

MER Aanmeldnotitie

BP Deliterrein – Schoterkwartier te Haarlem

Datum: 30 maart 2022

Status: Definitief

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Om de herontwikkeling van het Deliterrein met woningen planologisch mogelijk te maken, wordt momenteel een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Deze Aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017, is opgesteld in het kader van het nieuwe bestemmingsplan.

De benodigde onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan zijn reeds uitgevoerd en deze worden ook beschreven in de voorliggende aanmeldnotitie.

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 onderstaande 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: 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 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 (237 woningen en de bestaande oppervlakte winkelruimte) 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-aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER -aanmeldnotitie 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.

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: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral 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, • 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: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 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) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. 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 waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is AM , Postbus 4052, 3502 HB Utrecht.

2. Kenmerken van het project

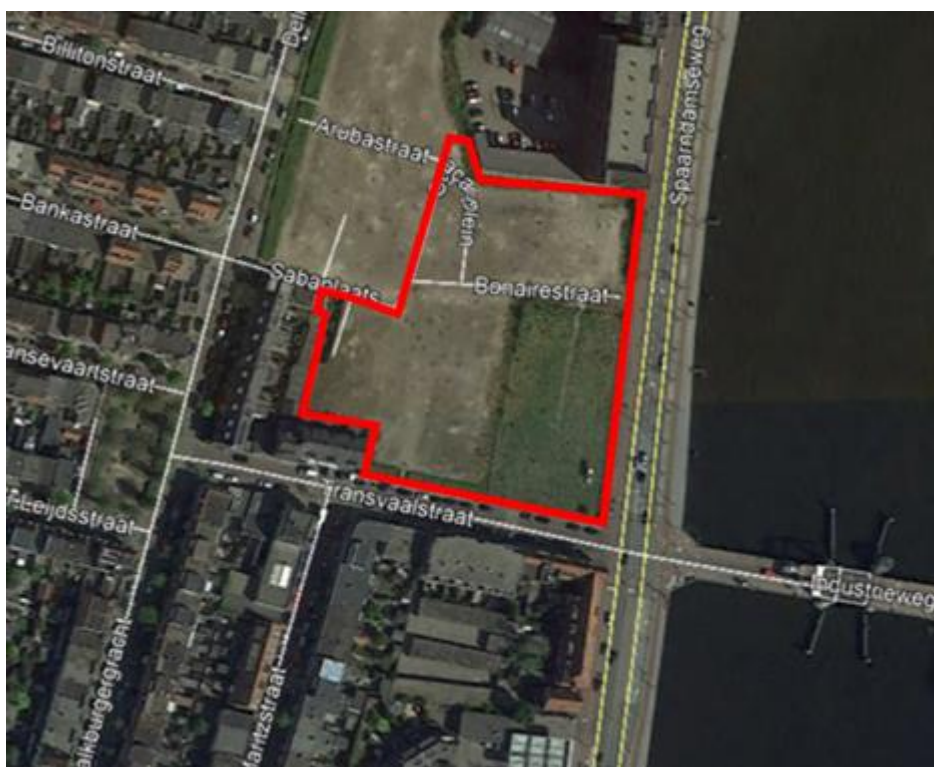
2.1. Aanleiding van de activiteit

In het kader van de transformatie van het Deliterrein wordt gefaseerd een nieuwe woonbuurt gerealiseerd. Het terrein heeft jaren braakgelegen. Inmiddels is fase 1 van de woningbouw in uitvoering. Binnenkort zal gestart worden met fase 2, waarvoor een bestemmingplan wordt opgesteld. Het project levert een bijdrage aan het terugdringen van het grote tekort aan betaalbare woningen in de sociale huursector en het middensegment.

Het voorgaande is aanleiding geweest voor de herontwikkeling van de bebouwing op het Deliterrein.

2.2. De locatie van het project

Het plangebied van bestemmingsplan Deliterrein - Schoterkwartier ligt ten noordoosten van de binnenstad van Haarlem op het Deliterrein en beslaat een oppervlakte van circa 2.350 m². Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Transvaalstraat, aan de westzijde door de kavelgrens, aan de noordzijde door de Bonairestraat en aan de oostzijde door de Spaarndamseweg. In de volgende afbeeldingen is de begrenzing van de locatie weergegeven.



Afbeelding: begrenzing plangebied

2.3. Een beschrijving van de activiteit

2.3.1. Bestaande situatie

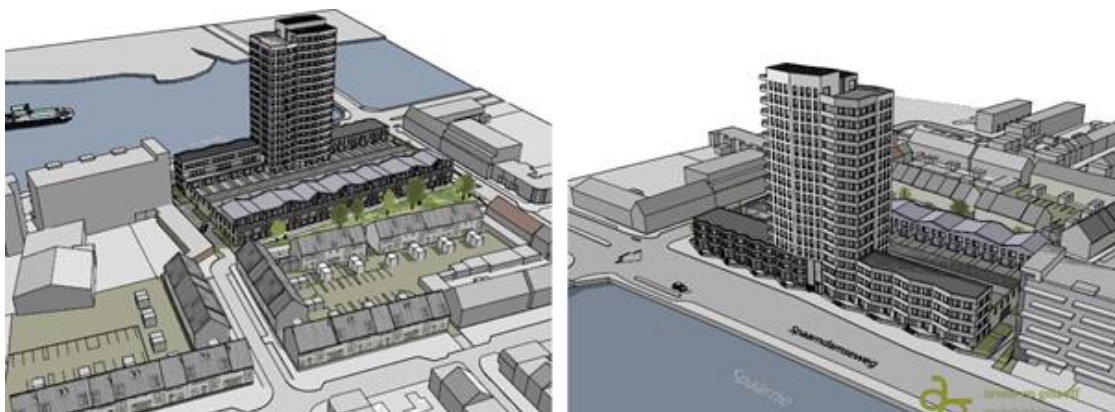
De Deli locatie is een fraaie binnenstedelijke locatie. Het centrum van Haarlem is op circa drie kilometer afstand gelegen. Het plangebied is momenteel onbebouwd en begroeid met gras.



Afbeelding: zicht op het plangebied vanuit de Spaarndamseweg

2.3.2. Nieuwe situatie

Voor de ontwikkeling van woningen is een schetsontwerp opgesteld. Het schetsontwerp gaat uit van 108 woningen. Dit betreft 72 appartementen, 29 stadswoningen en 7 grondgebonden eengezinswoningen. Opvallend is de woontoren met 18 bouwlagen en een bouwhoogte van circa 58 meter als hoogteaccent in de buurt (zie volgende afbeeldingen).



Afbeeldingen: impressies nieuwbouw met hoogteaccent

Op de begane grond voorziet het plan in 107 parkeerplaatsen en een stalling voor 396 fietsen en 5 scooters.

2.4. Het tijdspad van de activiteit

Zodra de omgevingsvergunning verleend en onherroepelijk is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Rekening houdend met de bestemmingsplanprocedure is start van de werkzaamheden in 2022 realistisch en is oplevering in 2023 te verwachten. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2.5. Productieproces of wijze van aanleg

De nieuwbouw wordt op een kavel gerealiseerd dat onbebouwd en bouwrijp is. Er is geen sprake van sloop. Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouwafval, en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.6. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

De projectlocatie bevindt zich midden in een binnenstedelijk gebied en maakt onderdeel uit van een gefaseerde ontwikkeling, waarvan fase een in uitvoering is en waarvan de effecten het zeer lokale niveau niet overstijgen. Bij de voorliggende ontwikkeling wordt bij ieder ruimtelijk deelaspect rekening gehouden met de directe effecten, waarbij vooral het parkeer- en verkeersaspect relevant is.

2.7. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

Het structuurplan Haarlem 2020 en het woningbouwbeleid van de gemeente Haarlem zetten in op groei van het aantal woningen. Dit zal worden bereikt door nieuwbouw en transformatie. De ambitie is om tot 2025 7.500 extra woningen toe te voegen.

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.

De projectlocatie ligt in een gemengd gebied, op een binnenstedelijke locatie in Haarlem. 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.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de bouw 108 woningen. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen in de bredere omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die verderop in dit hoofdstuk staan beschreven.

Het plangebied omvat de gronden waarvoor nu een bestemmingsplan wordt opgesteld. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In voorliggend geval omvat het studiegebied grofweg het gebied in de directe omgeving langs de Transvaalstraat en de Spaarndamseweg. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Verkeer

In maart 2022 heeft onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Hieruit is gebleken dat de nieuwe woningen een verkeersgeneratie (heen en terug) hebben van 567 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag. Dit geeft een verkeersgeneratie van 629 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Onder het appartementencomplex is een parkeergarage gepland. Autoverkeer dat gebruik maakt van deze parkeergarage, wordt deels afgewikkeld via de Spaarndamseweg en deels via de Transvaalstraat. Het gaat om 223 motorvoertuigbewegingen per etmaal per route. Aankomend verkeer zal hoofdzakelijk rijden via de Transvaalstraat vanaf de Spaarndamseweg. De verwachte toename is daarmee: 446 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Alle bestaande wegen in de omgeving van het plangebied hebben in het huidige profiel voldoende capaciteit om het extra verkeer als gevolg van de woningen veilig af te wikkelen. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.2. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot

een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Binnen het Schoterkwartier zijn twee saneringsgebieden aanwezig, het Deliterrein (gedeeltelijk fase 1 en gedeeltelijk fase 2) en het Shellterrein, (volledig fase 2). Beide gebieden worden gesaneerd en geschikt gemaakt voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw (zie Bijlage 2).

Verontreinigingssituatie

De locatie is in het verleden geschikt gemaakt voor het gebruik openbaar groen. Op dit voormalig gasfabrieksterrein en brandstofdepot waren verontreinigingen ontstaan met zware metalen, PAK, cyanide, minerale olie en aromaten. De kernen met mobiele verontreinigingen zijn ontgraven waarna een afdekkende leeflaag is aangebracht op de overige verontreinigingen. Hiervoor is een leeflaag aangebracht met een dikte van 0,7 tot 1 meter. In de beschikking op deze evaluatie (25 juni 2014, STZ/MIL/2014/195474) is aangegeven dat de locatie nog niet geschikt is voor wonen met tuin omdat nog niet overal een leeflaag aanwezig is met een dikte van minimaal 1 meter.

Op 23 april 2020 is ingediend het plan van aanpak betreffende werkzaamheden voor het Schoterkwartier op het voormalige Deli-terrein/Shell-depot ter in Haarlem. Het plan van aanpak is in opdracht AM B.V. (via HGCA B.V.) opgesteld door BMA Milieu B.V. met als kenmerk PVA.2020.0067. De definitieve versie is gedateerd op 28 april 2020.

Aanleiding voor het opstellen van het plan van aanpak zijn de werkzaamheden in de bodem om het terrein geschikt te maken voor het beoogd gebruik: wonen met tuin, openbaar groen en verharde openbare ruimte.

Om de locatie geschikt te maken voor het beoogd gebruik wonen met tuin, moeten de niet duurzaam verharde delen een leeflaag hebben van minimaal 1 meter dikte.

Wanneer de werkzaamheden uitgevoerd zijn volgens dit plan en zodra het bevoegd gezag Wet bodembescherming hiermee heeft ingestemd, is de locatie geschikt voor het voorgenomen gebruik van de bodem.

Geconcludeerd wordt dat de kwaliteit van de bodem na afronding van de sanering geen milieuhygiënische belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project een geen aanleiding geeft tot het uitvoeren van een MER.

4.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. De mate waarin wegverkeerslawaai, spoorwegverkeerslawaai en/of industrielawaai het (woon)milieu mogen belasten is geregeld in de Wet geluidhinder. Deze wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen, scholen of ziekenhuizen) niet hoger

mag zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Dit moet getoetst worden bij bouwaanvragen en/of bij bestemmingswijzigingen.

Het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van een gezoneerd industrieterrein en binnen de geluidszones van de Spaarndamseweg. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB. Er kunnen in bepaalde gevallen hogere grenswaarden worden vastgesteld van 63 dB voor wegverkeerslawaai en 68 dB.

Vanwege de beoogde transformatie naar wonen is akoestisch onderzoek nodig om te bezien of de geluidsbelasting op de gevels voldoet aan de voorkeursgrenswaarde dan wel dat er een hogere grenswaarde kan worden verleend.

In mei 2020 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 3), om dat het bij de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen conform de Wet geluidhinder gaat om geluidgevoelige gebouwen. De woningen bevinden zich binnen de zones langs de Spaarndamseweg en de Industrieweg en rond het industrieterrein Waarderpolder. Tevens liggen in de nabijheid van het plan 30 km/uur wegen. Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden vastgesteld en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Industrielawaai: voorkeursgrenswaarde 50 dB(A), maximale ontheffingswaarde 55 dB(A).

Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Vanwege geluid dat afkomstig is van de Spaarndamseweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB deels (ter plaatse van de afgestemde margelij) overschreden.
- Ter plaatse van de ontworpen woninggevels - deze liggen verder van de weg als dan de margelij - wordt overal voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.
- Vanwege verkeer over de Industrieweg/Transvaalstraat wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan de straatzijden overschreden en deels aan de zijde van de Spaarndamseweg. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden.
- Vanwege verkeer over de Delistraat en de Pieter Maritzstraat (30 km/uur-wegen) treden geluidbelastingen L_{den} op van maximaal 36 dB respectievelijk 41 dB. De geluidbelastingen vanwege de 30 km/uur-wegen komen niet boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en worden als aanvaardbaar geacht.
- De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 70 dB/65 dB na aftrek.
- De binnenhofzijde van het hoofdgebouw als de westzijde beschikken direct over een geluidluwe gevel. Het merendeel van de woningen in het plangebied beschikt over een

geluidluwe gevel. De woningen in de toren aan de zijde van de Spaarndamseweg moeten worden voorzien van gebouwmaatregelen om tenminste aan één geluidluwe gevel te voldoen. Gelet op de hoogte van de geluidbelastingen omvatten deze gebouwmaatregelen volledig (verdiepingshoog) verglaasde balkons of loggia's, waarbinnen de woninggevels voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Aan deze volledig verglaasde balkons moeten slaapkamers grenzen (indelingseis), het gebouwwontwerp voldoet aan deze indelingseis.

Geadviseerd wordt om voor de woningen de volgende hogere waarden aan te vragen:

- Spaarndamseweg: 63 dB
- Industrieweg: 58 dB.

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Wél dient een hogere waarden besluit genomen te worden. Dit aspect geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid van mens en dier en voor de kwaliteit van het milieu. In de Europese Unie zijn daarom grenswaarden afgesproken waaraan de concentraties van een aantal stoffen vanaf bepaalde ingangsdata moeten voldoen. Die grenswaarden en regelgeving om ze tijdig te bereiken en te handhaven zijn in Nederland opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

Wanneer een bestemmingsplan vastgesteld of gewijzigd wordt dient vast te staan dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit voldoen aan die eisen (als gevolg van art. 5.16 lid 1 en 2). Die gevolgen worden bepaald door de verandering in gebruik en functies die door het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt ten opzichte van de bestaande (toegestane) functies.

Maatgevend is de met de veranderingen samenhangende groei van het autoverkeer en de daardoor veroorzaakte uitstoot van de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Wanneer met inbegrip van de door het plan mogelijk gemaakte functies wordt voldaan aan de grenswaarden vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het bestemmingsplan.

In 2010 is door bureau Tauw een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd voor de Waarderpolder, waarbij ook de Spaarndamseweg is beschouwd. In dat onderzoek is uitgegaan van de herontwikkeling van het Deliterrein tot woningbouwlocatie. In het onderzoek (rapportage "Luchtkwaliteitsonderzoek Waarderpolder te Haarlem", Tauw BV, 26 januari 2010) is geconcludeerd dat zowel in 2015 als in 2020 ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (stikstofdioxide, fijn stof, etc). Op basis van dit (enigszins verouderde) onderzoek kan worden vastgesteld dat er geen belemmeringen voor wat betreft luchtkwaliteit worden verwacht.

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

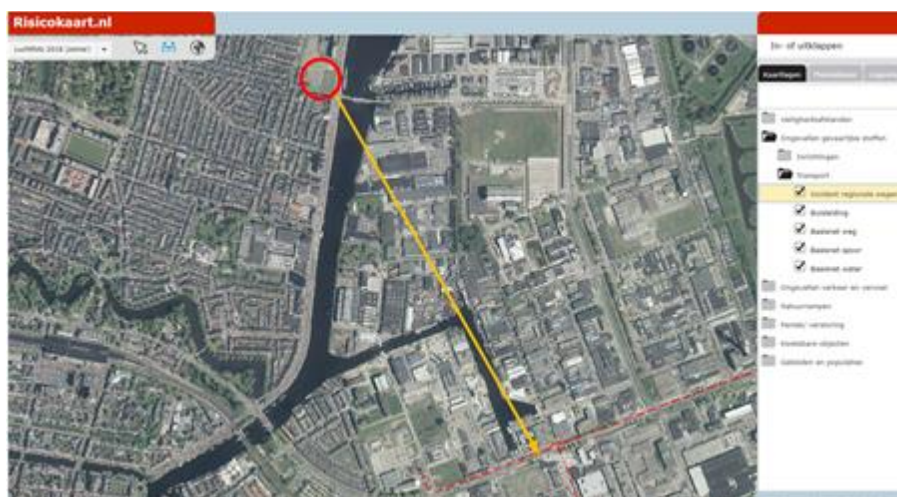
is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

Op het Deliterrein worden circa 133 woningen gebouwd, waarvan er circa 34 al zijn toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan / verleende vergunning. In elk geval blijft het aantal woningen ruim onder de grens van 1.500 woningen.

Het aspect heeft geen relevant effect op de luchtkwaliteit en de deze is in de omgeving binnen de normen. Het uitvoeren van een MER is vanwege de luchtkwaliteit dan ook niet aan de orde.

4.5. Externe veiligheid

Het plangebied is getoetst op het aspect externe veiligheid. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens op de risicokaart van Noord-Holland. In volgende afbeelding is de ligging van het plangebied aangegeven met de dichtstbijzijnde risicovolle activiteiten zoals aangegeven op de risicokaart.



Afbeelding: uitsnede Risicokaart.nl, plangebied rood omcirkeld

Bevi-inrichtingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt (Bevi-inrichtingen).

Transport van gevaarlijke stoffen

De gemeente Haarlem heeft geen route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (meer). Dit betekent dat, met in acht name van art. 19 1ste lid Wvgs, transport van bijv. benzine of propaan/LPG op alle wegen is toegestaan.

In de directe nabijheid van het te ontwikkelen terrein aan de Spaarndamseweg is een BP tankstation aanwezig. Bevoorrading van dit tankstation gebeurt via de Spaarndamseweg. Het plangebied ligt op ongeveer 8 meter van de Spaarndamseweg waarover vervoer van diesel (LF1) en benzine (LF2) plaatsvindt ter bevoorrading van het tankstation. De locatie ligt daarmee binnen het

invloedsgebied van 45 meter van het vervoer van deze stoffen en is daarom een quickscan externe veiligheid uitgevoerd (zie Bijlage 4).

Uit toepassing van de vuistregels uit de Hart [3] blijkt:

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de woningen.

Over de Spaarndamseweg wordt alleen LF1 en LF2 vervoerd. Er is derhalve geen sprake van een groepsrisico.

Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Buisleidingen

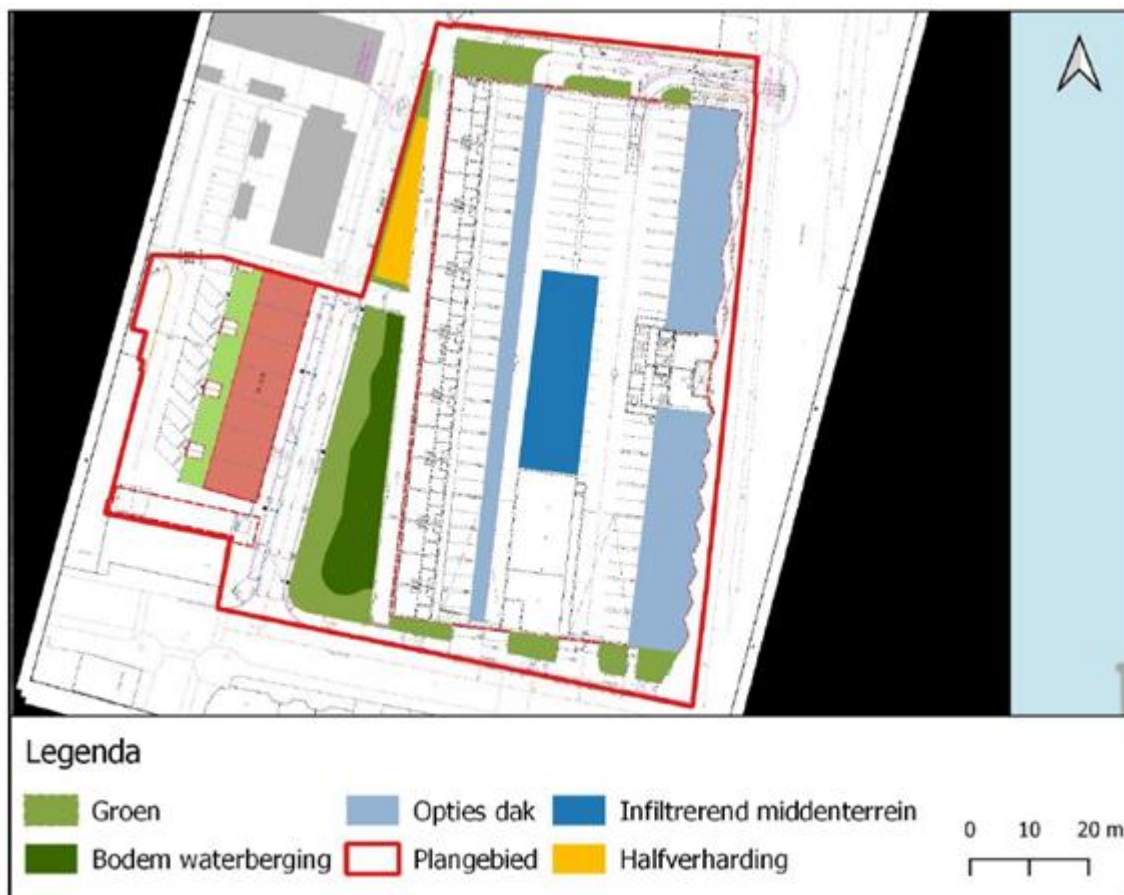
Op de vorige afbeelding is te zien dat zich het plangebied niet in de nabijheid van een buisleiding bevindt. De afstand is minimaal rond 1,3 km.

Het aspect externe veiligheid geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.6. Water

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

Het ontwerp voor fase 2 bestaat uit een gebouw. Aan de westzijde zijn eengezinswoningen en aan de oostzijde is hoogbouw gepland. In het midden is er ruimte om te parkeren waarbij de parkeerruimte deels overkluisd is met balkons. Ten westen van de bebouwing is een groen gedeelte gepland. Dit kan verdiept aangelegd worden als een waterbergende wadi. De daken en de balkons kunnen mogelijk waterbergend uitgevoerd worden. Daarnaast zou de binnenplaats infiltrerend uitgevoerd kunnen worden. De oplossingsrichting voor waterberging is een combinatie van deze opties.



Afbeelding: Ontwerp Schoterkwartier fase 2 vanuit waterhuishoudkundig perspectief

Uitgaande van de huidige situatie en dat dit volledig onverhard is, levert de onderstaande balans op.

	Huidig	Ontwerp	Eis uit de Keur		Richtlijn Duurzaam Bouwen
	Oppervlak (m ²)	Oppervlak (m ²)	Compensatie (m ² open water)	Compensatie (m ³ uitgaande van 55 mm)	Waterberging (m ³)
Onverhard	7863	867 ²			
Verhard	564	7560	1049 (€ 314.700) ³	385	490
Totaal	8427	8427	1049 (€ 314.700)	385	490

Tabel 4.2 : Vergelijking verhard en onverhard oppervlak tussen huidige situatie en het nieuwe ontwerp en bijbehorende opgaven.

Dit houdt in dat er volgens de regels van het waterschap (die overeenkomen met de regels van de gemeente) 1.049 m² geschikt gemaakt dient te worden voor het graven van oppervlaktewater binnen het peilgebied. Een ander alternatief kan zijn om het te graven oppervlak open water uit te kopen via de BRC, waarvoor een bedrag van €314.700 staat.

Verder is er een waterbergingsopgave in m^3 op basis van de 70 mm die de gemeente Haarlem stelt in de Richtlijn Duurzaam Bouwen. Voor deze ontwikkeling komt dit neer op 490 m^3 waterberging. Op basis van de Keur is dat 385 m^3 .

Een oplossing in de vorm van nieuw open water is binnen het plangebied onmogelijk en dient op een andere manier of elders gerealiseerd te worden.

Er zijn oplossingsrichtingen aangedragen voor het bergen van hemelwater. Bureau Nelen & Schuurmans heeft de 3 kansrijke oplossingen doorgerekend en vergeleken met de afgeleide bergingseis uit de Keur en de Richtlijn Duurzaam Bouwen (zie bijlage 5). Het gaat hierbij om volgende:

1. Waterberging. Dit is praktisch een verdieping die in de groenstrook aangelegd wordt gecombineerd met speelelementen.
2. Lage daken benutten voor waterberging in de vorm van een groen dak.
3. Infiltrerende verharding onder parkeerplaatsen gecombineerd met infiltratiekratten voor tijdelijke berging en vertraagde afvoer.

Voor de schematische tekeningen en uitleg wordt hier verwezen naar de bijlagen, behorend bij het rapport van Nelen & Schuurmans.

In totaal kan er een berging van 171 m^3 behaald worden met de hiervoor genoemde oplossingen, waarbij de waterberging in de Groene Scheg veruit de grootste bijdrage levert. De groene waterberging en de groene polderdaken leveren daarnaast ook een bijdrage aan de beleving en biodiversiteit en het groen vermindert de hittestress in de stad.

In de berekening is uitgegaan van een grotendeels onverharde initiele situatie. Dit is de situatie na sloop. Echter, bij het ontwerp is uitgegaan van de situatie voor de sloop waarbij het terrein nagenoeg voor 100% verhard was. Het is daarom aan te bevelen aan om de beschreven mogelijkheden te bespreken met het Hoogheemraadschap en de gemeente en de situatie opnieuw te beoordelen en te berekenen op basis van de situatie van voor de sloop.

De genoemde opties dragen sterk bij aan de klimaatrobustheid van het ontwerp en het gebied. Dit is een verbetering ten opzichte van de situatie voor de sloop.

Aanbevolen wordt om de waterberging en het Polderdak verder technisch te onderzoeken om dit plan klimaatrobust te maken. Deze twee opties voegen niet alleen berging, maar groen, biodiversiteit en koeling toe. Optie 3 (infiltrerende verharding) wordt aanbevolen, indien dit relatief eenvoudig technisch ingepast kan worden. Daarnaast moet hier altijd een combinatie worden toegevoegd met berging (in kratten of iets dergelijks) en vertraagde afvoer.

De optie '1. Waterberging in de Groene Scheg' is aantrekkelijk vanwege de hoogteligging en al aanwezig infrastructuur. De leiding in de Transvaalstraat moet echter wel gecontroleerd worden op de capaciteit bij een extreme bui inclusief de aangekoppelde waterberging. Ook moet hier een afweging worden gemaakt of het aansluiten van een pomp nodig is om de vijver geheel droog te krijgen.

Ondergrondse bebouwing

Er wordt niet voorzien in ondergrondse bebouwing, zodat er geen effect op grondwaterstromen verwacht kan worden. Er wordt niet voorzien in ondergrondse bebouwing. Het effect op de waterhuishouding is hierdoor nihil. Een MER is in dit kader niet nodig.

4.7. Archeologie en cultuurhistorie

De gronden zijn inmiddels al bouwrijp gemaakt. Er worden dan ook geen archeologische waarden verwacht. Een bureauonderzoek van Argo (zie bijlage 6) heeft dit bevestigd.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er is geen MER noodzakelijk.

4.8. Ecologie en stikstofdepositie

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens of 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.

In januari 2020 is door onderzoeksbureau Els & Linde een ecologische quickscan uitgevoerd (zie Bijlage 7).

Beschermde soorten

Uit de resultaten van de quick scan is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen op de planlocatie is uit te sluiten. Voor de werkzaamheden is een aanvullend onderzoek naar deze soorten niet noodzakelijk.

Op de planlocatie is er mogelijkheid voor algemeen voorkomende broedvogels om te nestelen in de bomen en struiken op en de directe omgeving. Ook de bebouwing in de directe omgeving biedt nestmogelijkheden voor algemene broedvogels. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen. De werkzaamheden moeten buiten het broedseizoen starten.

Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

Op 17 maart 2022 is door onderzoeksbureau SAB een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (zie Bijlage 8). Hieruit is gebleken dat er geen negatief effect van het project is op de stikstofdepositie. Andere effecten op de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland zijn niet te verwachten. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig of een verklaring van geen bedenkingen voor het voornemen.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er is geen MER noodzakelijk.

4.9. Bedrijven en milieuzonering

In de omgeving van het plangebied bevinden zich over het algemeen uitsluitend woningen. Alleen ten noorden bevinden zich op circa 40 meter afstand het bedrijfsgebouwen van een autogarage en -dealer (Categorie B). Dit bedrijf vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen en andersom vormen de woningen geen belemmering voor de bedrijfsvoering van dat bedrijf. Er bevinden zich namelijk reeds woningen op kortere afstand van het bedrijf.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er is geen MER noodzakelijk.

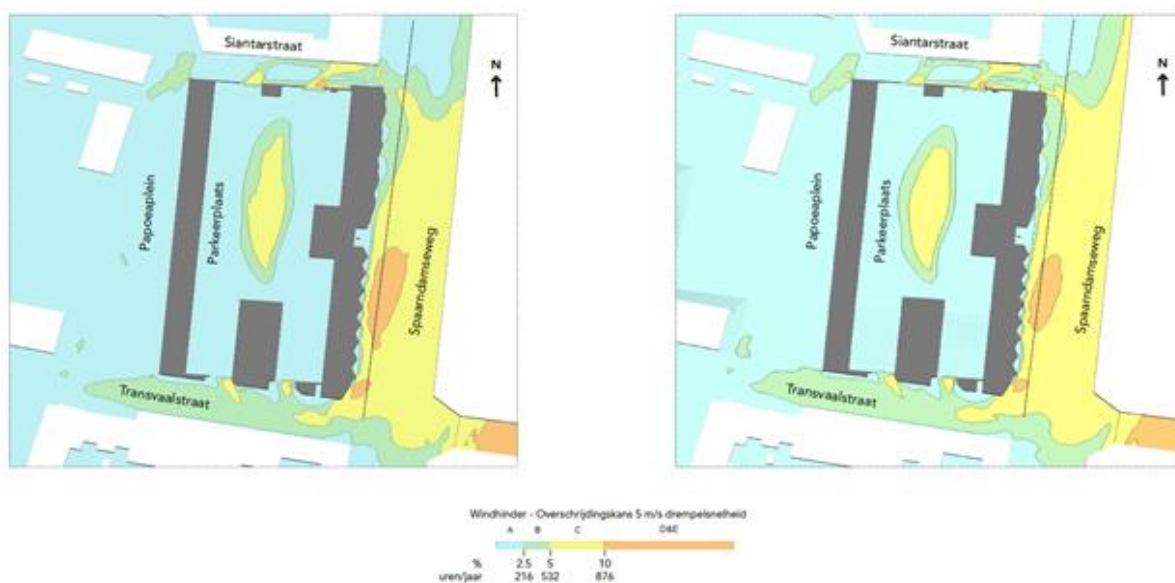
4.10. Windhinder

Omdat het bestemmingsplan bebouwing hoger dan 30 meter mogelijk maakt is door onderzoeksbureau Actiefloor een SFD-studie windhinder en windgevaar uitgevoerd conform de norm NEN 8100:2006 'windhinder en windgevaar in de gebouvormgeving' uitgevoerd. De resultaten uit dat onderzoek dienden door het nemen van maatregelen verbeterd te worden. In december 2021 is het eerdere onderzoek geactualiseerd, waarbij de situatie opnieuw (na het toepassen van maatregelen) is beoordeeld (zie bijlage 9). Het doel van het onderzoek was het in kaart brengen van windhinder en windgevaar rondom de nieuwbouw. Hierbij is zowel de openbare buitenruimte rond het gebouw als de private ruimte (zoals balkons) onderzocht.

Resultaten openbare buitenruimte

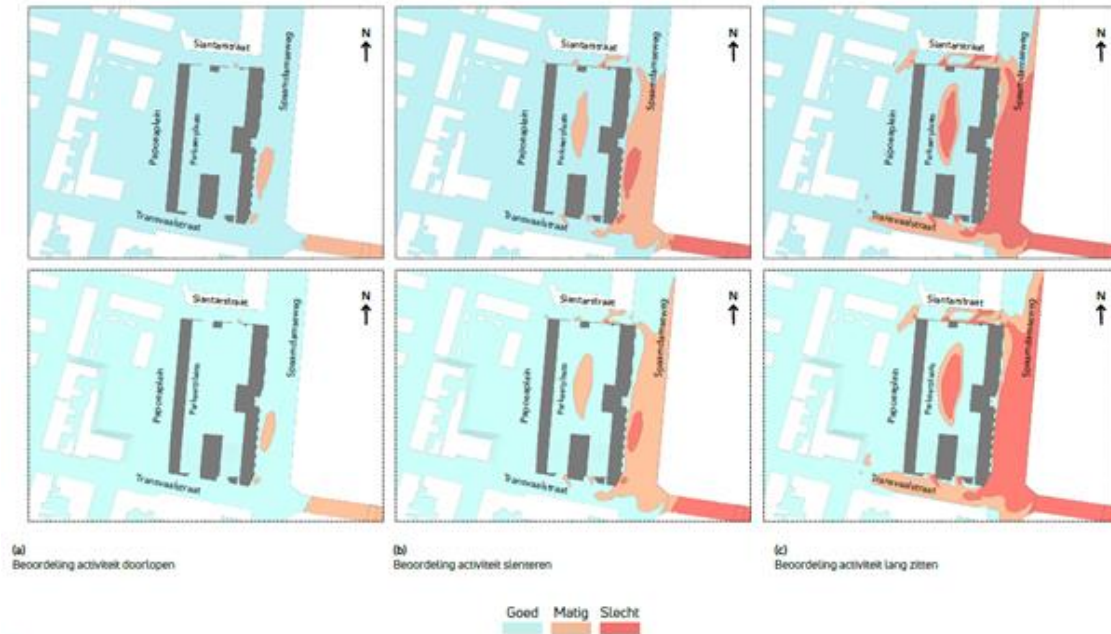
Uit het onderzoek is gebleken, dat het windklimaat rondom het project varieert van klasse A (geschikt om langdurig te zitten) tot klasse D (acceptabel om door te lopen). De wind condities op het Papoeaplein zijn relatief kalm en daarmee voor alle voetgangersactiviteiten geschikt.

Het windklimaat in de Siantarstraat en de Transvaalstraat is, met uitzondering van de noordoostelijke en zuidoostelijke hoeken van de nieuwbouw, geschikt voor elke activiteit. Hier is het klimaat niet geschikt om langdurig te zitten.



Afbeelding: windhinder zonder (links) en met toepassing van extra maatregelen (rechts)

Het meest windrijke gebied bevindt zich aan de Spaarndamseweg, waar het voornamelijk geschikt is om te slenteren. Er is echter ook een gebied gesignaleerd, waar het alleen comfortabel is om door te lopen. Mitigerende maatregelen dienen genomen te worden voor deze D-klasse zone in het geval de verwachting wordt, dat er hier geslenterd of langdurig gezeten wordt. Dat is hier niet het geval. Het gaat hier om een verkeersroute voor auto's, fiets/scooters en voetgangers (doorlopen). Het gebied heeft geen straatmeubilair dat uitnodigt om te verblijven.



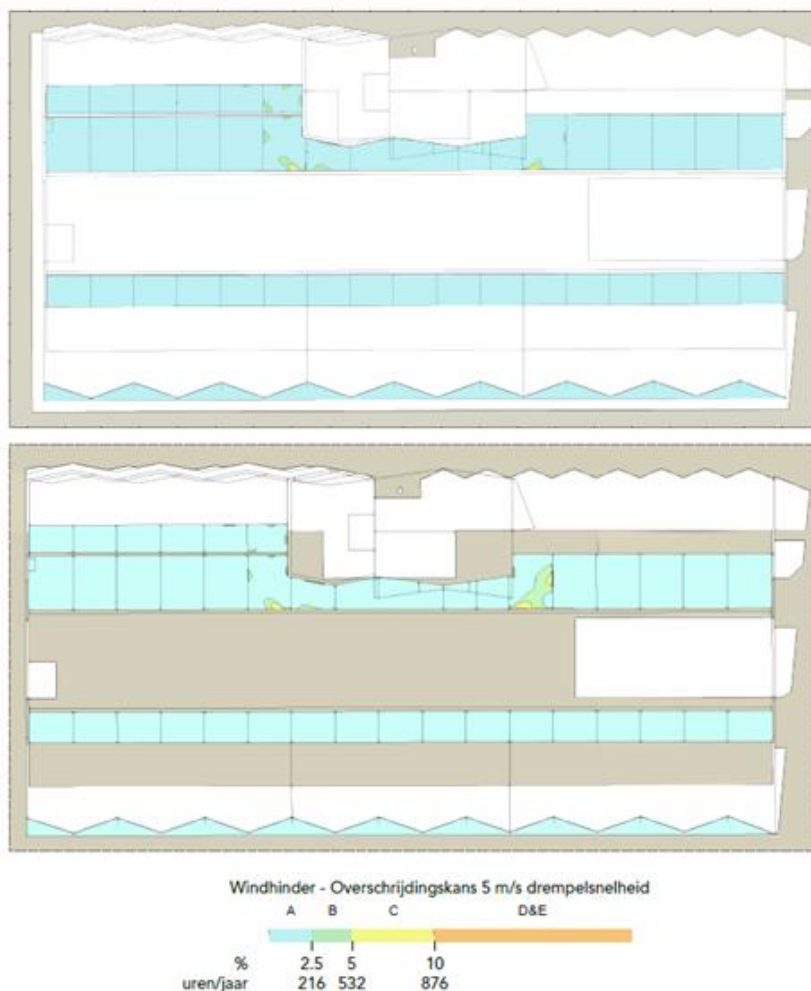
Afbeelding : Windcomfort beoordeling per activiteit (zonder en met het treffen van extra maatregelen)

Ten opzichte van eerdere studie (zonder toepassing van extra maatregelen) is op voetgangersniveau het windklimaat nagenoeg onveranderd. Er is enkel een lichte verbetering te zien in het windcomfort op de Spaarndamseweg.

In beide situaties is er geen kans op windgevaar waargenomen op de openbare buitenruimte.

Resultaten private buitenruimte

Het klimaat op de privaten ruimten diende verbeterd te worden om een comfortabeler klimaat te realiseren. Er zijn daarom schermen geplaatst aan de zuidwestelijke en zuidelijke zijden van enkele balkons om dit te realiseren.

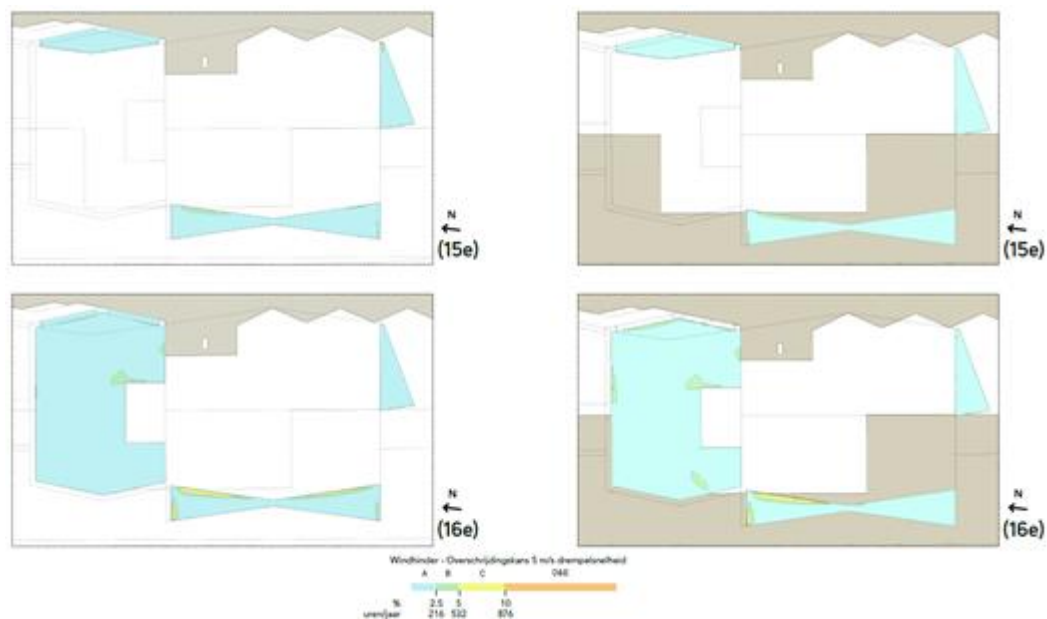


Afbeeldin3: Windcomfort private tuinen/terrassen (zonder en met maatregelen)

Het windklimaat op de private tuinen/terrassen blijft na plaatsing van de schermen overwegend kalm, gekenmerkt door windhinderklasse A. In de nieuwe situatie is er in een tuin, ten zuidwesten van de toren, een kleine toename in windhinder te zien als gevolg van meer wind dat via de gesloten balustraden naar beneden stroomt. De grootte van de C-klasse gebieden valt echt er binnen de gestelde norm.

Op de terrassen/tuinen is geen kans op windgevaar waargenomen.

Het windklimaat op de balkons van de woontoren is voor alle verdiepingen verbeterd na plaatsing van de windschermen. Voor verdiepingen 3 t/m 8 gold in de oude situatie nog veelal windklassen B en C. In de nieuwe situatie zijn er enkel op de balkons van verdiepingen 5,6,7 en 15 kleine zones met klasse B te zien.



Afbeelding 4.14: Windcomfort private balkons woontoren, zonder (links) en met maatregelen (rechts)

Op een balkon op de 16e etage zijn nog steeds kleine zones te zien waar klasse C geldt. Hier kan men niet comfortabel langdurig zitten, wel kan men hier comfortabel kortstondig zitten of staan. De grootte van de zones valt binnen de gestelde norm.

In beide situaties is er op de balkons geen kans op windgevaar waargenomen.

Er kan geconcludeerd worden, dat het bouwplan vanwege windhinder geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

5. Conclusie

Op basis van de voorafgaande analyse kan geconcludeerd worden dat de in het in voorbereiding zijnde bestemming voorziene ontwikkeling van 108 woningen geen significante effecten heeft op het milieu en de omgeving. Het bestemmingsplan geeft dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

Bijlagen:

1. Mobiliteitsonderzoek, Goudappel Coffeng (25 maart 2022)
2. Dossier bodemsanering
3. Quicksan externe veiligheid, Aviv (20 mei 2020)
4. Onderzoek omgevingsgeluid, Cauberg Huygen (8 mei 2020)
5. Memo Mogelijkheden compensatie waterberging, Nelen & Schuurmans (15 februari 2022)
6. Archeologisch bureauonderzoek, Argo (19 mei 2020)
7. Quick scan ecologie, Els & Linde (24 april 2020)
8. Onderzoek stikstofdepositie, SAB (17 maart 2022)
9. CFD-studie windhinder en windgevaar, Actiflow (2 december 2021)