



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING TEXEL-DE COCKSDORP-VERLENGDE SCHIP- PER BOONSTRAAT

Gemeente Texel

29 maart 2022

RHO ADVISEURS

DATUM	29 maart 2022
KENMERK	20211291.4
PROJECTLEIDER	Jan-Jacob Posthumus
OPDRACHTGEVER	Gemeente Texel
AUTEUR	Mark de Hek



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en kenmerken van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	13
3.1 Verkeer	13
3.2 Geluid	13
3.3 Luchtkwaliteit	16
3.4 Bodem en water	16
3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	17
3.6 Ecologie	18
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	18
3.8 Aanlegwerkzaamheden	18
3.9 Mitigerende maatregelen	18
4. Conclusie	19

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Texel heeft de wens om snel sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen te realiseren en is bezig om de woningbouw op het eiland te versnellen. Hiertoe heeft de gemeente een aantal ontwikkellocaties aangewezen. Eén van deze locaties is de Verlengde Schipper Boonstraat in De Cocksdorp. Op deze locatie zullen 42 woningen worden gerealiseerd, bestaande uit 20 rijwoningen, 18 rug-aan-rugwoningen en 4 twee-onder-een-kap woningen.

In het geldende bestemmingsplan heeft de locatie de bestemming 'Agrarisch - Cultuurgrond'. Binnen deze bestemming is woningbouw niet toegestaan en er kan ook geen gebruik worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch te kunnen regelen is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen m.e.r.-beoordelingsplichtig is 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 m² of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D 11.2).

Het beoogde plan maakt de nieuwbouw van maximaal 42 woningen mogelijk en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waar dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is. Bij de beoordelingsbeslissing wordt gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied ligt aan de zuidwestrand van de kern De Cocksdorp en bestaat uit een stuk grond dat een agrarisch gebruik heeft. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de bebouwing van de het dorp De Cocksdorp. Ten zuiden van het plangebied is een begraafplaats gesitueerd en ten zuidoosten vakantiepark 't Eibernest. De noordzijde van het plangebied wordt afgeschermd door een groenzone met bomen en struiken. De westrand grenst aan agrarisch land langs de Vuurtorenweg. Aan de andere zijde van de Vuurtorenweg liggen enkele recreatiewoningen. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1. Een luchtfoto van het plangebied is weergegeven in figuur 2.2. Het plangebied is momenteel geregeld in het bestemmingsplan De Cocksdorp, dat is vastgesteld op 16 november 2016 door de gemeente Texel.



Figuur 2.1: Ligging plangebied (rood omkaderd) (bron: arcgis)



Figuur 2.2 Luchtfoto plangebied (rood omkaderd) (bron: Google Maps).

Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

Natura 2000

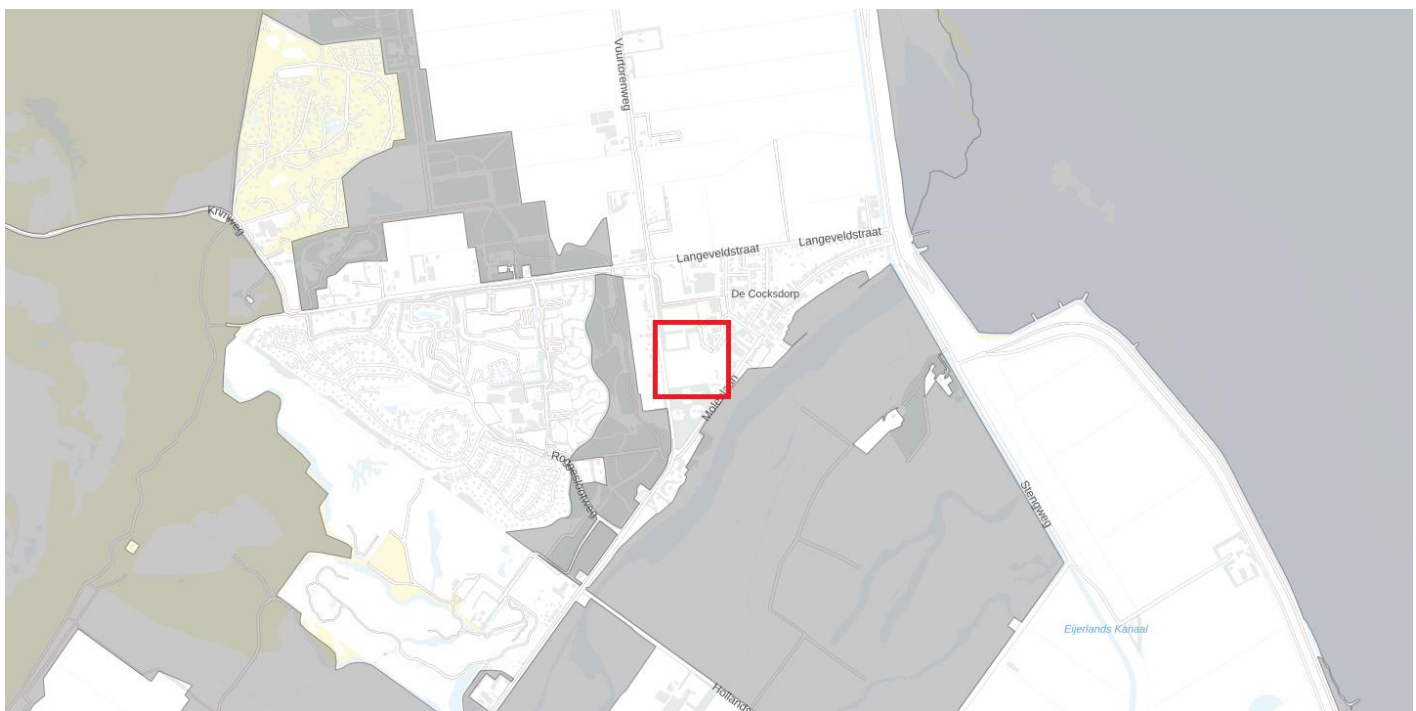
Het plangebied is gelegen op circa 800 meter van Natura 2000-gebied 'Waddenzee' en circa 1 kilometer van 'Duinen en Lage Land Texel'. In figuur 2.3 is de locatie van het plangebied ten opzichte van het bovengenoemde Natura 2000-gebieden weer-gegeven.



Figuur 2.3: Ligging plangebied (gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: Aerial Calculator versie 2020)

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De dichtstbijzijnde NNN-gebieden liggen op een afstand van circa 75 m ten westen en oosten van het plangebied (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Ligging plangebied (rood omkaderd) ten opzichte van NNN-gebieden (grijs) (bron: Atlas Leefomgeving).

Stilte- en milieubeschermingsgebieden

Het plangebied ligt op een afstand van circa 800 m ten oosten van stiltegebied Texel-Oost en op een afstand van circa 900 m ten westen van stiltegebied De Slufter (zie figuur 2.5). Grondwaterbeschermingsbieden liggen niet binnen een straal van 5 km van het plangebied.



Figuur 2.5: Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (groen) (bron: Omgevingsverordening Noord-Holland 2020).

Archeologische waarden

Het plangebied heeft een lage archeologische verwachting (categorie 5), zo blijkt uit de archeologische beleidskaart. Hiervoor geldt geen onderzoeksplicht.

Cultuurhistorische waarden

De Cocksdorp ligt in het noorden van Texel. Oorspronkelijk lag het dorp in de kwelder tussen de eilanden Eierland en Texel. De kwelder was ontstaan nadat in 1610 de Zanddijk die twee eilanden met elkaar verbond, werd aangelegd. Vanaf 1835 is een start gemaakt met de inpoldering van de kwelder voor agrarisch gebruik. Hierbij was onder meer Nicolas Joseph de Cock betrokken. In de nieuw aangelegde polder Eierland werd in 1836 een dorp gesticht dat aanvankelijk Nieuwdorp heette, maar dat later naar hem genoemd werd: De Cocksdorp. Het landschap rond het dorp kenmerkt zich door een grote veelzijdigheid. Zo kenmerkt het landschap aan de noord- en zuidzijde zich door de openheid van de polder. Deze gronden worden nog steeds vooral gebruikt voor de landbouw (weiland, akkerland). De Roggesloot en de daar omheen liggende gronden aan de zuidzijde van het dorp hebben inmiddels een belangrijke natuurfunctie gekregen. Oostelijk grenst De Cocksdorp aan de dijk langs de Waddenzee (Stengweg). Langs deze dijk ligt het Eijerlands Kanaal. Tot slot is het landschap ten westen van De Cocksdorp gevormd door de aangelegde bos- en recreatieterreinen. Dit landschap heeft daarom een relatief gesloten karakter en contrasteert sterk met het open landschap ten noorden en zuiden van het dorp.

2.2 Kenmerken van het project

Het voornemen is dat in het plangebied 42 woningen worden gerealiseerd met verschillende woontypologieën. De woningen bestaan uit 20 rijwoningen, 18 rug-aan-rugwoningen en 4 twee-onder-een-kap woningen. In het noorden en oosten wordt aansluiting gezocht op de bestaande bebouwing aan de Schipper Boonstraat, terwijl in het zuiden en westen wordt gezocht naar een landschappelijkere aansluiting. Door middel van een speelse opzet van de rug-aan-rug woningen wordt er afstand gecreëerd tot de begraafplaats en het vakantiepark 't Eibernest. In figuur 2.6 is de stedenbouwkundige uitwerking weergegeven.



Figuur 2.6: stedenbouwkundige ontwerp (indicatief) van het plangebied

Verkeer en parkeren

Verkeer

Het plangebied wordt ontsloten via de Schipper Boonstraat door de Klimpstraat. Beide wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Richting het noorden komt de Klimpstraat via de Langeveldstraat uit op de Vuurtorenweg. De Langeveldstraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur, terwijl de Vuurtorenweg een gebiedsontsluitingsweg is met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Deze weg leidt verder naar de noordelijke kust van het eiland. Richting het zuiden leidt de Klimpstraat naar het centrum van Cocksdorp, vanaf waar de Postweg te bereiken is. Dit is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur en leidt naar het zuiden naar de rest van Texel.

Aan één zijde van de Schipper Boonstraat zijn voetgangersvoorzieningen aanwezig. Conform het principe duurzaam veilig voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn er geen specifiek oversteekplaatsen voor voetgangers aanwezig. Daarnaast zijn er geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig in de straat, waardoor fietsers de weg delen met het gemotoriseerde verkeer.

Voor het berekenen van het gegenereerde verkeer vanuit het plangebied worden kengetallen uit CROW-publicatie 381 gehanteerd. De gebruikte kengetallen zijn voor de rest bebouwde kom in een niet stedelijk gebied. Er wordt uitgegaan van de

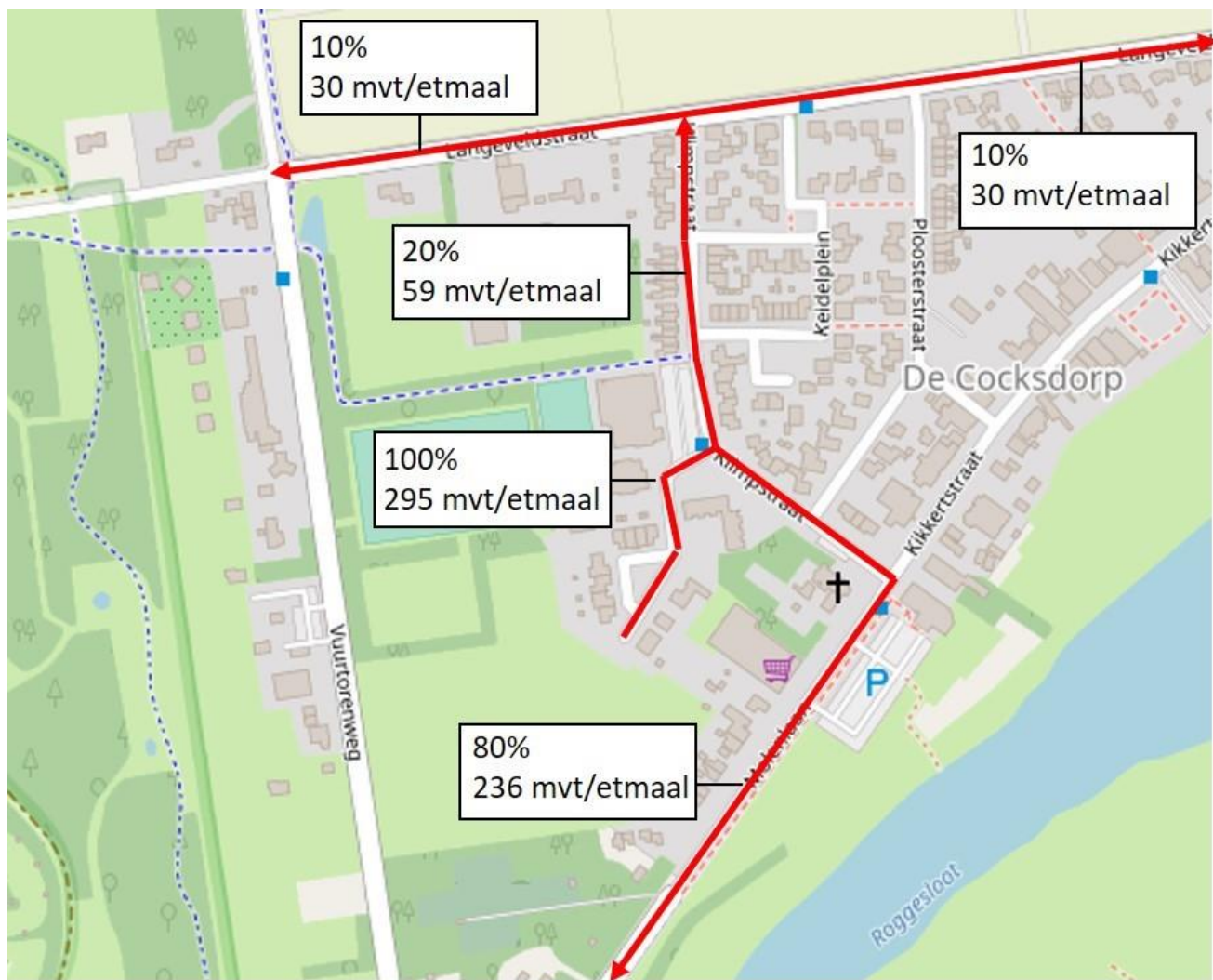
gemiddelde van de bandbreedte. Voor het evalueren van de verkeersafwikkeling is de gemiddelde werkdagintensiteit maatgevend. Daarom worden de waarden voor de weekdagintensiteiten omgerekend naar werkdagintensiteiten met een omrekenfactor van 1,11 (CROW-publicatie 381).

Tabel 1: De verkeersgeneratie van het plangebied

Functie	Aantal	Kengetal	Weekdagintensiteit	Werkdagintensiteit
Rug-aan-rug, sociale huur	18	5,6 per woning	100,8 mvt/etmaal	111,9 mvt/etmaal
Rijwoning, sociale huur	8	5,6 per woning	44,8 mvt/etmaal	49,7 mvt/etmaal
Rijwoning, koop goedkoop	12	7,4 per woning	88,8 mvt/etmaal	98,6 mvt/etmaal
Twee-onder-een-kap, koop duur	4	7,8 per woning	31,2 mvt/etmaal	34,6 mvt/etmaal
Totaal	42		266 mvt/etmaal	295 mvt/etmaal

In de toekomstige situatie zal de ontwikkeling aan de Schipper Boonstraat leiden tot een verkeerstoename van 295 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling is het spitsuur maatgevend, waarin doorgaans 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. In een gemiddeld spitsuur zorgt de ontwikkeling van het plangebied voor een verkeersgeneratie van 30 mvt/uur.

De afwikkeling van het plangebied in de toekomstige situatie is gebaseerd op inschattingen vanuit de ontwikkelaar en expert judgement. Van het gegenereerde verkeer zal 80% (236 mvt/etmaal) worden ontsloten vanaf de Schipper Boonstraat via de Klimpstraat richting de Molenlaan. De overige 20% (59 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer wordt vanaf de Klimstraat richting de Langeveldstraat afgewikkeld. Vanaf de Langeveldstraat zal het verkeer zich evenredig verdelen richting het oosten en het westen. In figuur 2.7 is de verdeling van het verkeer weergegeven.



Figuur 2.7: Verkeersafwikkeling

Parkeren

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte zijn de gemeentelijke parkeernormen uit Nota Parkeernormen Texel 2015 gehanteerd. Voor het bepalen van het aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers wordt uitgegaan van het gemeentelijke parkeerbeleid, waarin staat dat per 3 woningen 1 bezoekersparkeerplaats aangelegd moet worden in de openbare ruimte. De berekende resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2:De parkeerbehoefte van het plangebied

<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Totaal parkeerplaatsen</i>
Rug-aan-rug, sociale huur	18	1,0 per woning	18 ppl
Rijwoning, sociale huur	8	1,7 per woning	13,6 ppl
Rijwoning, koop goedkoop	12	1,7 per woning	20,4 ppl
Twee-onder-een-kap, koop duur	4	1,7 per woning	6,8 ppl
Totaal	42		59 ppl



De totale parkeerbehoefte van het plangebied bedraagt 59 parkeerplaatsen. Gebaseerd op het gemeentelijke parkeerbeleid is er geen mogelijkheid voor het toepassen van dubbelgebruik om het benodigd aantal parkeerplaatsen te verlagen. Immers, het betreft in alle gevallen woningen waardoor er van dubbelgebruik van parkeerplaatsen geen sprake is.

Parkeeraanbod

In de openbare ruimte is binnen het plangebied een parkeeraanbod van 53 parkeerplaatsen. Daarnaast is in de stedenbouwkundige toelichting van de grondexploitatie aangegeven dat voor de twee-onder-een-kapwoningen voldoende ruimte is voor 2 parkeerplaatsen op eigen terrein per woning. Conform de gemeentelijke parkeernormen leidt dit tot een parkeeraanbod van 1,5 parkeerplaatsen per woning. Daarnaast geldt de garage voor 0,5 parkeerplaats. Dit betekent 2,0 parkeerplaats per kavel. In het plangebied worden 4 kavels gerealiseerd met een twee-onder-een-kapwoning, met in totaal 8 parkeerplaatsen. In het plangebied worden 53 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. Met 61 parkeerplaatsen in totaal wordt voldaan aan de parkeerbehoefte.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling van het gebied worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut.

Cumulatie met andere projecten

Er zijn voor zover bekend geen andere toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

3.1 Verkeer

De verkeersgeneratie van het plangebied bedraagt 295 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling is het spitsuur maatgevend, waarin doorgaans 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. In een gemiddeld spitsuur betekent dit een verkeerstoename van 30 mvt/uur. Vanaf de Schipper Boonstraat zal de volledige verkeersgeneratie ontsloten worden via de Klimpstraat.

De verkeerstoename op de omliggende wegen is dermate klein dat dit niet tot knelpunten zal leiden in de afwikkeling van het verkeer op wegvakniveau.

In de huidige situatie is de Schipper Boonstraat een doodlopende weg. Door de planontwikkeling zal de Schipper Boonstraat intensiever worden gebruikt, maar de weg heeft voldoende capaciteit om het gegenereerde verkeer af te wikkelen.

Bij de afwikkeling van verkeer zijn kruispunten doorgaans maatgevend. Het belangrijkste kruispunt is de kruising Schipper Boonstraat – Klimpstraat. Gezien de capaciteit van het kruispunt zal de ontwikkeling van het plangebied niet leiden tot problemen voor de verwerking van het verkeer.

De toename in de verkeersgeneratie zal niet leiden tot knelpunten in de verkeersveiligheid. Alhoewel er geen fietsstroken aanwezig zijn in de Schipper Boonstraat en de Klimpstraat, is wegens de lage maximumsnelheid en de inrichting van de wegen de verkeersveiligheid van fietsers gewaarborgd.

Negatieve effecten op het aspect verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Het plangebied kan worden aangemerkt als binnenstedelijk. De voorkeursgrenswaarde bedraagt $L_{den} = 48$ dB en de maximale grenswaarde $L_{den} = 63$ dB. De wegen in de directe nabijheid van het plangebied betreffen allen 30 km/uur wegen met lage verkeersintensiteiten (akoestisch niet relevant). De Vuurtorenweg is een 60 km-weg met een zonebreedte van 200 meter. Dit geldt tevens voor het 60 km-gedeelte van de Molenlaan. De Molenlaan wordt een 30 km-weg bij de komgrens.

Met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) zijn contourberekeningen uitgevoerd op basis van bovenstaande gegevens (Geomilieu, versie 2021.1).

De berekende $L_{den} = 48/53$ dB geluidbelastingscontouren zijn gegeven in onderstaande figuren 4.1 (Vuurtorenweg) en 4.2 (Molenlaan). De contouren zijn inclusief de voorgeschreven aftrek van 5 dB op basis van art. 110g Wgh. De groene contour is hierbij de 48 dB contour en de rode contour de 53 dB contour. In de berekening voor de Molenlaan is het 60 km/30 km-deel samengenomen in het resultaat (worst-case).



Figuur 4.1 Geluidcontouren vanwege de Vuurtorenweg



Figuur 4.2 Geluidcontouren vanwege de Molenlaan

Uit figuur 4.1/4.2 blijkt dat de voorkeursgrenswaarde (inclusief de aftrek op basis van art. 110g Wgh) van $L_{den} = 48$ dB niet wordt overschreden. Opgemerkt daarbij nog dat de verkeersstellingen afkomstig zijn van drukker vakantieperioden. Jaargemiddeld zal de geluidbelasting naar verwachting lager zijn.

Lawaai vanwege bedrijven en/of industrie

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en bedrijvigheid te kunnen maken, wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten, bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies.

De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/rustig buitengebied is:

"Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied."

De definitie van een gemengd gebied is:

"Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend."

Het plangebied ligt in een gebied met onder andere woningen, sportvelden, een begraafplaats, een basisschool, recreatieterrainen en een ontsluitingsroute, waardoor gesproken kan worden van een gemengd gebied.

Ten zuiden van het plangebied ligt een begraafplaats. De richtafstand van een begraafplaats is 10 meter in een rustige woon-omgeving/rustig woongebied. Gezien het feit dat het plangebied in een gemengd gebied ligt, kan de richtafstand met één stap worden verkleind. Hierdoor wordt de richtafstand 0 meter. Aan deze richtafstand wordt voldaan en de begraafplaats is (ook uit de aard van een begraafplaats) geen belemmering voor het plan. Bovendien is de begraafplaats gelegen binnen een boomsingel in een groene en rustige omgeving. Deze situatie wordt niet aangetast. Vanuit de Wet op de lijkbezorging en het Besluit op de lijkbezorging zijn er, behalve het advies van een rustige omgeving, geen specifieke locatie-eisen aan een begraafplaats.

Aan de noord- en westzijde van het plangebied is een sportterrein gesitueerd. Op basis van de VNG-publicatie geldt voor een "veldsportcomplex (met verlichting)" een richtafstand van 30 meter in gemengd gebied. Aan deze richtafstand wordt niet voldaan; de afstand van het kleinere trainingsveld tot aan het meest nabijgelegen nieuwe bouwvlak bedraagt 24 meter. De afstand van het hoofdveld tot het meest nabijgelegen bouwvlak bedraagt eveneens 24 meter. Beide velden zijn omzoomd met een hoge groene boomsingel. De lichtmasten zijn van een kleinere afmeting dan de hoogte van de boomsingel. Hierdoor fungeert de boomsingel als buffer tussen de naar schuin-beneden gerichte verlichting bij het sportveld en de woningen en kan significante lichthinder worden uitgesloten.

Voor het sportterrein geldt verder dat voor het trainingsveld plannen zijn voor tijdelijke woningbouw. Zolang daar nog geen sprake van is, wordt het trainingsveld gebruikt door de Omnivereniging; het gebruik is niet intensief en niet frequent.

Indien de tijdelijke woningbouw doorgaat, verhuist de Omnivereniging naar het hoofdveld. Verder worden er momenteel geen competitiewedstrijden (voetbal) gespeeld en het ligt niet in de verwachting dat er in de toekomst weer volop gevoetbald (of andere buitensport) gaat worden. Het sportveld direct achter de school blijft (geheel of gedeeltelijk) beschikbaar voor sportactiviteiten en gymonderwijs. De gemeente Texel is eigenaar van de sportvelden en zal bij eventueel toekomstig gebruik rekening houden met de omgeving om mogelijke overlast in de omgeving te beperken.

Samenvattend kan worden gesteld dat het huidige en naar verwachting toekomstig gebruik van het sportterrein kleinschalig/beperkt is. Hinder voor de omgeving ter plaatse van het plangebied wordt niet verwacht. Andersom geldt dat het sportterrein niet wordt belemmerd in het gebruik omdat het Activiteitenbesluit van toepassing is, waarbij stemgeluid vanwege sporters buiten beschouwing wordt gelaten.

Tenslotte is ten noorden van het plangebied een school aanwezig met schoolplein. De afstand van het meest nabijgelegen bouwvlak tot aan het schoolplein bedraagt circa 40 meter, zodat ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstand. Omdat bestaande woningen dicht bij zijn gesitueerd en er geen klachten omtrent geluid bekend zijn, mag worden verwacht dat binnen het plangebied eveneens geen geluidhinder vanwege de school mag worden verwacht. Vanuit de demografische ontwikkelingen ligt het niet voor de hand dat de school nog gaat groeien.

Samenvattend kan worden gesteld dat het aspect milieuzonering/geluid geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit plan.

3.3 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling (woningen) behoort tot een categorie van gevallen die in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is aangewezen als een categorie die in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (bijlage 3A, voorschrift 3A.2: Aangewezen ingevolge artikel 4, eerste lid, worden woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat).

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (2020) geldt er in de directe omgeving van het projectgebied een gemiddelde concentratie fijnstof (PM_{10}) van minder dan $18 \mu g/m^3$, een gemiddelde concentratie fijnstof ($PM_{2,5}$) van minder dan $10 \mu g/m^3$ en een gemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO_2) van $10 \mu g/m^3$. De norm voor fijnstof PM_{10} en stikstofdioxide ligt op $40 \mu g/m^3$; die van fijnstof $PM_{2,5}$ op $25 \mu g/m^3$.

De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie ligt voor PM_{10} op $20 \mu g/m^3$ en voor $PM_{2,5}$ op $10 \mu g/m^3$. Aan deze advieswaarden wordt voldaan. Binnen het plangebied is sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit.

3.4 Bodem en water

Bodem en grondwater

Gelet op de nieuwe woonfunctie van het projectgebied, wordt verontreiniging van bodem en grondwater door deze functie niet verwacht.

Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 en een asbest in grondonderzoek conform NEN 5707 uitgevoerd. In zowel de boven- als de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetoond. De gehalten aan PFAS hebben de toepassingsnormen voor het toepassen van grond en baggerspecie op land

en in oppervlaktewater niet overschreden. Zowel zintuiglijk als analytisch zijn geen verhoogde concentraties aan asbest aangetoond. In het grondwater zijn geen verhoogde concentraties aan de geanalyseerde parameters aangetoond. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek is geen aanvullend of nader onderzoek noodzakelijk. De kwaliteit van de bodem en grondwater is geschikt voor de toekomstige woonfunctie.

Waterkwaliteit en -kwantiteit

De ambitie van het hoogheemraadschap Hollands-Noorderkwartier is om 100% van het hemelwater van nieuwe oppervlakken 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. Er 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). Voor de ontwikkeling wordt een gescheiden stelsel aangelegd door de initiatiefnemer. Het uitgangspunt is het 100% afkoppelen van schoon hemelwater van het rioleringsstelsel. Bij toepassing van een gescheiden stelsel zal een inschatting worden gemaakt naar potentieel vervuilde oppervlakken (parkeerterreinen) en schone verhardingen (pleinen en daken). Voor de nieuwe bebouwing worden uitlogbare materialen zoveel mogelijk voorkomen. Indien materialen als koper, lood en zink worden gebruikt, is voor de afvoer van hemelwater maatwerk vereist.

Door de planontwikkeling zal het verhard oppervlak toenemen hetgeen zal worden gecompenseerd door het inrichten van nieuwe waterberging. De waterberging van dit plangebied vindt voornamelijk aan de randen plaats. Hiervoor worden bestaande watergangen verbreed en aan de zijde van het vakantiepark 't Eibernest en de begraafplaats een waterpartij gerealiseerd.

Het plangebied ligt volgens de Legger Waterveiligheid van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier niet binnen de kern- en beschermingszone van een waterkering zodat het project geen negatieve invloed heeft op de waterveiligheid in de omgeving.

3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Risico's zware ongevallen

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van risicovolle inrichtingen. Ook worden in de nabijheid van het plangebied geen gevaarlijke stoffen vervoerd over het spoor, de weg of door buisleidingen met een externe werking.

Tot slot wordt opgemerkt dat met het plan geen risicobronnen worden gecreëerd. Ook in zoverre is er geen significant negatief effect op de risico's op zware ongevallen.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal het bebouwde oppervlak toenemen ten opzichte van de huidige bebouwing. Dit zal worden gecompenseerd door middel van het inrichten van nieuwe waterberging. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

3.6 Ecologie

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn de 'Waddenzee' en de 'Duinen en Lage Land Texel' (zie figuur 2.3). Het plangebied ligt buiten de grenzen van de Natura 2000-gebieden, maar de ontwikkeling van het plangebied zou wel kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden in de omgeving. In het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) moet beoordeeld worden of het plan leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van de beschermde habitats en de habitats van soorten binnen de Natura 2000-gebieden.

Voor de gebruiksfase is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator. Uit de berekening blijkt dat de maximaal berekende stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar bedraagt tijdens de gebruiksfase.

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De dichtstbijzijnde NNN-gebieden liggen op circa 75 meter afstand. Gelet op de woonfunctie van het plangebied, heeft dit gebied naar verwachting geen invloed op deze gebieden.

Soortenbescherming

Ten behoeve van de soortenbescherming is een ecologische quickscan uitgevoerd. Met betrekking tot de beschermde soorten Waterspitsmuis, de Noordse woelmuis, de Poelkikker wordt nader onderzoek verricht naar de mogelijke aanwezigheid in het plangebied. Met betrekking tot de rugstreeppad wordt onderzoek verricht naar het daadwerkelijke gebruik van voortplantingswater en landhabitat in het plangebied.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied noch in de directe omgeving ervan liggen monumenten, Het plangebied heeft geen directe relatie met de cultuurhistorische aspecten van De Cocksdorp. Het plan wordt ingepast in de omgeving.

Archeologie

Het plangebied heeft een lage archeologische verwachting (categorie 5). Gezien de lage verwachting, is de trefkans op archeologie verwaarloosbaar.

Geconcludeerd wordt dat met betrekking tot de aspecten cultuurhistorie en archeologie geen negatieve effecten worden verwacht.

3.8 Aanlegwerkzaamheden

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9 Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de effecten van de ontwikkeling van het projectplan voor veel van de omgevingsaspecten beperkt zijn, waarbij geen mitigerende maatregelen aan de orde zijn.



Met betrekking tot het aspect waterkwaliteit dient een gescheiden rioolstelsel te worden gerealiseerd. Daarnaast dient met betrekking tot het aspect waterkwantiteit voldoende waterberging te worden gerealiseerd.

Verder kunnen met het oog op de werkzaamheden tijdens de realisatiefase maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij gaat het om de mogelijke gevolgen (geluid, verkeer en trillingen) voor de direct omwonenden. Dit zal bij de verdere uitwerking van de plannen nader moeten worden geconcretiseerd.

Met betrekking tot de soortenbescherming wordt nader onderzoek verricht naar de mogelijke aanwezigheid van de beschermde soorten Waterspitsmuis, de Noordse woelmuis en de Poelkikker in het plangebied. Met betrekking tot de rugstreeppad wordt onderzoek verricht het daadwerkelijke gebruik van voortplantingswater en landhabitat in het plangebied. Indien nodig wordt een ontheffing Wnb aangevraagd. Deze ontheffing wordt in de regel afgegeven onder de voorwaarde dat er mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgevoerd. Verder geldt dat er met betrekking tot de vogelsoorten rekening moet worden gehouden met het broedseizoen. Te allen tijde dient wel rekening gehouden te worden met de Algemene Zorgplicht.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat - gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten - geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Daarbij is het wel van belang dat de maatregelen worden getroffen zoals beschreven in paragraaf 3.9 van deze notitie. In dat geval is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan.