werken, dat dieren kunnen ontsnappen, of indien dit niet mogelijk is, deze te verplaatsen naar een geschikt biotoop in de directe omgeving.

Conclusie:

Significante (negatieve) gevolgen op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Voor het aspect 'beschermde natuurgebieden' worden daarom geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

Voor het aspect 'beschermde soorten' is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen (huismus en rugstreeppad). Hiermee worden mitigerende maatregelen en mogelijke benodigde ontheffing geborgd. Door de mitigerende maatregelen behorende bij een mogelijk benodigde ontheffing en door rekening te houden met de zorgplicht en het broedseizoen worden voor het aspect 'beschermde soorten' geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Uitgangspunten

In een m.e.r.-beoordeling dient een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologische monumenten rekening is gehouden. Wanneer een planontwikkeling zich binnen invloedgebied van dergelijke archeologische en cultuurhistorische waarden bevindt kunnen er nadelige (milieu)effecten optreden die middels te stellen voorwaarden kunnen worden voorkomen.

Effecten

In het plangebied is door Antea Group een inventariserend bureau- en booronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd. De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat er voorafgaand aan de voorgenomen ontwikkeling nog een archeologisch onderzoek plaats moet vinden op een deel van het plangebied. Tot uitvoeren van dit onderzoek, worden eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd door de archeologische dubbelbestemming in dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn onder de artikel 'Waarde - Archeologie' regels opgenomen die bepalen dat door middel van archeologisch onderzoek aangetoond dient te worden dat de archeologische waarden niet worden geschaad door de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

De archeologische waarden worden beschermd door middel van een dubbelbestemming. Voor het aspect 'archeologie' worden daarmee geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

4.4 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een breed begrip dat in de literatuur verschillende definities kent. De World Commission on environment and Development van de Verenigde Naties definieert duurzaamheid als:

"Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen¹."

Er is geen wettelijk kader met eisen, specifiek op het thema Duurzaamheid. Daarentegen is er wel overlap met de wettelijke kaders voor aspecten voor een gezonde leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit, etc.). De aspecten voor een gezonde leefomgeving zijn beschouwd in de overige paragrafen van de aanmeldingsnotitie. Naast de wettelijke eisen op deze thema's zijn er kansen om duurzaamheid te vergroten in de bouwmethoden, transport en het handelen van mensen.

¹ Platform Duurzaamheid (2017). Wat is duurzaamheid? [online].

Conclusie

De ontwikkeling leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect duurzaamheid. Voor de ontwikkeling is er met name sprake van kansen om de duurzaamheid van de ontwikkeling te vergroten. Er wordt niet aanbevolen om deze kansen / voorgestelde maatregelen in de voorschriften van de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan te borgen, omdat in een later stadium (door voortschrijdend inzicht) kan blijken dat andere of extra maatregelen geschikter zijn.

5 Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de meeste milieuaspecten geldt dat er geen effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende maatregelen worden beperkt, zodat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving. In onderstaande tabel 5.1 zijn de maatregelen per thema uiteengezet en is beschreven hoe de maatregelen worden geborgd.

Tabel 5.1: Maatregelen per thema

Maatregelen		Borging
Effecten op de leefomgeving		
Geluid	Vaststellen hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder van 63 dB als gevolg van het wegverkeer op de Vennewatersweg.	Voorwaardelijke verplichting in regels van bestemmingsplan
Verkeer en parkeren	Er zijn geen maatregelen vereist.	
Luchtkwaliteit	Er zijn geen maatregelen vereist.	
Geur	Er zijn geen maatregelen vereist.	
Externe veiligheid	Er zijn geen maatregelen vereist..	
Bodem	Blijkt uit vervolg onderzoek (bodemonderzoek).	Besluit bodemkwaliteit
Water	Er dient een watercompensatie plaats te vinden binnen het plangebied	Voorwaardelijke verplichting in regels van bestemmingsplan
Bedrijven en milieuzonering	Er zijn geen maatregelen vereist.	
Effecten op de ruimtelijke kwaliteit		
Archeologie, cultuurhistorie	Blijkt uit vervolg onderzoek	Planregels bestemmingsplan
Natuur	Mitigerende maatregelen voor rugstreeppad en huismus	Voorwaardelijke verplichting in regels van bestemmingsplan
Duurzaamheid	Kansen voor maatregelen om duurzaamheid te Vergroten ten aanzien van bouw en gebruik.	n.v.t.

Geconcludeerd wordt dat er geen noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor de voorgenomen ontwikkeling in het kader van het bestemmingsplan.

Bijlage 1 Selectiecriteria

Bijlage 1 Selectiecriteria

Selectiecriteria Europese richtlijn
1. Kenmerken van de projecten Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project; • de cumulatie met andere projecten; • het gebruik van natuurlijke hulpbronnen; • de productie van afvalstoffen; • verontreiniging en hinder; • risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bestaande grondgebruik; • de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied; • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: ○ wetlands; ○ kustgebieden; ○ berg- en bosgebieden; ○ reservaten en natuurparken; ○ gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; ○ speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG; ○ gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden; ○ gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid; ○ landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
3. Kenmerken van het potentiële effect Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking); • het grensoverschrijdende karakter van het effect; • de orde van grootte en de complexiteit van het effect; • de waarschijnlijkheid van het effect; • de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. (0162) 48 7000
E. cor.vantilburg@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

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.