

# MER Aanmeldingsnotitie

## Wijzigingsplan Triangel Stratingplantsoen (Velsen Noord)

---

Datum: 10 december 2019

Status: concept

---

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Het terrein op de hoek van het Stratingplantsoen met de Duinvlietstraat is in het verleden in gebruik geweest door de school De Triangel. Het schoolgebouw is inmiddels gesloopt en het terrein is geheel braakliggend. De bedoeling is om de locatie te herontwikkelen tot woningbouw. Hiervoor is inmiddels een bouwplan opgesteld. In het geldende bestemmingsplan is rekening gehouden met herontwikkeling van de locatie door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Om de wijzigingsbevoegdheid te kunnen toepassen is een wijzigingsplan noodzakelijk.

Deze aanmeldingsnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017, is opgesteld in het kader van het vast te stellen wijzigingsplan "Triangel Stratingplantsoen".

## 1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen".

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de navolgende tabel.

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: <ul style="list-style-type: none"> <li>1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,</li> <li>2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of</li> <li>3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.</li> </ul>	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	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.
--	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (116 woningen) blijft ruim onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldingsnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (gemeente Velsen) kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie de navolgende tabel).

criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de omvang van het project,</li> <li>• de cumulatie met andere projecten,</li> <li>• gebruik van natuurlijke hulpbronnen,</li> <li>• de productie van afvalstoffen,</li> <li>• verontreiniging en hinder,</li> <li>• risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.</li> </ul>
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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• het bestaande grondgebruik,</li> <li>• relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,</li> <li>• het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:</li> </ul>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. wetlands</li> <li>2. kustgebieden</li> <li>3. berg- en bosgebieden</li> <li>4. reservaten en natuurparken</li> <li>5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn)</li> <li>6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden</li> <li>7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid</li> <li>8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang</li> </ol>
<p>3. Kenmerken van het potentiële effect</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking),</li> <li>• het grensoverschrijdende karakter van het effect</li> <li>• de waarschijnlijkheid van het effect,</li> <li>• duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.</li> </ul>

### 1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is:

- Timpaan, Polarisavenue 132, 2132 JX Hoofddorp

## 2. Kenmerken van het project

### 2.1. Aanleiding van de activiteit

Op de projectlocatie bevond zich een school. Het gebouw is inmiddels gesloopt en de locatie is al een tijd onbebouwd. Het is al langer de bedoeling geweest om de locatie te herontwikkelen met woningen. Nu is er een concreet bouwplan, waarvoor een wijzigingsplan wordt opgesteld.

### 2.2. De locatie van het project

Het plangebied van dit wijzigingsplan bevindt zich aan de westrand van de Duinvlietbuurt, in de dorpskern van Velsen Noord. Deze dorpskern bevindt zich ten zuiden van de goederenspoorlijn naar het industrieterrein van TATA Steel.

Het plangebied van het wijzigingsplan wordt begrensd door het Stratingplantsoen aan de zuidkant, de Duinvlietstraat aan de west-/noordwestkant en de bestaande bebouwing aan de Zeeuwstraat aan de oost-/noordoostkant. In de volgende afbeelding is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



Afbeelding: projectlocatie in de omgeving (Bron luchtfoto: Google Earth)

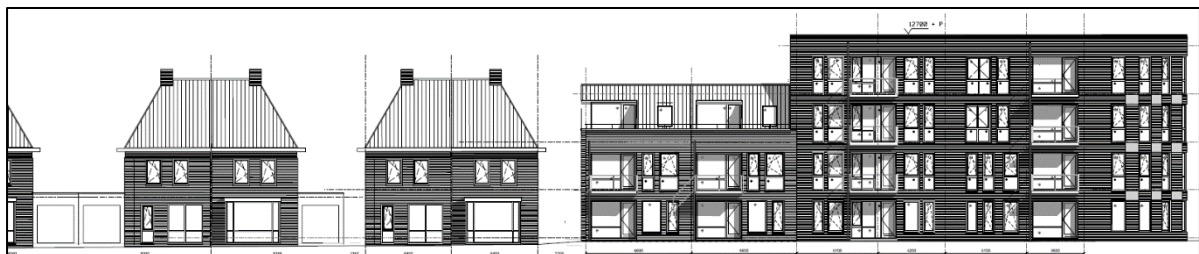
### 2.3. Een beschrijving van de activiteit

In opdracht van de initiatiefnemer is een bouwplan opgesteld (definitief ontwerp, d.d. 15 november 2019). In het bouwplan is langs het Stratingplantsoen en een deel van de Duinvlietstraat uitgegaan van een V-vormige bebouwingwand. Langs het overige deel van de Duinvlietstraat zijn nog drie kleinere, losse volumes voorzien. De gevels van de nieuwbouw zijn daarbij zodanig gesitueerd dat deze de rooilijnen langs het Stratingplantsoen en de Duinvlietstraat volgen. Door de gekozen bebouwingsstructuur ontstaan er nieuwe straatwanden en een grotendeels afgesloten binnenterrein.



Afbeelding: situatietekening bouwplan Triangel (bron: definitief ontwerp, d.d. 15 november 2019)

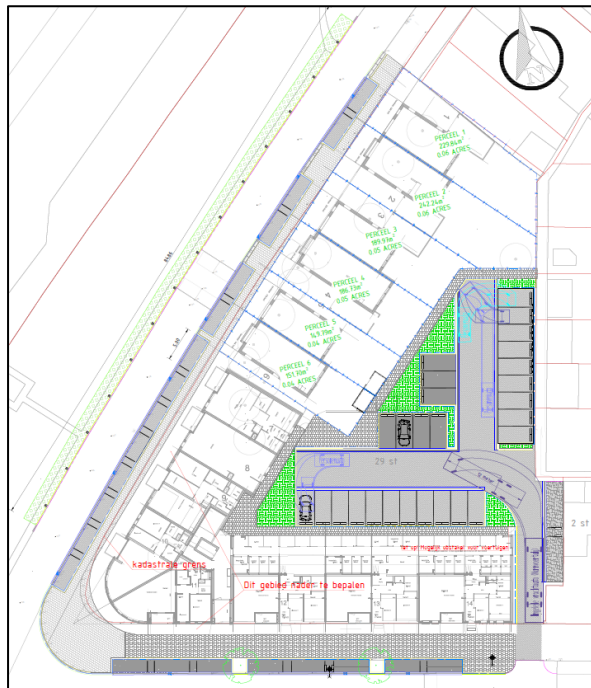
Het project behelst de bouw van 39 appartementen en 3 twee-onder-een-kapwoningen, oftewel 6 woningen. De bouwhoogte van het appartementengebouw is 12,7 meter en van de twee-onder-een-kapwoningen 10 meter.



Afbeelding: gevelaanzicht Duinvlietstraat bouwplan Triangel (bron: definitief ontwerp, d.d. 15 november 2019)

Het binnenterrein achter de bebouwing is bereikbaar via een doorgang tussen het appartementencomplex en de naastgelegen gestapelde woningen (Stratingplantsoen 7). Op het

binnen terrein kunnen bewoners van het appartementencomplex hun auto parkeren. In totaal is hier ruimte voor 29 auto's. Daarnaast is er plek voor een aantal bestaande bomen. In het Stratingplantsoen en in de Duinvlietstraat zijn verder nog 22 verharde parkeerplaatsen en 12 semi-verharde parkeerplaatsen (grastegels) voorzien, oftewel een uitbreiding van 29 parkeerplaatsen. Een deel van de twee-onder-een-kapwoningen beschikt over een parkeergarage op eigen terrein (4 parkeerplaatsen).



Afbeelding: parkeerplaatsen plangebied

#### 2.4. Het tijdspad van de activiteit

Zodra de omgevingsvergunning verleend is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Vanwege de proceduredtijd van het wijzigingsplan is start van de werkzaamheden vanaf half 2020 mogelijk en is oplevering in dat geval vanaf eind 2021 te verwachten.

#### 2.5. Productieproces of wijze van aanleg

Deze aanmeldingsnotitie is opgesteld in het kader van de procedure voor het vaststellen van het wijzigingsplan. Het bouwplan is in voorbereiding. Na inwerkingtreding van het wijzigingsplan zal een bouwaanvraag worden ingediend.

Gegevens op het gebied van het productieproces, gebruikte stoffen en technologieën (en de daarvan afgeleide afvalproductie, gebruik van grondstoffen, verontreiniging, hinder en risico's) zijn op dit moment nog niet voorhanden.

#### 2.6. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

De locatie is gelegen in een gemengd stedelijk gebied, dat vooral gericht is op wonen met ook ruimte voor enkele ondersteunende voorzieningen. Er vinden geen grotere veranderingen plaats,

los van kleine solitaire ontwikkelingen door individuele ontwikkelaars of eigenaren. De dynamiek is daardoor niet groot en er zijn derhalve geen cumulatie-effecten met andere ontwikkelingen.

## **2.7. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen**

Er zijn geen grote ontwikkelingen gepland, waar voorliggende ontwikkeling onderdeel van is. Voor de projectlocatie zal de ontwikkeling worden gerealiseerd zoals is omschreven van 2.3 van deze aanmeldnotitie.

Met het voorliggende project wordt aansluiting gevonden met de in de omgeving meest voorkomende functie: wonen.

### 3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

Velsen Noord is een gebied met veel bebouwing en de projectlocatie is hierin omgeven door bestaande bebouwing. Het gaat hierbij om zowel woningen als bedrijfsbebouwing.

Het betreft hier sloop (al uitgevoerd) en nieuwbouw. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake.



## 4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving van de projectlocatie, omdat significante wijzigingen op de grotere omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt onder meer uit de uitgevoerde onderzoeken.

Het plangebied betreft het huidige perceel/het projectgebied zoals eerder omschreven. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In geval van het Triangel Stratingplantsoen zijn de directe wegen waarmee het plangebied in connectie staat het studiegebied in verband met het parkeren op de openbare weg en het gebruik van de wegen door de doelgroep.

### 4.1. Verkeer

De herontwikkeling zal enig effect hebben op verkeer doordat er sprake is van 45 woningen (in plaats van een school met 9 klaslokalen). Aan de hand van kengetallen uit het ASVV 2012 (CROW) kan worden bepaald wat de effecten zijn voor de verkeersgeneratie.

In het ASVV 2012 zijn voor basisscholen geen kengetallen aangegeven voor wat betreft verkeersgeneratie. Wel is aangegeven dat de grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. De hoeveelheid auto's die hiermee gemoeid is, is mede afhankelijk van de grootte van de school (aantal kinderen), hoeveel kinderen begeleid naar school komen, hoeveel kinderen met de auto worden gebracht en hoeveel kinderen er overblijven. Voor de vergelijking is er van uitgegaan van dat een basisschool op deze locatie plek kan bieden aan circa 270 leerlingen (circa 30 kinderen per lokaal, uitgaande van 9 lokalen conform de vroege situatie). De jongste kinderen zullen over het algemeen begeleid naar school worden gebracht, de oudere kinderen niet. Voor de bepaling van de verkeersgeneratie is er van uitgegaan dat maximaal 50% van de kinderen onder begeleiding naar school komt. Als van de kinderen die begeleid naar school gaan circa 15% met de auto wordt gebracht en gehaald, dan is er sprake van 20 kinderen die met de auto naar school worden gebracht en gehaald. Aangezien kinderen uit één gezin in dezelfde auto zitten is de verwachting dat er circa 10 tot 15 auto's van en naar de school rijden voor het wegbrengen en halen van kinderen. Dat betekent 20 tot 30 verkeersbewegingen in de ochtend en 20 tot 30 verkeersbewegingen in de namiddag (er van uitgaande dat alle kinderen tijdens de middagpauze overblijven op school). In totaal is er dan sprake van 40 tot 60 verkeersbewegingen als gevolg van het wegbrengen en halen van kinderen. Dit is een voorzichtige inschatting omdat de verwachting is dat het daadwerkelijke aantal verkeersbewegingen vanwege het wegbrengen en halen van kinderen hoger zal zijn, zeker met slecht weer. Daarnaast zal een deel van het onderwijspersoneel ook met de auto komen. Er van uitgaande dat 3 van de 9 leerkrachten met de

auto zullen komen zullen er dus nog 6 verkeersbewegingen per dag plaatsvinden vanwege onderwijspersoneel. Het totaal aantal verkeersbewegingen voor een basisschool op deze locatie wordt daarmee geschat op 46 tot 66 verkeersbewegingen per dag.

In het ASVV 2012 is voor appartementen een kengetal aangegeven van 4,7 tot 5,5 etmaalverkeersbewegingen (koop etage midden, sterk stedelijk, schil centrum) en voor de twee-onder-een-kapwoningen 6,9 tot 7,7 etmaalverkeersbewegingen (koop twee-onder-een-kap, sterk stedelijk, schil centrum). De 39 appartementen en 6 twee-onder-een-kapwoningen zullen per etmaal 225 tot 261 verkeersbewegingen tot gevolg hebben. Een dergelijk aantal verkeersbewegingen is in stedelijk gebied relatief beperkt en heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Bovendien komen de 225 tot 261 verkeersbewegingen van de woningen in de plaats van de verkeersbewegingen vanwege de school. Deze school leidde op doordeweekse dagen ook tot diverse verkeersbewegingen (personeel en kinderen die worden gebracht en/of opgehaald). Alhoewel de school inmiddels is gesloopt is de (voorzichtige) inschatting dat een basisschool met een dergelijke omvang leidt tot 46-66 verkeersbewegingen per dag. De daadwerkelijke toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde herontwikkeling is daardoor kleiner, namelijk 179 tot 195 verkeersbewegingen per dag. Nader verkeersonderzoek wordt niet nodig geacht voor een dergelijke toename van het aantal verkeersbewegingen. Evenmin geeft dit aanleiding voor het uitvoeren van een m.e.r.

#### 4.2. Bodem

De herontwikkeling heeft betrekking op een functiewijziging en op bodemroerende activiteiten. Inzicht in de bodemkwaliteit is daarom nodig. Hiervoor is in ieder geval een historisch bodemonderzoek noodzakelijk en vaak ook een verkennend bodemonderzoek. Voor de herontwikkeling is ten behoeve van de sloop van het schoolgebouw een verkennend bodemonderzoek en nader asbest(in-grond)onderzoek uitgevoerd door bk ingenieurs (projectnummer 153001, d.d. 9 september 2015, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat de vooraf gestelde hypothese 'onverdacht' ter plaatse van Stratingplantsoen niet geheel juist is maar dat het uitvoeren van een nader bodemonderzoek hier niet noodzakelijk wordt geacht omdat er ten hoogste sprake is van lichte verontreinigingen. Op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bestaat geen bezwaar voor de toen nog voorgenomen sloopwerkzaamheden. Ter plaatse van de Van Diepenstraat is de vooraf gestelde hypothese 'onverdacht' ook niet juist gebleken. In de groenstrook ten zuiden van het schoolgebouw is in de opgeboorde bovengrond (0-0,5 meter onder maaiveld) hechtgebonden asbest aangetoond. Na het uitvoeren van een nader asbest(-in-grond)onderzoek is vastgesteld dat geen sprake is van een verontreiniging met asbest. De overige parameters geven hier geen aanleiding tot het uitvoeren van nader bodemonderzoek.

Gelet op de aangetroffen lichte verontreinigingen is de verwachting dat de bodem geschikt is voor de beoogde herontwikkeling naar woningbouw. In de periode van 3,5 jaar na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek is het schoolgebouw gesloopt en hebben er geen bodemvervuilende activiteiten plaatsgevonden. Hiermee is aangetoond dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn die aanleiding geven voor een m.e.r.-beoordeling.

### 4.3. Geluid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij is het aspect geluid ook van belang.

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van spoorwegen, wegen en industrieterreinen. De herontwikkeling heeft betrekking op geluidgevoelige bestemmingen.

#### *Spoorwegverkeer*

Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich de goederenspoorlijn tussen station Beverwijk en Tata Steel (het Gildenspoor). Deze spoorlijn is op een afstand van circa 45 meter gelegen. De spoorlijn maakt echter geen onderdeel uit van het netwerk van hoofdspoorwegen waarop de geluidproductieplafonds van toepassing zijn en de spoorlijn is evenmin opgenomen in het zonebeheersmodel van het gezoneerde industrieterrein IJmond. Het plangebied bevindt zich daarmee niet binnen de geluidzone van de spoorlijn als bedoeld in de Wet geluidhinder. Vanwege de korte afstand is in het kader van goede ruimtelijke ordening is echter wel besloten om na te gaan wat de geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedraagt. Door Peutz is daarom akoestisch onderzoek naar onder meer spoorwegverkeerslawaaai uitgevoerd (rapportnummer H 6730-4-RA-001, d.d. 25 september 2019, zie bijlage). Uit dat onderzoek blijkt dat het spoorwegverkeer leidt tot een geluidsbelasting van maximaal 52 dB ter plaatse van het plangebied. Deze geluidsbelasting is lager dan de voorkeurgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder. De beoogde herontwikkeling is daarmee vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar voor wat betreft spoorwegverkeer.

#### *Wegverkeer*

De wegen in de directe omgeving van het plangebied kennen een snelheidsregime van 30 km/u. Voor wegen met een dergelijk snelheidsregime geldt geen geluidzone. De wegen die wel een geluidzone hebben (50 km/u of meer) zijn op een zodanige afstand gelegen dat het plangebied zich niet binnen een geluidzone van een weg als bedoeld in de Wet geluidhinder bevindt. Vanuit de Wet geluidhinder is er daardoor geen noodzaak om een akoestisch onderzoek naar wegverkeer te doen. In het kader van goede ruimtelijke ordening is wel besloten om na te gaan wat de geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedraagt als gevolg van de diverse 30 km/u-wegen. Door Peutz is daarom akoestisch onderzoek naar onder meer wegverkeerslawaaai uitgevoerd (rapportnummer H 6730-4-RA-001, d.d. 25 september 2019, zie bijlage). Uit dat onderzoek blijkt dat het wegverkeer leidt tot een geluidsbelasting van maximaal 59 dB op de gevels aan het Stratingplantsoen en de Duinvlietstraat. Deze geluidsbelastingen zijn hoger dan de voorkeurgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder maar lager dan de ontheffingswaarde. De beoogde herontwikkeling is daarmee vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar voor wat betreft wegverkeer.

#### *Industrieterreinen*

Het plangebied ligt volgens het geldende bestemmingsplan in de geluidzone van het industrieterrein IJmond (inclusief Haven-West). Akoestisch onderzoek naar industrieterreinen is daarom noodzakelijk. Door Peutz is daarom akoestisch onderzoek naar onder meer industrielawaaai

uitgevoerd (rapportnummer H 6730-4-RA-001, d.d. 25 september 2019, zie bijlage). Uit dat onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein ter plaatse van het plangebied 55 dB(A) bedraagt. Daarmee wordt de voorkeurgrenswaarde overschreden maar niet de maximale grenswaarde. Voor de herontwikkeling is daarom een hogere grenswaarde tot 55 dB(A) nodig. Deze hogere grenswaarde dient te worden verleend in het kader van het voorliggende wijzigingsplan.

#### *Cumulatie*

In het kader van goede ruimtelijke ordening is de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van de omliggende 30 km/u-wegen, de spoorweg en het industrielawaai van industrieterrein IJmond bepaald. De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van alle relevante geluidbronnen in de omgeving bedraagt maximaal 61 dB. Een dergelijke geluidsbelasting is lager dan de hoogste maximale ontheffingswaarde en daarmee aanvaardbaar.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hierom is geen m.e.r.-beoordeling nodig.

#### **4.4. Bedrijven en milieuzonering**

De herontwikkeling naar woningbouw zou nadelige gevolgen kunnen hebben voor de bedrijfsvoering van eventuele bedrijven in de omgeving. Zoals ook in het advies (zie bijlage) van de Omgevingsdienst is aangegeven is het plangebied gelegen aan de rand van een woongebied en zullen de nieuwe woningen niet de maatgevende (dichtstbij gelegen) woningen zijn voor de omliggende industrie of andere bedrijven in de omgeving. De nieuwbouw zal dan ook niet voor belemmeringen voor omliggende bedrijven zorgen. Er is geen verder onderzoek naar milieuzonering nodig ten aanzien van de eventuele belemmering van bestaande bedrijven.

In het kader van milieuzonering moet aangetoond worden dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ter plaatse van de beoogde herontwikkeling. Gezien de ligging binnen de zone van het gezoneerde industrieterrein IJmond en het feit dat Velsen-Noord ligt ingesloten tussen hoofdontsluitingswegen (de A22, de N197 en de Wenckebachstraat) en wordt doorsneden door een goederenspoor kan uitgegaan worden van een gemengd gebied. In een gemengd gebied kunnen de richtafstanden uit de publicatie bedrijven en milieuzonering met een stap verlaagd worden. Het industrieterrein van Tata Steel ligt op iets meer dan 1 kilometer afstand. Op dit terrein zijn maximaal categorie 6 activiteiten uit de publicatie bedrijven en milieuzonering toegestaan. De richtafstand in gemengd gebied is voor deze categorie 1.000 meter. Er wordt met de herontwikkeling daardoor aan de richtafstand voldaan. Op ruim 300 meter van het plangebied is verder een energiecentrale gelegen. Op het terrein van de energiecentrale zijn maximaal categorie 4.2 bedrijven toegestaan. De richtafstand in gemengd gebied is 200 meter voor deze categorie. Er wordt met de herontwikkeling daardoor aan de richtafstand voldaan. Hierom is geen m.e.r.-beoordeling nodig.

#### 4.5. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijnstof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld op 1 augustus 2009, is deze grens in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijnstof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een plan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

Dit wijzigingsplan voorziet met 45 woningen in duidelijk minder woningen dan hiervoor genoemde en kwalificeert hierdoor als 'niet in betekende mate'. Dat blijkt ook uit de toepassing van de NIBM-tool (zie onderstaande afbeelding). Daarnaast blijkt uit raadpleging van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland dat er ter plaatse van het plangebied wordt voldaan aan de wettelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit.

<b>Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit</b>		
Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		261
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,21
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;</b>		
<b>geen nader onderzoek nodig</b>		

Afbeelding: NIBM-rekentool (bron: [www.infomil.nl](http://www.infomil.nl))

Nader onderzoek naar luchtkwaliteit is gelet op het voorgaande niet nodig. Er is geen aanleiding voor een m.e.r.-beoordeling.

#### 4.6. Externe veiligheid

Blijkens paragraaf 5.2 van de plantoelichting van het moederplan, de risicokaart en het advies van de Omgevingsdienst zijn er geen risicobronnen op of in de nabijheid van het plangebied. Onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig en er is derhalve ook geen aanleiding om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

#### 4.7. Water

##### *Beleid*

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels die ook op de website van Hollands Noorderkwartier zijn te vinden.

##### *Klimaatadaptie*

Het klimaat verandert. Naast zeespiegelstijging verwacht het KNMI hogere temperaturen, nattere winters, heviger regenbuien en kans op drogere zomers. Dit heeft gevolgen voor de stedelijke omgeving. Er zal vaker sprake zijn van wateroverlast en hittestress. Dit zijn problemen waar iedereen mee te maken kan krijgen en waarbij de verantwoordelijkheid verder reikt dan van de gemeente alleen. Het heeft daardoor invloed op de ruimtelijke ordening.

De gemeente heeft een digitale klimaatatlas die verwachte effecten inzichtelijk gemaakt. Deze effecten zijn op hoog detailniveau bepaald met de meest recente gegevens en berekeningsmethoden. Met behulp van nieuwe gegevens of door het uitvoeren van maatregelen veranderen de effecten. De Klimaatatlas wordt daarom regelmatig bijgewerkt zodat steeds de meest recente effecten zichtbaar zijn. Het vormt daarmee een basis om bij ruimtelijke ingrepen te bespreken welke klimaat adaptieve maatregelen genomen moeten worden.

##### *Waterbeheer*

Het hoogheemraadschap van Hollands Noorderkwartier is de waterbeheerder voor deze locatie en heeft de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer en het beheer van waterkeringen.

### *Waterkering*

Er bevinden zich geen waterkeringen binnen het plangebied.

### *Oppervlaktewater*

In het plangebied komt momenteel geen oppervlaktewater voor. Er is ook geen nieuw oppervlaktewater voorzien.

### *Grondwater*

De in dit wijzigingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen voorzien niet in ondergrondse bebouwing, zodat er geen negatief effect op grondwaterstromingen verwacht wordt.

### *Waterberging*

Door de in het wijzigingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, zal de bebouwing en overige verharding met 900 m<sup>2</sup> toenemen. Door deze toename aan verharding zal neerslag versneld worden afgevoerd naar het oppervlaktewater, al dan niet via het rioolstelsel. Dit leidt tijdens extreme situaties tot pieken in de waterstand met wateroverlast als gevolg. Om ervoor te zorgen dat de waterhuishoudkundige situatie niet verslechtert ten gevolge van de verhardingstoename zullen er in het desbetreffende peilgebied compenserende maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van extra wateroppervlak.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hanteert bij ontwikkelingen waarbij sprake is van een verhardingstoename tot 2.000 m<sup>2</sup> de vuistregel dat 10% van de toename aan verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd door middel van het inrichten van nieuwe waterberging. Uitgangspunt is dat de compensatie wordt gerealiseerd binnen het plangebied. Door het ontbreken van watergangen in en nabij het plangebied zijn compenserende maatregelen binnen het plangebied niet mogelijk. Met het hoogheemraadschap wordt momenteel overlegd om te bepalen wat de alternatieve mogelijkheden zijn.

### *Watertoets*

Voor de beoogde herontwikkeling is een watertoets uitgevoerd (zie bijlage). Daaruit blijkt dat het plan een beperkte invloed heeft op de waterhuishouding, welke kan worden ondervangen met standaard maatregelen. Als compensatie wordt gedacht aan infiltratiekratten en eventueel waterdoorlatende verharding ter plaatse van de parkeervakken in het binnenterrein. Hierover vindt overleg plaats met het Hoogheemraadschap. Voor de herontwikkeling kan zodoende de korte procedure worden gevolgd voor de watertoets.

### *Conclusie*

Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, doordat maatregelen worden genomen. Daarom is er geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

#### 4.8. Archeologie

De herontwikkeling leidt tot bodemroerende activiteiten. Uit het geldende bestemmingsplan blijkt dat het project is gelegen in een gebied met potentieel archeologische waarde, vandaar de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Gelet op deze dubbelbestemming dient er een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd indien er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden met een oppervlak van meer dan 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,40 meter onder het maaiveld. Omdat het project leidt tot grondroerende werkzaamheden met een oppervlak van meer dan 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,40 meter, is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Door archeologenbureau Argo is vanwege de voorgenomen herontwikkeling een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (d.d. augustus 2017, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat in het gebied een kans bestaat op het aantreffen van archeologische resten uit het Neolithicum tot en met de Nieuwe Tijd, waarbij met name de kans op resten uit de Romeinse Tijd als hoog wordt ingeschat. Er is in het bureauonderzoek geadviseerd om een inventariserend veldonderzoek uit te voeren in de vorm van eerst een verkennend booronderzoek. Het voornaamste doel van het booronderzoek is de vaststelling van de aanwezigheid van archeologische resten en eventuele cultuurlagen. Voor het verkennend booronderzoek is door de gemeente op 8 november 2017 een selectiebesluit genomen.

Naar aanleiding van het selectiebesluit is door archeologenbureau Argo een archeologisch booronderzoek uitgevoerd (d.d. november 2018, zie bijlage) waarbij in totaal 9 boringen zijn geplaatst met een maximale diepte van 2,5 m onder maaiveld. Uit het booronderzoek blijkt dat de bodem ter plaatse van de herontwikkeling tot grote diepte is verstoord. In de nog aanwezige natuurlijke ondergrond (bestaande uit duinzand) is echter nog wel een akkerlaag aangetroffen tussen 1,3 en 1,35 meter onder maaiveld. Deze akkerlaag kan in situ worden behouden aangezien de funderingen van de nieuwbouw niet dieper dan 1,1 m onder maaiveld zullen reiken. Een archeologisch vervolgonderzoek wordt niet nodig geacht.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is verder onderzoek in het kader van de wijzigingsplanprocedure niet nodig. Een m.e.r.-beoordeling is hierom ook niet nodig.

#### 4.9. Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

De gronden waarop de herontwikkeling is voorzien zijn momenteel onbebouwd aangezien het schoolgebouw is gesloopt. Doordat de aanwezigheid van beschermde flora en fauna en effecten op



beschermde natuurgebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten is onderzoek naar ecologie nodig. Door Els & Linde bv is daarom een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 17.151, d.d. 2 oktober 2017, zie bijlage). Uit de quick scan blijkt dat de projectlocatie het plangebied geen onderdeel uitmaakt van een beschermd natuurgebied. Vanwege de onderlinge afstand en de aard van de beoogde herontwikkeling zijn er ook geen gevolgen te verwachten ter plaatse van beschermde natuurgebieden. Ten aanzien van strikt beschermde soorten is geconstateerd dat deze niet aanwezig zijn op in de projectlocatie het plangebied en in de directe omgeving. De herontwikkeling heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor strikt beschermde soorten waardoor afdoend onderzoek niet nodig is. Er wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming. Wel dient er rekening te worden gehouden met broedseizoenen van vogels en het zorgbeginsel.

De quick scan ecologie is uitgevoerd ten tijde van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 mag het PAS niet meer gebruikt worden als toestemmingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toename van stikstofdepositie op (stikstofgevoelige habitattypen in) Natura 2000-gebieden. Het plangebied bevindt zich op een afstand van circa 3,5 kilometer tot het Natura 2000-gebied Noordhollands Duinreservaat en circa 2,5 kilometer tot het Natura 200-gebied Kennemerland-Zuid. Door IDDS is daarom een stikstofberekening uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van het beoogde project (kenmerk 19102260/BMO/rap2, d.d. 7 november 2019, zie bijlage). Uit deze berekening blijkt dat de beoogde herontwikkeling op basis van de ingevoerde gegevens niet leidt tot extra stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied. Stikstofdepositie vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

Gezien het feit dat er geen ecologische waarden worden verstoord en er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie, vinden er geen nadelige gevolgen plaats voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hierom is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

## 5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - aanmeldingsnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de nieuwbouw van 45 woningen er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.