

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

“Wagenweg 9 - 2019” te Purmerend

Versie: Definitief
Datum: 7 januari 2019

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
fax 020 625 63 76
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Waarom een m.e.r.-beoordeling	5
1.3.	Procedure.....	6
1.4.	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
2.	Kenmerken en plaats van het project.....	8
2.1.	Kenmerken van het project	8
2.2.	Plaats van het project	9
3.	Kenmerken van het potentiële effect.....	10
3.1.	Historische waarden	10
3.2.	Ecologie.....	12
3.3.	Water	13
3.4.	Geluid.....	14
3.5.	Verkeer en parkeren	15
3.6.	Luchtkwaliteit	16
3.7.	Externe veiligheid	18
3.8.	Bodem.....	18
3.9.	Milieuzonering	19
3.10.	Windhinder	19
3.11.	Bezonning	20
4.	Conclusie.....	22

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De locatie aan de Wagenweg 9 is in eigendom van Mul Projectontwikkeling BV. De eigenaar is van plan om de bestaande bebouwing te slopen ten behoeve van de nieuwbouw van woningen met bijbehorende parkeervoorzieningen en horeca voorzien.

Het project past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Overwhere-Zuid 2012". Het is daarom nodig geweest om een nieuw bestemmingsplan op te stellen, om een planologisch kader te geven (bouw- en gebruiksregels), waarbinnen het nieuwbouwproject planologisch mogelijk wordt gemaakt.

De voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag 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.

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. (ook geldt 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 waarvoor eerst beoordeeld moet worden of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze activiteiten en drempelwaarden staan benoemd in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Voor deze activiteiten dient een zogenaamde 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.

De voorgenomen activiteit, een stedelijk ontwikkelingsproject, is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. De activiteit is wel opgenomen in onderdeel D onder categorie D 11.2.

Tabel 1: Omschrijving, drempelwaarde en toepassing van categorie D 11.2 van onderdeel D van het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevalen	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 2.000 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 → het bestemmingsplan

Het planvoornemen om 69 woningen, een parkeergarage met 42 parkeerplaatsen en 430 m² (bvo) aan horecavoorzieningen te bouwen, valt onder de drempelwaarde, zoals genoemd in bovenstaande tabel. Dat geldt ook voor het oppervlak dat met 1.150 m² duidelijk kleiner is dan in bovenstaande tabel is vermeld. Dit betekent dat voor dit plan een vormvrije m.e.r.-beoordeling doorlopen moet worden.

1.3. Procedure

Op 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden, naar aanleiding van een wijziging van de Europese Richtlijn m.e.r. Deze wijziging heeft tot gevolg dat voor elke vergunningsaanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is de volgende procedurestappen doorlopen moeten worden.

- Door de initiatiefnemer moet een aanmeldingsnotitie worden opgesteld.
- Het bevoegd gezag moet binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit moet genomen zijn voor de ter inzage legging van het ontwerpbesluit.
- Het besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden, maar wel via andere (digitale) kanalen.
- Het (vormvrije)-m.e.r.-beoordelingsbesluit moet onderdeel zijn van de vergunningaanvraag.

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

Er bestaan bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In deze richtlijn staan drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling getoetst worden:

1. Kenmerken van het project (hoofdstuk 2);
2. Plaats van het project (hoofdstuk 2);
3. Kenmerken van het potentiële effect (hoofdstuk 3).

Op basis van de toetsing van bovengenoemde drie aspecten is in hoofdstuk 4 een conclusie opgenomen.

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 bestaande en/of goedgekeurde 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,
- de risico's voor de menselijke gezondheid.

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 en goedgekeurde landgebruik,
- 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, oeverformaties, riviermondingen,
 - kustgebieden en het mariene milieu,
 - 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 2009/147/EG 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),
- de aard van het effect,
- het grensoverschrijdende karakter van het effect,
- de intensiteit en complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect,
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten,
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

2. Kenmerken en plaats van het project

2.1. Kenmerken van het project

Met de vaststelling van het bestemmingsplan “Wagenweg 9 - 2019” zal de transformatie van een bedrijfsgebouw met bijbehorende bedrijfswoning naar een woongebouw met appartementen en een horeca voorziening planologisch mogelijk gemaakt worden.

Het bouwvoornemen gaat uit van een gebouw met 12 bouwlagen met een terugliggende 13^e bouwlaag als hoogteaccent met een bouwhoogte van maximaal 45 meter, waar 69 woningen in worden ondergebracht. In de kelder en op de 1^e verdieping worden in totaal maximaal 42 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op de begane grond wordt naast de woningentrees, fietsenberging en algemene ruimten ook maximaal 430 m² horecaruimte gerealiseerd.



Afbeelding 2.1: impressie nieuwbouw vanuit de omgeving

Conclusie

De realisatie van dit plan voorziet in de vervanging van de huidige bedrijfsbebouwing met bedrijfswoning door reguliere woningen, horeca en een parkeergarage. De ontwikkeling heeft geen bijzondere kenmerken ten aanzien van het gebruik van natuurlijke bronnen, de productie van afvalstoffen of het risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2.2. Plaats van het project

Het plangebied aan de de Wagenweg 9 bevindt zich in het Wagenweggebied in Purmerend. Het gaat hierbij om een bedrijventerrein met woningen, grootschalige detailhandelsvestigingen en twee tankstations. Het Wagenweggebied is circa 15 ha groot en ligt centraal in Purmerend. De Where – de historische waterverbinding tussen de Beemster – en Purmerringvaart vormt de zuidelijke grens van het Wagenweggebied. In het centrum van Purmerend bevindt zich een gevarieerd aanbod aan winkels, restaurants, terrasjes en evenementen. In het Wagenweggebied zelf bevinden zich verschillende supermarktketens en andere winkels voor het doen van de dagelijkse boodschappen.



Afbeelding 2.2: Ligging en begrenzing bestemmingsplan-/projectgebied (indicatief)

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen natuurgebieden gelegen, waarop het project invloed heeft.

Conclusie

De locatie is geschikt voor de onderhavige ontwikkeling.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan invloed hebben op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp beschreven. Zie voor een uitgebreide omschrijving en samenvatting van de uitgevoerde onderzoeken de toelichting van het bestemmingsplan 'Wagenweg 9'. De volledige onderzoeksrapporten zijn tevens opgenomen in de bijlagen behorend bij de toelichting van het bestemmingsplan.

3.1. Historische waarden

(Cultuur)historische waarden

De Cultuurhistorische Waardenkaart toont aan de locatie in de nabijheid van het voormalige bastion is gelegen, maar hierop geen invloed heeft. In de 20^e eeuw is de Where verlegd. De huidige Where volgt grotendeels de vorm van het voormalige bastion. Binnen het plangebied is geen sprake van de aanwezigheid van cultuurhistorische waarden.

Archeologie

In 1992 werd het Europese Verdrag van Malta ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland. Doelstelling van dit verdrag is de veiligstelling van het (Europese) archeologische erfgoed. Dit moet met name gestalte krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Concreet heeft dit tot gevolg dat bij de voorbereiding van bestemmingsplannen aandacht moet worden besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden en dat in bestemmingsplannen een beschermende regeling moet worden opgenomen ten aanzien van archeologische waarden.

Archeologisch bureauonderzoek

In februari 2018 is voor het onderhavige plangebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019). Het onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de richtlijnen van de vigerende Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 4.0). Het doel van het onderzoek was het verwerven van informatie aan de hand van bestaande bronnen over bekende of te verwachten archeologische waarden binnen het plangebied. Uit het onderzoek is gebleken dat in het plangebied een kans bestaat op het aantreffen van archeologische resten uit de Late Middeleeuwen.

Er wordt geadviseerd een verkennend booronderzoek uit te laten voeren bij werkzaamheden dieper dan 0,4 m -mv. Het voornaamste doel zal zijn eventuele (sub)recente verstoringen in kaart te brengen en de geomorfologische gesteldheid en bodemopbouw van het plangebied vast te stellen. De gemeente heeft een selectiebesluit genomen om een verkennend booronderzoek uit te voeren.

Verkennd booronderzoek

In april 2018 is op grond van het hiervoor beschreven bureauonderzoek een verkennd booronderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019). Bij het onderzoek zijn in totaal vijf boringen geplaatst tot een diepte van maximaal 3,0 meter onder maaiveld. In boring 1 zijn van 55 tot 100 cm -mv twee ophogingslagen uit vermoedelijk de 18e eeuw aangetroffen. Het lijkt te gaan om een lokale aanplemping van de Wheredijk. In de overige boringen zijn geen ophogingen of archeologische indicatoren aangetroffen. Hier werden onder de verstoorde bovenlaag slechts natuurlijke veen- en kleilagen aangeboord.

De ophogingslagen in boring 1 worden, gezien de lokale aard en geringe dikte, archeologisch van weinig waarde geacht. Geadviseerd wordt dan ook om voor het onderhavige plangebied af te zien van een archeologisch vervolgonderzoek of beschermende maatregelen.

De gemeente heeft een selectiebesluit genomen en daarmee het plangebied vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkeling. Aangezien door de aanleg van de ondergrondse parkeergarage de grond ongeveer vier meter vanaf het maaiveld wordt uitgegraven zal voor dit plangebied de eerder in bestemmingsplannen opgenomen dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie -1' vervallen. Ook voor de toekomst is in dit plangebied geen archeologisch onderzoek meer te nodig omdat de bodem al verstoord is.

Conclusie

Er bevinden zich geen archeologische waarden in het plangebied. Nader onderzoek is dan ook niet nodig. Het plangebied is middels een selectiebesluit vrijgegeven voor de ontwikkeling van een appartementengebouw zoals omschreven in deze toelichting. De dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie -1' zal ter plaatse van het appartementengebouw niet in het bestemmingsplan worden opgenomen. Er geldt wél een wettelijke meldingsplicht (Erfgoedwet 2016), mochten er onverhoopt toch archeologische overblijfselen worden aangetroffen.

Er zijn met onderhavige ontwikkeling ten aanzien van de aspecten cultuurhistorie en archeologie geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

3.2. Ecologie

Flora en fauna

In het kader van het bestemmingsplan 'Wagenweg 9' is een ecologische quickscan en een aanvullend afdoend onderzoek naar vleermuizen en huismussen uitgevoerd (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019). Hieruit is gebleken, dat binnen de planlocatie geen verblijfplaats van vleermuizen of huismus aanwezig is. De tuin naast de woning wordt benut door vleermuizen om te jagen. Zeer waarschijnlijk is er aan de overzijde van de Where een kraamkolonie. De vleermuizen uit die kolonie komen kort jagen en vliegen daarna door. Van belang is dat bij de nieuwbouw een groenvoorziening komt of blijft. Kan dat niet, dan is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Het terrein rond de nieuwbouw wordt zodanig ingericht, dat geen ontheffing nodig is. Voorafgaande en tijdens de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de aanwezige soorten die vallen onder het zorgbeginsel van de Wet natuurbescherming. Aangetroffen dieren die niet uit zichzelf het werkgebied kunnen verlaten, dienen in veiligheid te worden gebracht en buiten het werkgebied te worden uitgezet, in vergelijkbaar geschikt habitat in de omgeving. Schuil- en overwinteringsplekken zoals bladhopen, houten steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op overwinterende en of schuilende dieren.

In de bomen kunnen vogels in het voorjaar een nest bouwen. Om verstoring te voorkomen dienen de werkzaamheden buiten om de broedperiode – maart tot en met juli – van vogels te starten.

Stikstofdepositie

Het Wagenweggebied bevindt zich niet in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, zodat een negatief effect uitgesloten is.

Conclusie

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect ecologie. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig en een MER-beoordeling is niet noodzakelijk.

3.3. Water

Regionale waterkering en primaire waterloop

Het plangebied bevindt zich binnen de zonering van een regionale waterkering en een primaire waterloop. Hierover vindt in het kader van dit bestemmingsplan overleg plaats met het Hoogheemraadschap.

Verharding en compenserende maatregelen

Binnen het werkgebied van het hoogheemraadschap is de afgelopen decennia door verstedelijking de hoeveelheid verharding toegenomen, terwijl tegelijkertijd het areaal aan open water is afgenomen. Om onder andere dit verschijnsel tegen te gaan is in 2003 de watertoets geïntroduceerd die ervoor moet zorgen dat de waterbelangen beter in ruimtelijke plannen worden meegenomen en dat ontwikkelingen 'waterneutraal' worden gerealiseerd. Een van de onderdelen van de watertoets is het beoordelen van de verhardingstoename. 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 mogelijke 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 m² de vuistregel dat 10% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door middel van het inrichten van nieuwe waterberging. Uitgangspunt is dat de compensatie wordt gerealiseerd binnen het plangebied. Wanneer compenserende maatregelen binnen het plangebied niet mogelijk zijn kan in overleg met het hoogheemraadschap bepaald worden wat de alternatieve mogelijkheden zijn. In het onderhavige plangebied is de toename aan verharding 600 m², zodat compensatie hier niet aan de orde is.

Waterkwaliteit en riolering

In het plan wordt een gescheiden riolering aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering. Dit komt overeen met de basisdoelstelling van het hoogheemraadschap om het hemelwater van nieuwe oppervlakken zoveel mogelijk te scheiden van het afvalwater. Voorwaarde is wel dat het hemelwater als schoon kan worden beschouwd. Bij voorkeur wordt afstromend hemelwater van verharde oppervlakken eerst voorgezuiverd door een berm, wadi of bodempassage. Binnen dit bestemmingsplan is geen sprake van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het is daarom niet doelmatig om het af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinrichting (rwzi). Dit betekent dat het de voorkeur heeft om voor de nieuwe ontwikkeling een gescheiden stelsel aan te leggen. Geadviseerd wordt om met het oog op de waterkwaliteit het gebruik van uitlogbare materialen zoals koper, lood en zink zoveel mogelijk te voorkomen.

Grondwater

Bij tijdelijke grondwateronttrekking en/of -lozingen van grondwater korter dan zes maanden met een hoeveelheid van minder dan 15.000 m³/per maand in "niet kwetsbaar gebied" en 8.000 m³/per maand in "kwetsbaar gebied" valt onder de algemene regels van de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2009. In deze gevallen is geen vergunning voor de onttrekking benodigd, indien de grondwateronttrekking niet gelegen is binnen de waterkering en de bijbehorende beschermingszones. Dat is hier wél het geval, zodat een aanvraag watervergunning opgestuurd moet worden, welke dan als melding bij het hoogheemraadschap fungeert. Het hoogheemraadschap is net als voor het onttrekken en eventueel in de bodem retourneren van grondwater ook aanspreekpunt als het gaat om het lozen van het onttrokken grondwater op het oppervlaktewater. Voor lozingen op het oppervlaktewater dient een melding te worden gedaan bij het hoogheemraadschap. Voor de eventuele lozing van het bemalingswater op het riool dienen nadere afspraken gemaakt te worden met de rioolbeheerder, de gemeente.

Ondergrondse containers

Ondergrondse containers zijn niet toegestaan binnen het beoordelingsprofiel van de waterkering. De containers worden daarom langs de Wagenweg, buiten de zone van de waterkering gerealiseerd.

Conclusie

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect water.

3.4. Geluid

In april 2018 is door onderzoeksbureau DPA Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek verricht (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019). De geplande geluidgevoelige bestemming betreft een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. Het woningbouwproject bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zones langs de Gedempte Where, Hoornselaan, Wagenweg en Plantsoengracht.

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegen: voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 63 dB.

De geluidbelastingen vanwege wegverkeer zijn berekend conform de Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

Vanwege de Gedempte Where bedraagt de geluidbelasting maximaal 54 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van de zuidwestgevel en een deel van de oost-

en westgevel overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden.

Vanwege de Hoornselaan bedraagt de geluidbelasting maximaal 58 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van de noord-, zuidwest- en westgevel overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden.

Vanwege de Wagenweg bedraagt de geluidbelasting maximaal 61 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van de noordgevel en deels de oost- en westgevel overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden.

Met betrekking tot de Plantsoengracht wordt overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Conclusie

Voor de realisatie van woningen moet een hogere waarde wegverkeerslawaaï worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Daarnaast dient in verband met het bedrijfsgeluid in de omgeving rekening te worden gehouden bij het gebouwontwerp. De gevels diene op tenminste 10 meter afstand van de tegenover- en naastgelegen kavel worden gesitueerd, danwel moeten geluidreducerende maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld dove gevels, geluidafschermdende constructies zoals vliesgevels (gebouwgebonden geluidschermen) en geheel verglaasde buitenruimten.

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect akoestiek. Een MER-beoordeling is niet noodzakelijk.

3.5. Verkeer en parkeren

Verkeer

In het kader van het bestemmingsplan is met toepassing van de rekentool van het CROW de verkeersaantrekkende werking van het plan in kaart gebracht. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van een bouwplan moet in de rekentool aangegeven worden 1) wat voor een gemeente (zeer sterk, sterk, matig, weinig, niet stedelijk) het betreft en 2) in welk gebied (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied) het bouwplan gerealiseerd wordt. De gemeente Purmerend is een 'sterk stedelijke' gemeente en het plangebied is gelegen in 'schil centrum'.

Voor de 69 woningen resulteert dat in 228 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal en voor de horecavoorziening met een brutovloeroppervlak van 430 m² is dat 134 mvt per etmaal. De in totaal 362 mvt's (gemiddeld circa 15 per uur) kunnen zonder problemen op de bestaande wegen in de omgeving worden afgewikkeld.

Parkeren

Voor de in het bestemmingsplan voorziene woningen geldt een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning. Voor de 69 woningen resulteert dat in een parkeerbehoefte van rond 42 parkeerplaatsen. Het bouwplan voorziet met 42 parkeerplaatsen in voldoende plaatsen voor de woningen. Met betrekking tot de horeca wordt hierbij vooral gedacht aan daghoreca voor de plezierbootjes die over de Where varen. Dit betekent dat bezoek aan deze functie voor een groot deel niet met de auto, maar met een boot komt. Er wordt daarom ook uitgegaan van een lagere norm van 3 parkeerplaatsen per 100 m². Dat resulteert in een parkeerbehoefte van de horeca van maximaal 13 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte dient in de omgeving in de openbare ruimte of op alternatieve parkeerterreinen opgevangen te worden.

Conclusie

Het verkeer van de beoogde nieuwbouw kan goed en veilig via de bestaande wegen worden afgewikkeld. Ten aanzien van het parkeren is het uitgangspunt dat een ontwikkeling geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. Er wordt dan ook de nulvergunningenregeling (konform Nota Parkeernormen Purmerend 2016) toegepast. Om de omgeving te beschermen tegen toenemende parkeerdruk kunnen bewoners van deze ontwikkeling geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor straatparkeren. Bewoners met een parkeerbehoefte kunnen hun auto stallen in de parkeergarage onder het pand. Om te voorkomen dat de gebruikers van dit pand aanspraak maken op parkeervergunningen voor op straat, houdt de gemeente een 'nulvergunningenoverzicht' bij.

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren. Een MER-beoordeling is niet noodzakelijk.

3.6. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer opgenomen 'grenswaarden' zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden of bestaande overschrijdingen toenemen, moet bij het opstellen van ruimtelijke plannen getoetst worden aan de grenswaarden. Een eventuele (toename van een) overschrijding van deze waarden kan als consequentie hebben dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn.

Voorafgaand aan vaststelling van een bestemmingsplan moet onderzoek zijn verricht naar de luchtkwaliteit. Het onderzoek moet ten aanzien van de genormeerde stoffen aantonen welke concentraties zich in de lucht voordoen en of grenswaarden worden overschreden. Tevens moet vastgesteld worden welke toe- of afname van concentraties wordt veroorzaakt door het project. Gegevens kunnen worden gegenereerd door meting of berekening. Ten aanzien van de verschillende stoffen dient op verschillende data aan de normen te worden voldaan. Onderzoek dient inzicht te geven in de waarden op deze data. Dat betreft toekomstige situaties, voor de bepaling van de toekomstige waarden zijn berekeningen noodzakelijk.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* is vastgelegd wanneer een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀. Een plan draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 µg/m³. Plannen of projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen*, die onder het gelijknamige Besluit hangt, zijn categorieën van gevallen opgenomen die per definitie 'niet in betekenende mate' zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak. Deze ontwikkelingen hoeven dan niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Beoordeling effect plan

De verkeersaantrekkende werking van de in het bestemmingsplan Wagenweg 9 – 2019 mogelijk gemaakte ontwikkelingen zal geringer zijn dan door de hiervoor genoemde woningaantallen, waardoor het project als 'niet betekende mate' aangemerkt kan worden.

Conclusie

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

3.7. Externe veiligheid

Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan Wagenweg 9 – 2019 is een LPG-tankstation aanwezig op het naastgelegen perceel. De gemeente heeft met de eigenaar een overeenkomst gesloten waarin is afgesproken dat de verkoop van LPG wordt beëindigd op het moment dat onderhavig bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, doch uiterlijk op 1 januari 2020. Planologisch wordt de beëindiging vastgelegd middels het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid uit het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Overwhere-Zuid 2012". In dat kader is hier geen QRA voor het LPG-tankstation uitgevoerd.

Conclusie

De uitvoering van het plan wordt niet belemmerd door externe veiligheidsrisico's. Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect externe veiligheid.

3.8. Bodem

In maart/april 2018 is door onderzoeksbureau Tauw een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019). Uit de resultaten is gebleken dat in de bovengrond een matig tot sterke verontreiniging aanwezig is met lood. In de onderlaag van 0,5 tot 1 m -mv is wederom een sterke verontreiniging aangetroffen met lood. De sterke verontreiniging met lood op de onderzoekslocatie heeft een geschatte omvang van meer dan 100 m³, hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de oudstedelijke ophooglaag.

Verder zijn bij mengmonsters van de bovengrond (0-1 m -mv) maximaal licht verhoogd gehalten van koper, kwik, lood, zink en PAK aangetroffen. In de diepere lagen (vanaf 1 m -mv) zijn geen verontreinigingen aangetroffen, met uitzondering van een licht verhoogd gehalte aan kobalt in de veenlaag. In de diepst onderzochte laag (2,5 – 3,0 m -mv) zijn geen verontreinigingen aangetroffen. In het grondwater zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Er is geen asbest aangetroffen in één van de mengmonsters, daarom wordt nader onderzoek naar asbest niet noodzakelijk geacht. Bij werkzaamheden bij de bebouwing ter plaatse van het asbestverdachte dak dient rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van asbest in het materiaal.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem mogelijk een belemmering vormt voor de voorgenomen nieuwbouw. Er is sprake van de aanwezigheid van een heterogeen verontreinigde bodem op de onderzoekslocatie. Werkzaamheden in de bodem ter plaatse van het aangetoonde geval van ernstige bodem verontreiniging is uitsluitend toegestaan nadat bevoegd gezag heeft ingestemd met een (BUS-) saneringsplan voor de locatie.

In de toekomstige situatie zijn de functies woningentree, fietsenberging en algemene ruimten (bedrijfsmatige functies) gepland. Dit zijn geen gevoelige functies waarbij sprake is van intensief bodemcontact. Om deze reden wordt aanvullend onderzoek niet noodzakelijk geachte en is vermoedelijk geen sprake van een spoedeisende sanering. Voor de ontwikkeling is alleen sprake

van projectmatige ontgraving, waarbij de grondwerkzaamheden moet worden voldaan aan de vereisten die samenhangen met het werken in ernstig verontreinigde grond.

Indien bij (graaf)werkzaamheden op de locatie grond vrijkomt, is deze niet zondermeer geschikt voor hergebruik buiten de locatie. Voor toepassing van grond buiten de locatie is het Besluit bodemkwaliteit en de Nota bodembeheer van toepassing. Bij werkzaamheden in de bodem dient tevens rekening te worden gehouden met de veiligheidsmaatregelen conform de CROW 132 of de herziene CROW 400.

Conclusie

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect bodem. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een MER-beoordeling is derhalve niet nodig.

3.9. Milieuzonering

Het bestemmingsplan biedt alleen ruimte aan horecabedrijven uit lichtere categorieën. Het onderhavige plantype bevat geen bedrijven waar een milieuzonering op van toepassing is. Ook heeft de herontwikkeling geen nadelige gevolgen voor bestaande bedrijven in de omgeving.

Conclusie

Er zijn met onderhavige ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van milieuzonering. Deze speelt hier geen rol, zodat een MER-beoordeling derhalve niet nodig is.

3.10. Windhinder

De ontwikkeling voorziet in hoogbouw, waardoor er invloed kan zijn op het windklimaat op en rond de projectlocatie. Om dit te beoordelen is er in oktober 2018 door onderzoeksbureau Actiflow een windhinderonderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019).

Het windklimaat nabij de nieuwbouw is geanalyseerd met behulp van CFD-simulaties. Deze analyse geeft inzicht in windhinder en windgevaar voor voetgangers alsmede het windcomfort ter plaatse van private buitenruimten. Windhinder en windgevaar is inzichtelijk gemaakt conform de Nederlandse norm NEN8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Windcomfort is inzichtelijk gemaakt met een door Actiflow ontwikkelde methode.

In het windhinderonderzoek zijn drie situaties vergeleken:

1. De bestaande situatie
2. De situatie conform 1 aangevuld met de nieuwbouw aan de Wagenweg 9

Conform NEN8100:2006 zijn simulaties uitgevoerd voor 12 windrichtingen. Hierbij zijn de resultaten verwerkt met de lokale windstatistiek. De resultaten laten zien dat het windklimaat in de bestaande situatie (1) zeer goed is met overwegend windhinderklasse A en B.

Door toevoeging van de nieuwbouw aan de Wagenweg 9 (2) ontstaan zones met windhinderklasse C en D. Hier ontstaat een combinatie van downwash en cornerstream door wind die vanuit het zuidwesten tegen het gebouw slaat.

Eenzelfde, maar minder groot effect is te zien bij de balkons. Het merendeel van de balkons ervaart naar verwachting een goed windklimaat en zal daardoor geschikt zijn voor langdurig comfortabel gebruik. Een aantal balkons op de westelijke en zuidelijke hoek hebben kleine zones die een beperking kennen ten aanzien van het comfortabel gebruik.

Nergens in het onderzoeksgebied is een beoordeling slecht voor de functie doorlopen vastgesteld en ook geen overschrijding van het gevaarcriterium. Daarom kan er worden gesteld dat er op dit punt uiteindelijk geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Een MER-beoordeling is niet noodzakelijk.

3.11. Bezonnning

Schaduwwerking kan net als bij de beperking van het uitzicht optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de minimale afstand van nieuwe bebouwing tot bestaande objecten in de directe omgeving afneemt. Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonnning voor bebouwing. Wel zijn er normen van TNO: de lichte norm en de strenge norm.

De lichte norm

Een gebouw voldoet aan de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonnning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonnning aansluitend plaatsvindt.

De strenge norm

Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonnning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonnning aansluitend plaatsvindt.

Beoordeling

Uit de uitgevoerde bezonningsstudie (zie bijlage bij toelichting bestemmingsplan Wagenweg 9 - 2019) is gebleken dat de schaduwwerking op objecten in de omgeving toe zal nemen. Deze toename is echter per object beperkt van aard en vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Overal wordt voldaan aan de strenge TNO-norm.

Conclusie

Het effect op de bezonning van objecten in de omgeving is verwaarloosbaar. Overal wordt voldaan aan de strenge TNO-norm. Vanuit het bezonningsaspect is er geen MER-beoordeling noodzakelijk.

4. Conclusie

Uit deze vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het onderhavig plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de diverse 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.

Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn en dat er geen MER noodzakelijk is.