

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling **Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

‘STATIONSOMGEVING HANZELIJN, 1^E HERZIENING’

Naam: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening

Datum: Mei 2020

Versie: Concept

Opsteller: S.Slijkhuis

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	3
HOOFDSTUK 2	KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN	5
HOOFDSTUK 3	BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN	7

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Het bestemmingsplan Stationsomgeving Hanzelijn is op 2 februari 2013 vastgesteld en in augustus 2013 onherroepelijk geworden. Een groot deel van de wijk Stationskwartier is anno 2020 gerealiseerd en in ontwikkeling. Het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening' ziet toe op de ontwikkeling van de gronden aan de noordrand van de stationsomgeving langs de Willem Hendrik Zwartallee voor in totaal 14 woningen. De ontwikkelingsmogelijkheden binnen de Stationsomgeving Hanzelijn zijn gekoppeld aan uitwerkingsbevoegdheden. In dit geval hebben de gronden binnen het plangebied voornamelijk de bestemming 'Wonen- Uit te werken', maar voor een deel ook 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Om deze reden is gebruikmaking van de uitwerkingsbevoegdheid niet mogelijk en is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk.

Vanuit het ruimtelijke spoor is een vormvrije toets aan het Besluit Milieueffectrapportage noodzakelijk. In dit document worden de milieueffecten van deze ontwikkeling beschouwd. Eerst wordt een nadere toelichting op de M.e.r.-beoordeling gegeven.

M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit. In voorliggend geval gaat het om directe eindbestemmingen en is sprake van een besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voorliggende ontwikkeling is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: *'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'*. Het realiseren van 14 woningen is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

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 m² of meer.*

In voorliggend geval is geen sprake van het realiseren van een aaneengesloten gebied van 2000 of meer woningen, er worden 14 woningen gerealiseerd. Van een directe m.e.r.-plicht is dan ook geen sprake. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Voorliggende aanvraagnotitie voorziet hierin.

Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inhoudelijk gaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling in op de *mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* als gevolg van het initiatief. Deze belangrijke nadelige gevolgen worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt:

- De kenmerken van de activiteit;
- De plaats van de activiteit (ligging en samenhang met andere activiteiten (cumulatie));
- De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

Betrokken partijen

Bij het project zijn Rotij Planontwikkeling en de gemeente Kampen betrokken. Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Kampen het bevoegd gezag. Daarnaast worden de provincie Overijssel, het Waterschap Drents Overijsselse Delta en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het project betrokken en zal het bestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) naar deze partijen worden toegezonden.

Leeswijzer

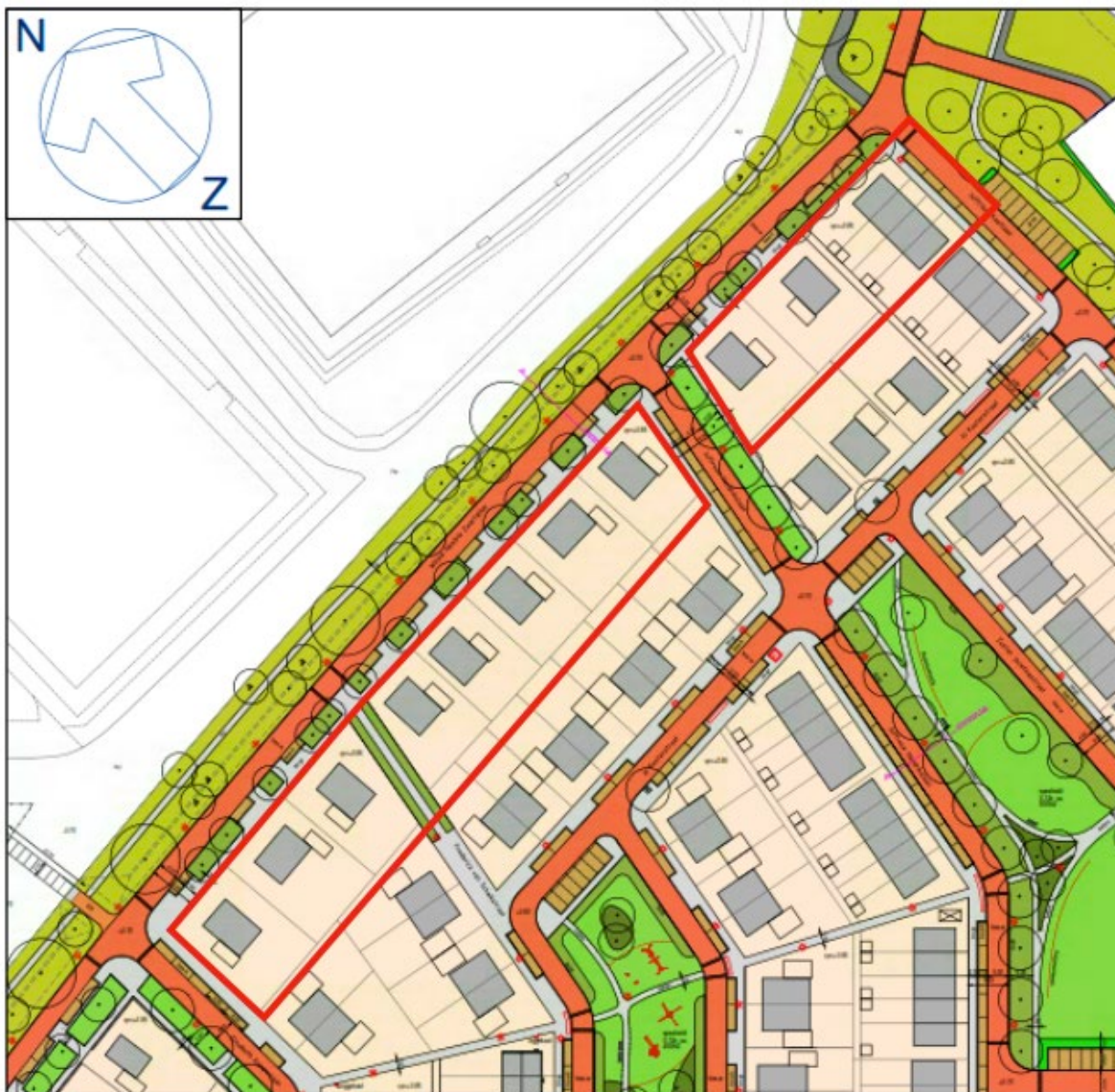
In hoofdstuk 2 wordt het voornemen beschreven. Daarbij komen aanleiding, achtergronden en uitgangspunten aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voornemen. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

HOOFDSTUK 2 KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling, de projectlocatie en eventuele (samenhangende) ontwikkelingen in de omgeving waarmee rekening dient te worden gehouden.

Voorgenomen ontwikkeling

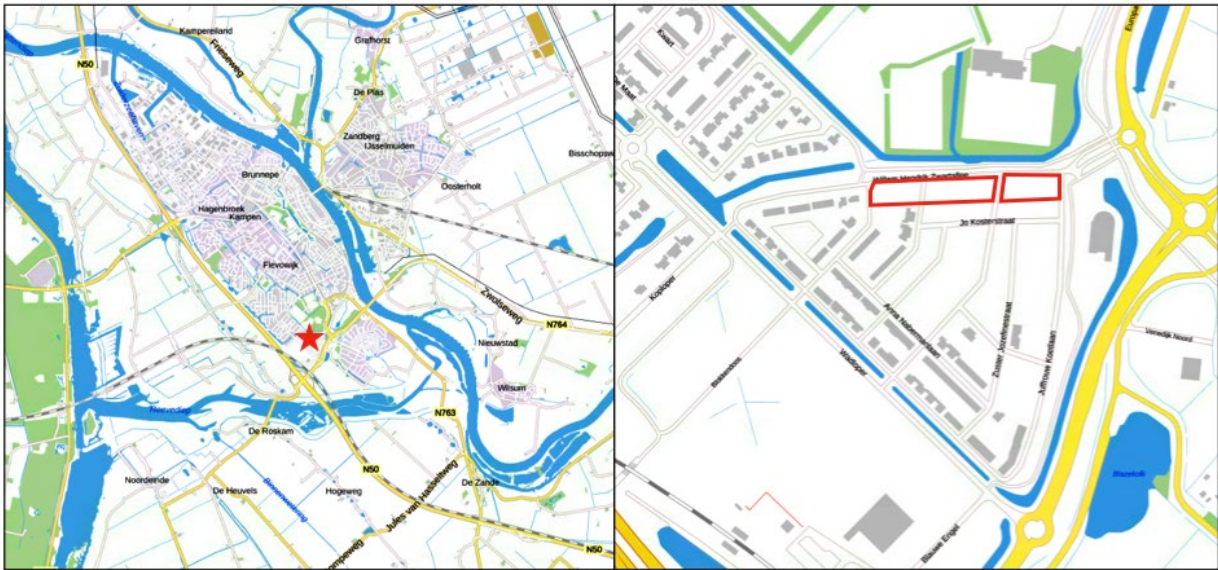
Het voornemen bestaat uit het tot ontwikkeling brengen van de gronden aan de noordrand van het stationskwartier langs de Willem Hendrik Zwartallee voor in totaal 14 grondgebonden woningen. Op basis van de huidige plannen gaat het om 10 vrijstaande woningen en 4 rijwoningen. Hieronder is de stedenbouwkundige opzet van de gewenste situatie weergegeven, het projectgebied is rood omlijnd.



Afbeelding 1: Gewenste situatie plangebied (Bron: Rotij planontwikkeling)

Locatiekenmerken

Het projectgebied is gelegen aan de Willem Hendrik Zwartallee aan de noordrand van de wijk Stationsomgeving Hanzelijn in de Kampen. De ligging van het projectgebied (rode omlijning en rode ster) ten opzichte van de directe omgeving en de kern Kampen is indicatief weergegeven in afbeelding 2.



Afbeelding 2: Ligging projectgebied (bron: ArcGIS)

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor het bouwen van de nieuwe woningen en bijbehorende voorzieningen zal gebruik worden gemaakt van natuurlijke hulpbronnen in de aanlegfase. De nieuwe woningen worden niet aangesloten op het gasnet en gaan in de gebruiksfase duurzaam om met energie. Er is geen sprake van sloop.

Verontreiniging en hinder

In de sloop- en bouwfase kan sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging, de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur, is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van het woongebruik geen nadelige effecten op het milieu en de omgeving plaatsvinden. Zoals in hoofdstuk 3 wordt geconstateerd is er geen sprake van een onevenredige aantasting van beschermende natuurgebieden en/of het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. De woningen worden op een verkeersveilige manier ontsloten op de Willem Hendrik Zwartallee, zodat van verkeersonveiligheid geen sprake is.

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voornemen relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven gaat het om het realiseren van 14 woningen. Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, bodem en ecologie waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn door diverse externe bureaus onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

Verkeer

De vrijstaande woningen in plangebied worden via een eigen in- en uitrit ontsloten op de Willem Hendrik Zwartallee. De rijwoningen worden ontsloten via de Juffrouw Koetlaan. De Willem Hendrik Zwartallee en Juffrouw Koetlaan zijn net als de andere infrastructuur in de nieuwbouwwijk Stationsomgeving Hanzelijn ontworpen voor het kunnen verwerken van de verkeersgeneratie van de te bouwen woningen en andere voorkomende functies in de wijk. De weg ontsluit in het oosten op de Europa Allee en vervolgens op de N764.

Voor de verkeersgeneratie is gerekend met de kengetallen uit de CROW publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)'. In de publicatie van de CROW is de verkeersgeneratie per functie uiteengezet. Daarnaast wordt hierin een minimaal en maximaal aantal verkeersbewegingen voor de functies aangegeven. In voorliggend geval is uitgegaan van het gemiddelde. Voor de berekening is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk / gemeente Kampen (bron: Nota parkeernormen Kampen)
- Stedelijk gebied: rest bebouwde kom.

In voorliggend geval heeft het voornemen betrekking op 10 vrijstaande en 4 tussen/hoekwoningen.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten ontstaat qua verkeersgeneratie als gevolg van het project het volgende beeld:

Functie	Verkeersbewegingen per woningtype per weekdag (gemiddeld)	Aantal woningen	Totaal aantal verkeersbewegingen per weekdag (gemiddeld)
Koop, huis, vrijstaand	8,2	10	82
Koop, huis, tussen/hoek	7,1	4	28,4
Totaal			110,4

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren woningen komt afgerond neer op gemiddeld 110 verkeersbewegingen per weekdagemaal.

Ten opzichte van de bestaande planologische mogelijkheden een uit te werken woonbestemming, zonder directe bouw mogelijkheden, neemt de verkeersgeneratie toe. Het plangebied is echter al wel bestemd voor de toekomstige ontwikkeling van woonfuncties. De infrastructuur van de wijk is hierop afgestemd.

Geconcludeerd wordt dat de verkeerssituatie niet leidt tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Geluid (weg- en railverkeerslawaaï en industrielawaai)

Binnen het projectgebied worden 14 nieuwe geluidsgevoelige objecten gerealiseerd. Van deze woningen gaat in de gebruiksfase geen geluidshinder uit. Onder het kopje 'tijdelijke hinder' wordt ingegaan op de tijdelijke geluidshinder in de aanlegfase.

Het aspect geluid leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Luchtkwaliteit

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

Beoordeling

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling gaat uit van het planologisch toestaan van 14 nieuwe woningen in de wijk Stationsomgeving Hanzelijn. Via de NIBM-tool is een worst-case berekening gemaakt voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit. Voor het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van dezelfde verkeersbewegingen als berekening de verkeersparagraaf van het bestemmingsplan en de AERIUS-berekening. Hieronder wordt de NIBM-berekening weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	110
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	PM ₁₀ in µg/m ³
	0,09
	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit de berekening blijkt dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging.

Tot slot wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen'.

Water

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Stationsomgeving Hanzelijn (2013)' heeft de gemeente Kampen het op dat moment nog Waterschap Groot Salland ingelicht over het plan voor de stationsomgeving. De bestemming en de grootte van het plan hebben een behoorlijke invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. In samenwerking met het waterschap is een rioleringsplan en waterhuishoudkundig plan gemaakt. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijke wateraspecten voor het Stationsgebied, waar het projectgebied een onderdeel van is.

Grondwater

De gemeente Kampen heeft samen met het waterschap een grondwatermeetnet. Deze gegevens zijn beschikbaar rond het gebied Stationslocatie. Om op de locatie zelf een goed inzicht te krijgen in de heersende grondwaterstand zijn peilbuizen geplaatst en gedurende één jaar gemonitord. Deze gegevens zijn nodig om de aanleghoogte te bepalen en te voldoen aan de droogleggingseisen voor het woongebied.

Oppervlaktewater/watersysteem

De nieuwbouwwijk is gesitueerd aan de rand van de bebouwde kom van de kern Kampen en heeft een behoorlijke omvang. De waterafvoer vanuit het gebied Stationslocatie naar stedelijk watersysteem Kampen vindt plaats door middel van twee aanwezige duikers naar de hoofdwatgangen gelegen in en rond het plan De Maten. De hoofdwatgang Middenwetering watert af op het hoofdafwateringskanaal langs de Flevoweg en wordt bemalen door het uitwateringsgemaal Roggebot.

In het uitwateringskanaal langs de Flevoweg in het landelijk gebied wordt een zomerpeil van 0,70 m -NAP en een winterpeil van 0,85 m -NAP gehanteerd. Het watersysteem Kampen sluit aan bij het zomerpeil van het landelijk gebied. Op de overgang tussen het landelijk en stedelijk gebied is een stuw geplaatst om het stedelijk gebied en landelijk gebied te scheiden. Met behulp van de stuw wordt in het stedelijk gebied een zomer- en winterpeil gehanteerd van circa 0,70 m -NAP. Bij regenval werkt de stuw als doseerinrichting naar het landelijk gebied. Het water wordt geborgen in het watersysteem van het stedelijk gebied. De stuwconstructie is voorzien van een vistrap. De verbindingen tussen oppervlaktewater dienen goed passeerbaar te zijn voor vissen.

Regenwater en vuilwater wordt gescheiden afgevoerd. Het regenwater wordt afgekoppeld waardoor de hydraulische afvoer van het plangebied het rioleringsstelsel niet overbelast. Regenwater afkomstig van wegen en dakvlakken wordt bovengronds en/of ondergronds afgevoerd naar een wadi en/of infiltratievoorziening. Het regenwater wordt zolang mogelijk in het plangebied vastgehouden en/of geborgen in wadi's en/of infiltratievoorziening en in de waterberging van het oppervlaktewater. Er moet duurzaam omgegaan worden met hemelwater volgens het principe "vasthouden, bergen, afvoeren" hetgeen ook geldt voor particulier terrein.

De aanleg van watergangen wordt uitgevoerd met flauwe natuurvriendelijke oevers en er wordt rekening gehouden met de ecologische waarde van het oppervlaktewater. De minimale waterdiepte in watergangen is 1,00 m.

Hemelwater

Voor de waterafvoer van de wijk is de intentie om hemelwater en vuilwater te scheiden. Het regenwater wordt afgekoppeld, zodat de hydraulische afvoer van het plangebied het rioleringsstelsel niet overbelast. Het regenwater afkomstig van dakvlakken, wegen en groenvoorzieningen loost bovengronds op wadi's of ondergronds op een infiltratievoorziening. Overtollig hemelwater (bij extreme weersomstandigheden) loost op watergangen in het plangebied die dienst doen als retentie. De retentie loost gedoseerd (debietbegrenzer) op het hoofdwatgangenstelsel van het stedelijk gebied van Kampen. De toe te passen materialen van afwaterend verhard oppervlak moeten duurzame niet uitlogbare bouwmaterialen zijn. Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op eigen terrein moeten duurzaam worden onderhouden om de waterkwaliteit in het gebied te handhaven. Schoon hemelwater wordt zo min mogelijk vermengd met minder schoon hemelwater. Vervuild hemelwater bijvoorbeeld afkomstig van parkeerterrein en/of busstation wordt afgevoerd middels een "verbeterd gescheiden" rioleringsstelsel. De first-flush wordt geloosd naar een DWA-riool.

Riolering

Het rioleringsstelsel voor vervuild afvalwater bestaat uit een DWA-stelsel dat onder vrijverval loost op een hoofdrioolgemaal. Het rioolwater moet door hoofdrioolgemaal Stationslocatie door middel van een persleiding verpompt worden naar het rioleringsstelsel Kampen. De persleiding loost in de ontvangstput voor het hoofdgemaal Kampen hetgeen eigendom is van het Waterschap. Vanuit het hoofdgemaal van Waterschap wordt het rioolwater samen met het rioolwater uit de kern Kampen naar de RWZI-Kampen getransporteerd.

Regenwater en vuilwater wordt gescheiden afgevoerd. Het regenwater wordt afgekoppeld waardoor de hydraulische afvoer van het plangebied het rioleringsstelsel niet overbelast. Regenwater afkomstig van wegen en dakvlakken wordt bovengronds en/of ondergronds afgevoerd naar een wadi en/of infiltratievoorziening. Het regenwater wordt zolang mogelijk in het plangebied vastgehouden en/of geborgen in wadi's en/of infiltratievoorziening en in de waterberging van het oppervlaktewater. Er moet duurzaam omgegaan worden met hemelwater volgens het principe "vasthouden, bergen, afvoeren", hetgeen ook geldt voor particulier terrein. Schoon hemelwater wordt zo min mogelijk vermengd met minder schoon hemelwater. Vervuild hemelwater bijvoorbeeld afkomstig van parkeerterrein en/of busstation wordt afgevoerd door middel van een "verbeterd gescheiden" rioleringsstelsel. De first-flush wordt geloosd naar een DWA-riool.

Het waterschap Drents Overijsselse Delta is geïnformeerd over de ontwikkeling van 14 woning door middel van het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening' door gebruik te maken van de digitale watertoets¹. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de zogenaamde 'normale procedure' van de watertoets wordt toegepast met bijbehorende uitgangspuntennotitie.

Gelet op de reeds plaatsgevonden afstemming tussen waterschap en gemeente in het kader van de planvorming voor de Stationsomgeving Hanzelijn, worden geen belemmering verwacht voor de ontwikkeling van 14 woningen door het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening'. Geconcludeerd wordt dat het aspect water niet leidt tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

¹ Watertoets uitgangspunten Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening, 19 mei 2020

Bodemkwaliteit

In voorliggend geval worden woningen gerealiseerd. Deze functie heeft geen negatieve uitwerking op de bodemsituatie en daarmee tevens geen belangrijke milieugevolgen. Binnen het plangebied heeft tevens reeds bodemonderzoek plaatsgevonden naar de bodemkwaliteit. In het bestemmingsplan wordt hier nader op in gegaan.

Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Nederlands Natuurnetwerk (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Volgens het wettelijk kader ten aanzien van gebiedsbescherming zoals vastgelegd in de Wet natuurbescherming zal Nederland aan de hand van een vergunningstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Hiernaast is het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. In onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebied en het NNN weergegeven.



Afbeelding 3: Ligging projectgebied t.o.v. Natura 2000 en NNN (Bron: Provincie Overijssel)

Natura 2000 (stikstofdepositie)

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft het gebied 'Rijntakken' dat is gelegen op circa 820 meter afstand van het projectgebied.

Ten behoeve van het voornemen zijn, in het kader van de stikstofdepositie als gevolg van het project, zijn door BJZ.nu berekeningen uitgevoerd met de AERIUS calculator 2019a². Uit de berekeningen komt naar voren voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

Natuur Netwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij' - principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Zoals waar te nemen in afbeelding 3 is het projectgebied (rode ster) niet gelegen binnen het NNN. De concreet begrensde NNN is gelegen op een afstand van circa 300 meter van het plangebied, aan de overzijde van de N50. Gezien het feit dat sprake is van een ontwikkeling buiten de concreet begrensde NNN wordt geconcludeerd dat deze niet leidt tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN.

Soortbescherming

Wat betreft de soortbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

In het kader van de planontwikkeling voor de Stationsomgeving Hanzelijn zijn in de periode 2007-2010 verschillende onderzoeken naar flora en fauna in het plangebied uitgevoerd vanwege de aanwezigheid van onder andere broedvogels(ganzen) en vleermuizen. De toetsende instantie (provincie Overijssel) heeft hierover aangegeven dat het verlies aan ganzengebied ter plaatse van de planlocatie ondergeschikt is aan de algehele ontwikkeling in relatie tot de Hanzelijn. Voor de vleermuizen is een strategie aangehouden om ze te ontzien en de mogelijkheid te geven zich te hervestigen.

Het uitgevoerde onderzoek gaf aan dat voor de aanwezige Bittervoorn, Grote modderkruiper en Kleine modderkruiper het noodzakelijk is een ontheffing aan te vragen. Voor de strikt beschermde Grote modderkruiper is het noodzakelijk nieuw leefgebied in of in de nabijheid van het plangebied te creëren. Het wordt aangeraden om in overleg met een ter zake deskundige, eventueel in overleg met de toetsende instantie DLG, te bespreken wat in deze situatie de mogelijkheden zijn. Er worden hier voor zowel de Grote als de Kleine modderkruiper biotopen gemaakt.

Door bureau Ecogroen Advies is in oktober 2011 voor de Bittervoorn, Kleine modderkruiper en Grote modderkruiper een werkprotocol opgesteld. Het werkprotocol heeft tevens betrekking op broedvogels.

Als gevolg van de doorvoering van de 'Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet' is het in veel gevallen niet meer noodzakelijk om ontheffing annex artikel 75 van de Flora- en faunawet (inmiddels artikel 9.6 lid 5 Wet natuurbescherming) aan te vragen (Dienst Regelingen 2009a). Indien beoordeeld wordt dat de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats niet in gevaar komt, is het aanvragen van ontheffing niet noodzakelijk. Het ecologisch werkprotocol gaat in op de mitigerende maatregelen die getroffen moeten worden om de functionaliteit van het leefgebied van de aanwezige soorten te bewaren, waardoor het aanvragen van ontheffing niet noodzakelijk is.

² AERIUS Berekening Stationsomgeving Hanzelijn, 1^e herziening, BJZ.nu, mei 2020

In het najaar van 2011 zijn de sloten afgedamd en zijn de grote en kleine modderkruipers en bittervoorn weggevangen en overgebracht naar geschikte watergangen in de omgeving.

De maatregelen voor broedvogels betreffen preventieve maatregelen, die worden genomen om het broeden van vogels in het gebied tegen te gaan. Het betreft met name het verwijderen van de aanwezige opgaande beplanting en de sloop van de nog aanwezige opstallen. Deze dienen te worden uitgevoerd in de periode tussen december en maart. De werkzaamheden zijn inmiddels afgerond. Voorafgaand daaraan heeft een broedvogelinspectie plaatsgevonden.

Voorliggende ontwikkeling betreft een uitwerking van reeds voorziene woningbouw voor een deel van de gronden binnen de Stationsomgeving. De gronden liggen reeds braak en maken reeds onderdeel uit van de bouwplaats die het stationskwartier de afgelopen jaren is. Gelet hierop is de ecologische waarde van het gebied laag en wordt een actualiserend ecologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Conclusie ecologie

Het aspect ecologie leidt niet tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Door preventieve maatregelen is het broeder van beschermde soort in het gebied tegengegaan.

Tijdelijke hinder

Met een ruimtelijke ontwikkeling kan ook tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gepaard gaan. In voorliggend geval zal gedurende de bouwfase enige hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging en goede ontsluiting van de locatie is er geen noodzaak om verkeer tijdelijke om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen.

Verder is via de stikstofdepositieberekening de stikstofdepositie in de aanlegfase onderzocht. Uit de berekening van de aanlegfase volgt dat bij de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j waardoor als gevolg van de aanlegfase geen sprake is van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

Cumulatie

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd.

In voorliggend geval vinden in het noordelijk deel van de wijk niet gelijktijdig met de bouw van de 14 woningen bouwwerkzaamheden plaats. In het zuidelijke deel de Stationsomgeving Hanzelijn is dit mogelijk wel het geval. Gelet op de grote afstand van elkaar zal er geen sprake zijn van een cumulatie van stof- en of geluidshinder. Ook bouwverkeer neemt een andere route voordat het opgaat in het normale verkeer. Uit de stikstofberekeningen voor de bouwprojecten in de wijk is gebleken dat geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j, waardoor als gevolg van de aanlegfase ook gecumuleerd geen sprake is van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Dit hoofdstuk dient als samenvatting van de conclusies van de hoofdstukken 2 en 3. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit aan onderstaande criteria getoetst en een eindafweging gemaakt.

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Kenmerken van de activiteit

Het voornemen betreft het slopen en saneren van de bestaande bedrijfsbebouwing en verhardingen en het realiseren van 14 woningen. Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het project;
- hinder.

Omvang

De ontwikkeling is gelet op de schaal van Kampen zeer kleinschalig van omvang. Het voornemen betreft een nadere uitwerking van de reeds bestaande bouwplannen in de Stationsomgeving Hanzelijn. Geconcludeerd wordt dat dit project ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.- plicht blijft.

Hinder

Tijdens de uitvoering van het voornemen kan tijdelijk geluid- en stofhinder optreden vanuit de bouwplaats en door het bouwverkeer. Uit het ecologische onderzoek en de stikstofberekening is verder gebleken dat de voorgenomen activiteiten in de aanlegfase niet tot wettelijke consequenties in het kader van gebieds- en soortbescherming leiden.

Qua gebiedsbescherming wordt ten aanzien van NNN geconcludeerd dat er geen hinder optreedt. Ten aanzien van Natura 2000-gebied wordt geconcludeerd dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van het voornemen geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Plaats van de activiteit

Het projectgebied is geheel binnen grondgebied van de gemeente Kampen gelegen in de nieuwbouwwijk Stationsomgeving Hanzelijn. De voorgenomen activiteit is niet gelegen in beschermd gebied in het kader van waterhuishouding of natuur.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

In voorliggend geval vinden in het noordelijk deel van de wijk niet gelijktijdig met de bouw van de 14 woningen bouwwerkzaamheden plaats. In het zuidelijke deel de Stationsomgeving Hanzelijn is dit mogelijk wel het geval. Gelet op de grote afstand van elkaar zal er geen sprake zijn van een cumulatie van stof- en of geluidshinder. Ook bouwverkeer neemt een andere route voordat het opgaat in het normale verkeer. Uit de stikstofberekeningen voor de bouwprojecten in de wijk is gebleken dat geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j, waardoor als gevolg van de aanlegfase ook gecumuleerd geen sprake is van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen

Voor de beoordeling van eventuele belangrijke nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

- Het bereik van het effect (geografische zone en de grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat de ontwikkeling op de relevante milieuaspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, ecologie (waaronder stikstof) geen belangrijke structurele nadelige en onomkeerbare milieugevolgen met zich meebrengt. De ontwikkeling gaat wel gepaard met tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar deze zullen na afronding volledig vervallen.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt.