
MER-BEOORDELING BOVEN- HAVENKWARTIER

Gemeente Kampen

19 november 2025

RHO ADVISEURS



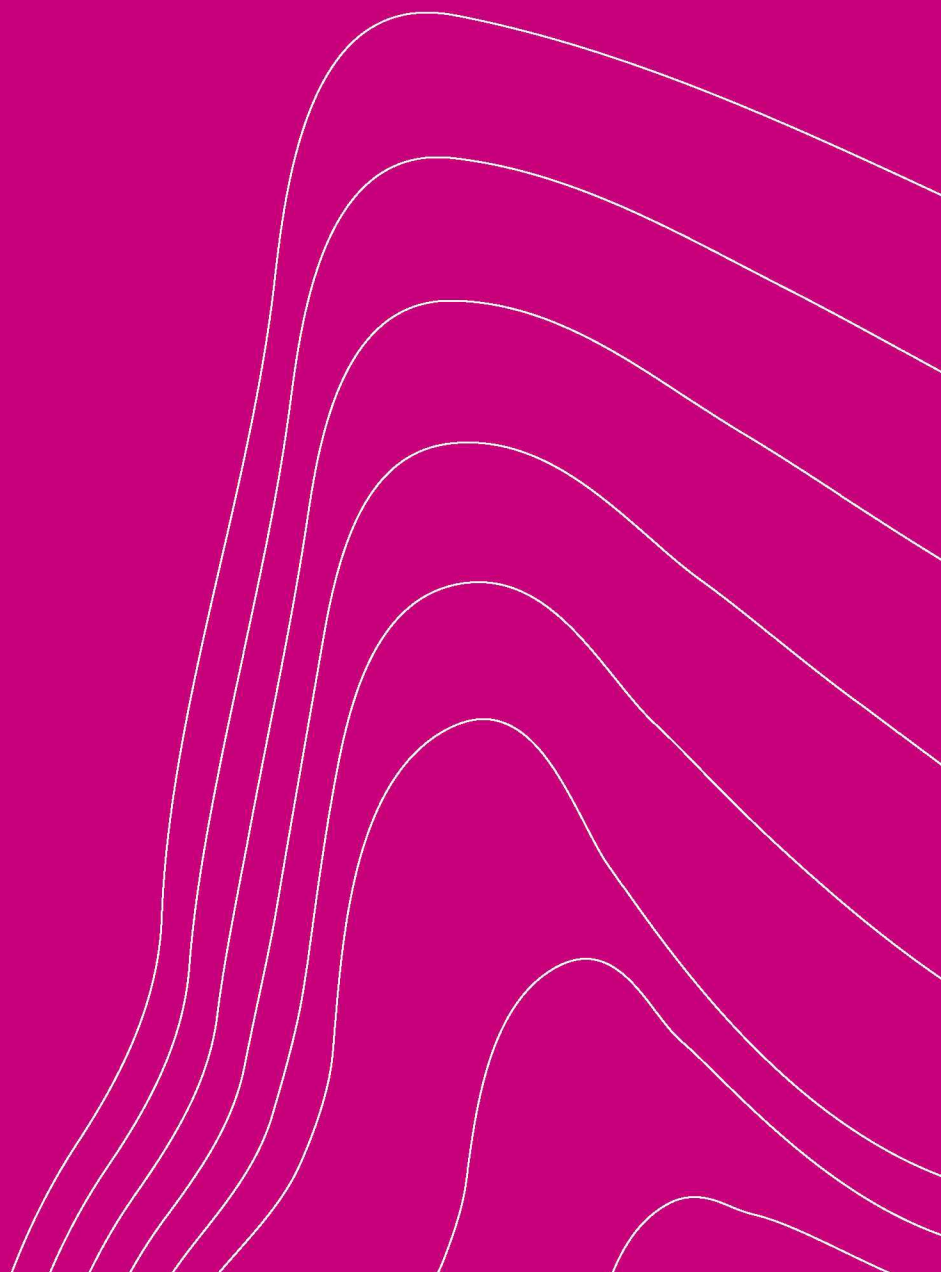
RHO ADVISEURS

DATUM 19 november 2025
KENMERK 20240526/215466/WT

PROJECT Kampen Bovenhavenkwartier HER procedure TAM-plan
PROJECTLEIDER

OPDRACHTGEVER Junco Projecten 2 B.V.
PROJECTNUMMER 20240526

AUTEUR





DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	6
2. Plaats en omvang van het project	7
2.1 Plaats van het project	7
2.2 Kenmerken van het project	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	14
3.1 Verkeer	14
3.2 Bodem	14
3.3 Water	15
3.4 Ecologie	15
3.5 Geluid	17
3.6 Luchtkwaliteit	17
3.7 Risico van zware ongevallen of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering	18
3.8 De risico's voor de menselijke gezondheid	20
3.9 Cultuurhistorie en Archeologie	20
3.10 Aanlegwerkzaamheden	20
4. Conclusie	21

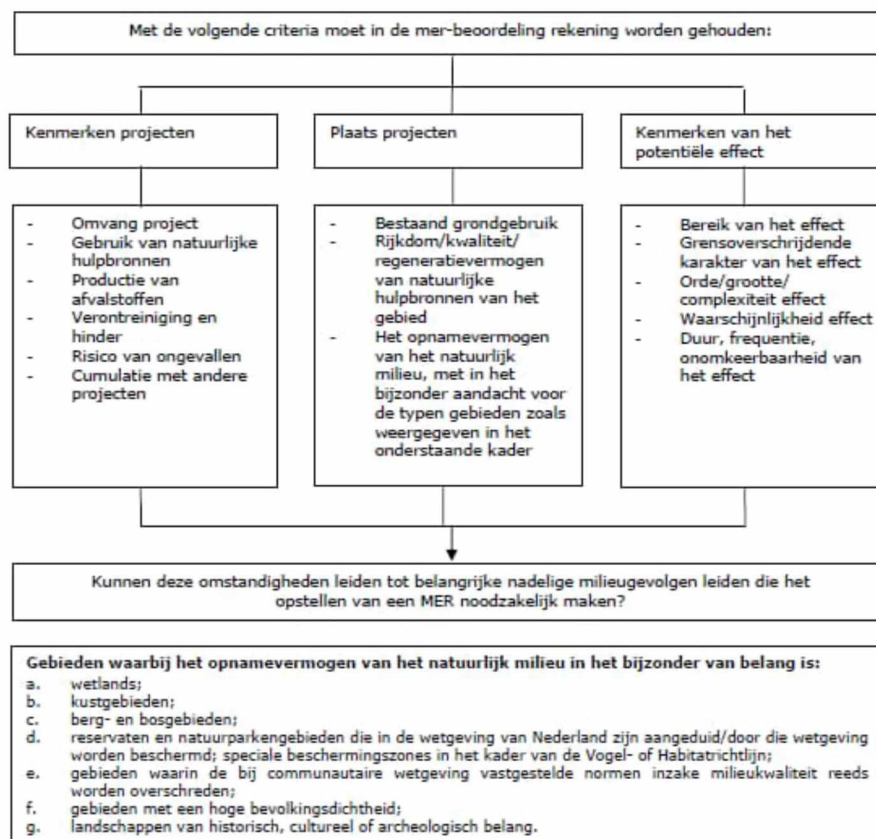
1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mateboer projectontwikkeling en Junco vastgoed (hierna: initiatiefnemer) zijn voornemens om aan de Bovenhavenkwartier te Kampen de bestaande bedrijfsbebouwing te slopen en hiervoor in de plaats woningbouw te realiseren. Het gaat daarbij om 74 woningen waarbij het programma is gericht op starters, senioren en kleinere gezinnen, met de verdeling 20% sociale huur, 10% goedkope koop, 38% middendure koop en 32% dure koop. Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling wordt een TAM-omgevingsplan (wijzigingsbesluit) opgesteld. De beoogde ontwikkeling valt onder valt onder categorie J11 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen'. Hiervoor is een mer-beoordeling noodzakelijk bij een wijzigingsbesluit omgevingsplan. Deze aanmeldnotitie bevat deze project mer-beoordeling.

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

In Bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob) is aangegeven welke projecten mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Projecten die zijn genoemd in kolom 1 van deze bijlage zijn mer-beoordelingsplichtig in gevallen als genoemd in kolom 3 bij besluiten genoemd in kolom 4. Voor deze activiteiten moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. De criteria om dit vast te stellen zijn genoemd in bijlage III van Richtlijn 2011/92/EU (richtlijn m.e.r.), zie Figuur 1-1. Samengevat zijn dit de kenmerken van een project, de locatie van een project en soort en kenmerken van de verschillende milieueffecten.



Figuur 1-1: Criteria mer-beoordeling op basis van Bijlage 3 Richtlijn 2011/92/EU

De initiatiefnemer van een in Bijlage V aangewezen project moet daarvan mededeling doen bij het bevoegd gezag, door- gaans het college van B&W. In die mededeling (vormvrij, meestal een aanmeldingsnotitie) is een beschrijving van het pro- ject en de locatie en de mogelijke milieueffecten opgenomen. Het bevoegd gezag beslist binnen zes weken of geen sprake



is van aanzienlijke milieueffecten en neemt dit besluit op in de motivering van het omgevingsplan. Wanneer uit de mer-beoordeling blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, is een volledige mer-procedure noodzakelijk.

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 74 woningen. Een dergelijke ontwikkeling valt onder categorie J11 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen'. Hiervoor is een mer-beoordeling noodzakelijk bij de wijziging van het omgevingsplan.

1.3 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie:

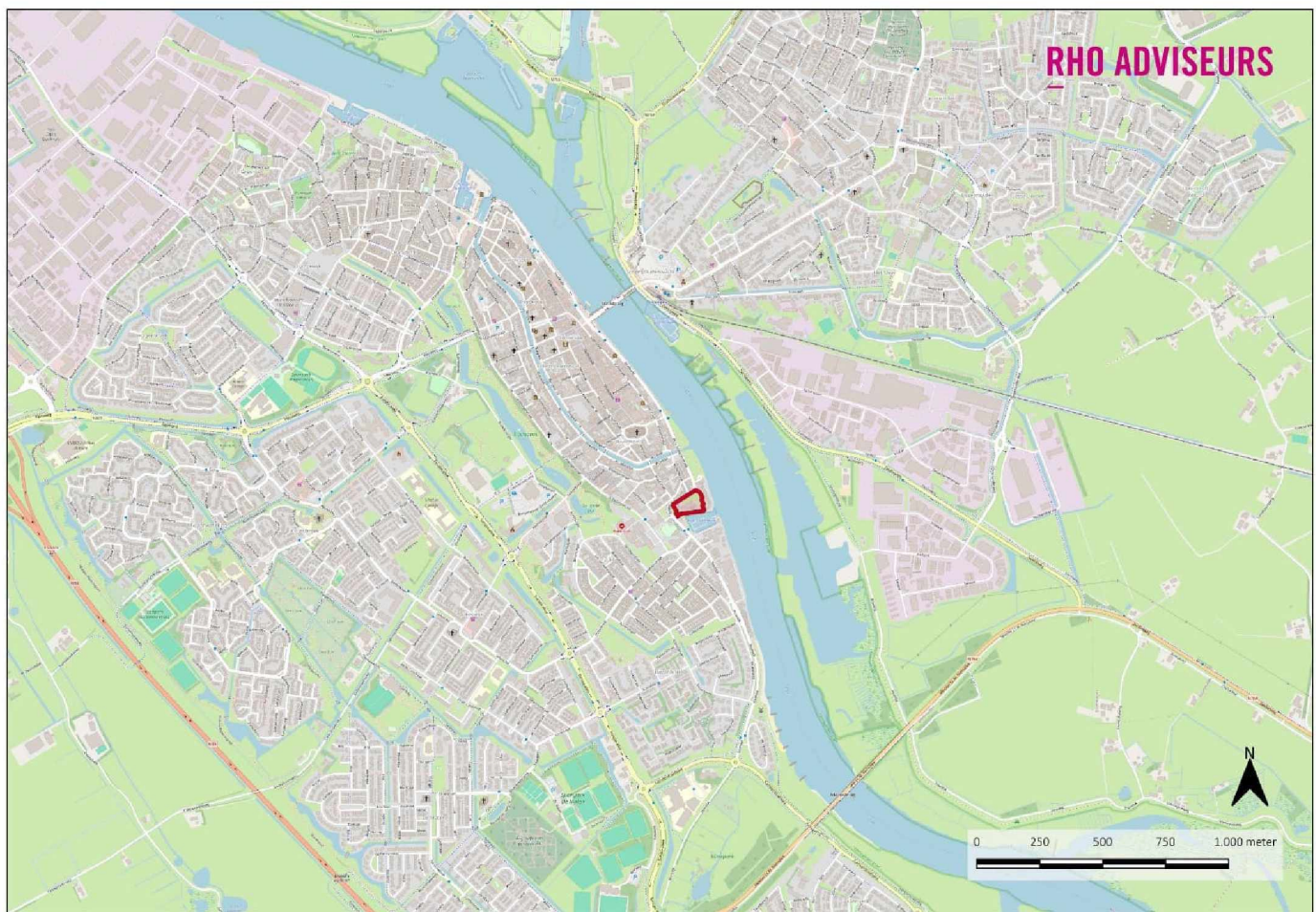
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft in hoofdstuk 4 de voorlopige conclusie weer voor de mer-beoordeling.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Algemeen

Het plangebied ligt in de kern Kampen binnen de gemeente Kampen, weergegeven in Figuur 2-1. Het plangebied is in circa 7.525 m² groot en grenst aan de noordzijde aan de Boven Havenstraat met daarachter een woongebied. Aan de westzijde bevindt zich openbare ruimte en een tankstation (Ijsseldijk 2) met daarachter de Ijsseldijk. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrenst door de Ijsselzicht met de achterkanten van diverse woningen en de Ijssel. Aan de zuidzijde ligt de jachthaven Bovenhaven. Langs de zuidzijde en oostzijde van het plangebied loopt de waterkering Dijkkring 11. Het plangebied ligt volledig in de beschermingszone B en gedeeltelijk in de beschermingszone A en de kernzone van de waterkering (noord-oost, oost- en zuidzijde).



Figuur 2-1 Globale ligging plangebied (Bron: Rho Basisviewer, 2025)

Huidige situatie

Het Bovenhavenkwartier in Kampen is een historisch stadsdeel dat aan de rand van de binnenstad ligt. De locatie is een van de voormalige industriegebieden van Kampen tegen de binnenstad aan. Het ligt naast één van de oude havens en aan één van de invalswegen met een aantal monumentale gebouwen (voormalige HBS en Myosotis). De bedrijfsgebouwen zijn in de huidige situatie niet in gebruik. Een deel van de vervallen gebouwen is reeds gesloopt waardoor een open ruimte is ontstaan waar momenteel verharding en gras aanwezig is. Aan de kant van de Ijsseldijk is openbaar groen met enkele bomen aanwezig. Het overgrote deel van het plangebied is nu braakliggend. Op onderstaande Figuur 2-2 is het plangebied weergegeven op een luchtfoto met kadastrale percelen.



Figuur 2-2 Plangebied (rood omkaderd) op een luchtfoto met kadastrale percelen (Bron: Basisviewer Rho 2025)

De relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied en de ondergrond ervan.

Aan de oostkant van het plangebied zijn een aantal bomen aanwezig die niet bestemd zijn voor de productie van biomassa. Het plangebied is een voormalig industriegebied waar plaatselijk bodemverontreiniging is aangetroffen zoals blijkt uit het bodem onderzoek¹. Binnen het plangebied zijn geen watergangen aanwezig. Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

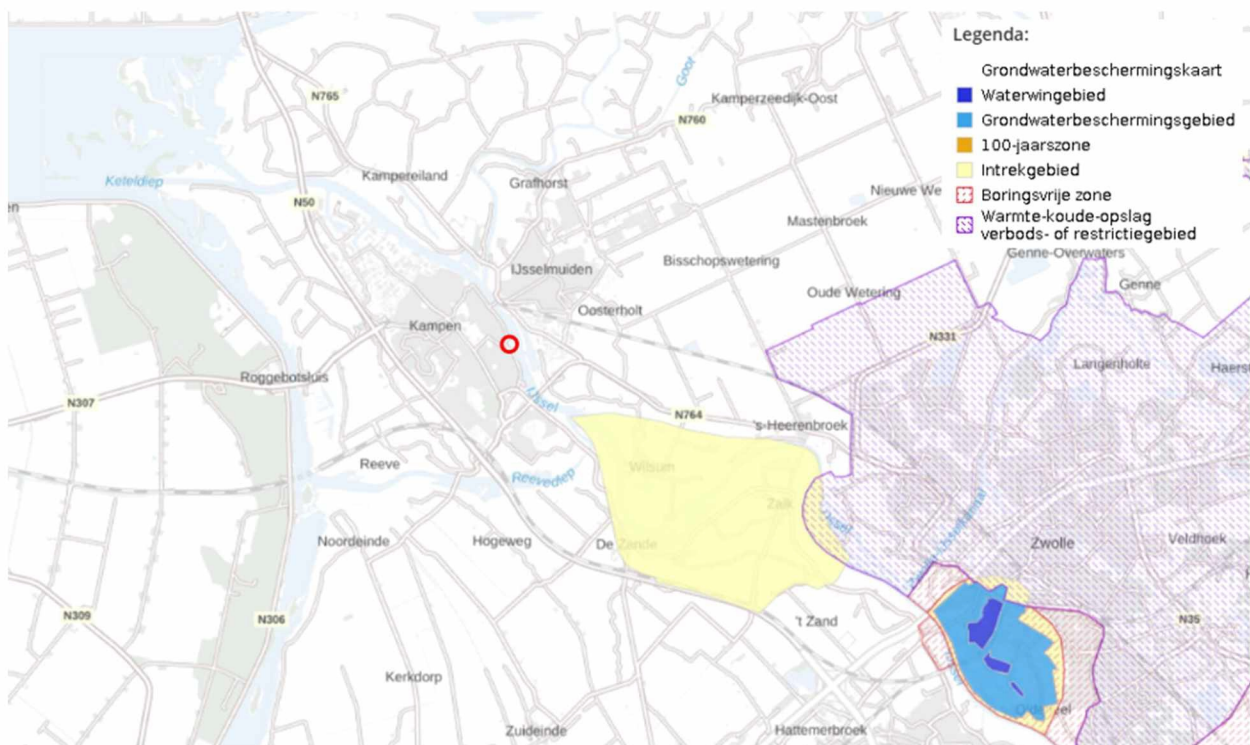
- Het plangebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen: het plangebied is geen producent van vernieuwbare hulpbronnen zoals biomassa (hout) of van milieuvorraden (zoals drinkwater);
- Het plangebied heeft in het huidige gebruik een geringe functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het plangebied heeft een beperkte functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

De locatie heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

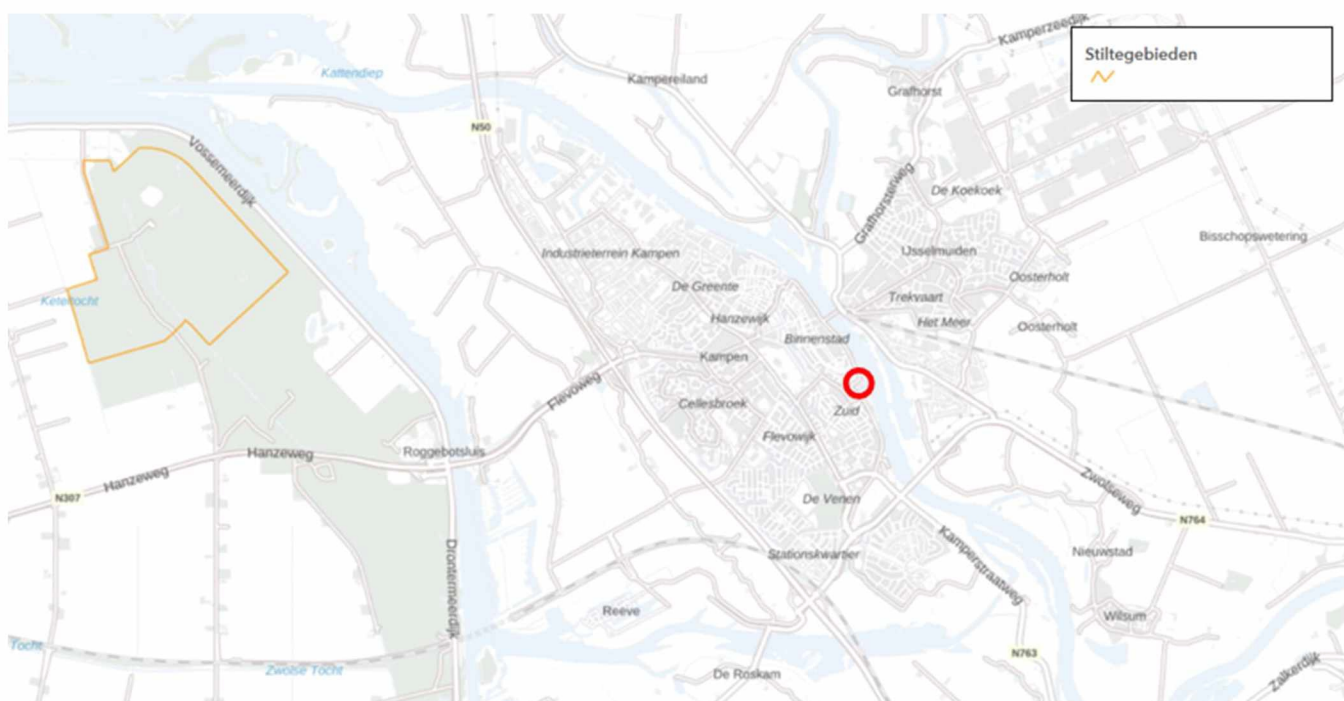
Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden (zie Figuur 2-3). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie Figuur 2-4). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied met stikstofgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Rijntakken (zie Figuur 2-5). De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt circa 200 meter. De andere Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk bevinden zich op circa 40 meter ten oosten van het plangebied (zie Figuur 2-6).

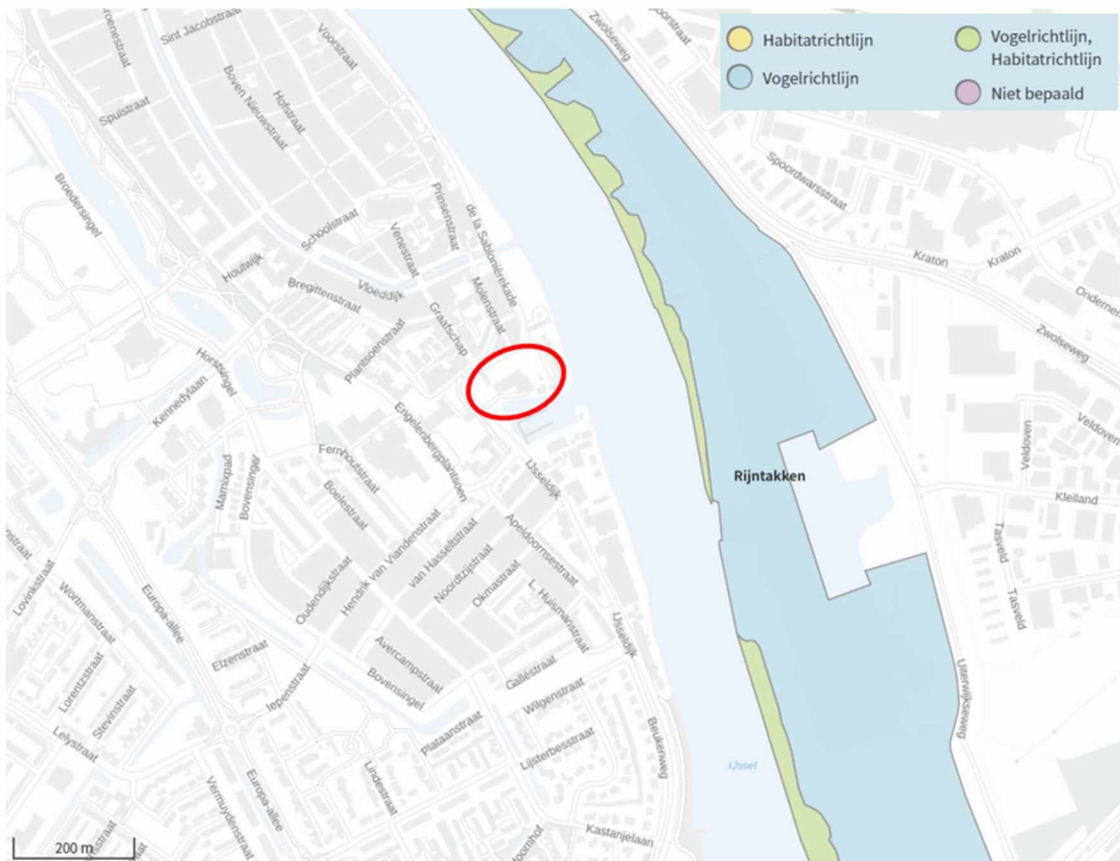
¹ Mateboer Projectontwikkeling (mei, 2025), *Notitie uitgevoerde bodemonderzoeken en vervolg*, Kenmerk: BO233999



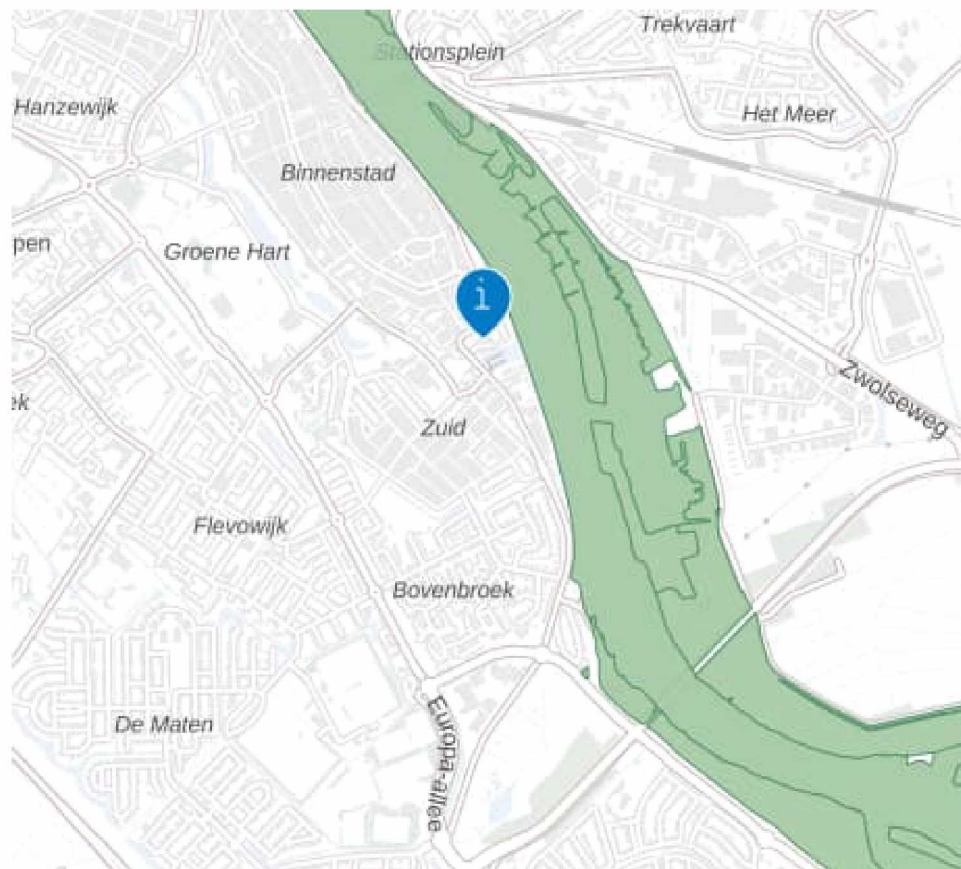
Figuur 2-3 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden en nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: RIVM, 2025)



Figuur 2-4 Stiltegebieden ten opzichte van plangebied (rode cirkel) (bron: BIJ12,2025)



Figuur 2-5 Natura 2000-gebieden nabij planlocatie (rode cirkel) (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2-6 NNN nabij de planlocatie (bron: Provincie Overijssel)

2.2 Kenmerken van het project

Omvang project

Initiatiefnemer is voornemens om aan de Bovenhavenkwartier te Kampen de resterende bedrijfsbebouwing te slopen en hiervoor in de plaats woningbouw te realiseren. Het gaat daarbij om 74 woningen waarbij het programma is gericht op starters, senioren en kleinere gezinnen, met de verdeling 20% sociale huur, 10% goedkope koop, 38% middendure koop en 32% dure koop. De stedenbouwkundige situatietekening van de beoogde situatie is weergegeven in Figuur 2-7 met een overzicht van het plangebied in vogelvlucht in Figuur 2-8. De maximale bouwhoogte varieert tot een maximale hoogte van 21 meter voor een hoogte accent.

In de bestaande situatie is sprake van een verhard oppervlak van 3.400 m². In de toekomstige situatie is een verhard oppervlak aanwezig van 6.181 m². Ten opzichte van de huidige situatie zal ten aanzien van de ontwikkeling het verhard oppervlak toenemen met 2.781 m². Hemelwater wordt binnen het plan daarbij op conventionele wijze ingezameld en getransporteerd naar enkele wadi's gelegen aan de noordwest- en noordzijde van het plangebied. De wadi's zijn middels een slokop onderling met elkaar verbonden. In het gehele systeem is een berging beschikbaar van 270 m³.



Figuur 2-7 Stedenbouwkundige situatietekening plangebied (Bron: Juli architecten, 2025)



Figuur 2-8 Overzicht plangebied (Bron: Juli architecten, 2025)

Openbare ruimtes

De bebouwing wordt omringd door groene ruimtes. Deze groene zones gaan dienen als ontmoetingsplekken voor bewoners en bieden ruimte voor recreatie en ontspanning. Langs de weg Boven Havenstraat wordt ruimte geboden voor de realisatie van een groene corridor. De groene corridor langs de Boven Havenstraat zal worden ingericht op basis van het gemeentelijk beleid voor openbaar groen.

Ontsluiting en parkeren

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van kencijfers uit CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024'. De beoogde ontwikkeling heeft een verkeersgeneratie van 420 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag en 466 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Het autoverkeer wordt via de westzijde en de oostzijde van de planlocatie ontsloten. De planlocatie wordt via de westzijde ontsloten op de IJsseldijk en in de oostzijde op het IJsselzicht en via het IJsselzicht op de Boven Havenstraat en de De la Sablonièrekade.

De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is bepaald op basis van de 'Nota parkeernormen gemeente Kampen, 2020'. De normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling bedraagt 73 parkeerplaatsen. Na toepassing van de deelmobiliteitsreductie bedraagt de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling 64 parkeerplaatsen, waarvan 3 gereserveerde parkeerplaatsen ten behoeve van deelauto's. Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling wordt voorzien in de realisatie van 64 parkeerplaatsen binnen de planlocatie, waarvan 3 deelautoparkeerplaatsen. De parkeerbehoefte wordt binnen het plangebied opgelost.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

De woningen zullen voldoen aan de geldende EPC-eisen en niet voorzien worden van een gasaansluiting. Tijdens de bouwphase ontstaan afvalstoffen, zoals verpakkingsmateriaal en reststukken. Het afval wordt zoveel mogelijk gescheiden en gerecycled, zodat de milieubelasting wordt beperkt. Ook tijdens de gebruiksfase zullen gebruikelijke afvalstromen ontstaan.

Verder zal met het plan geen gebruik gemaakt worden van natuurlijke hulpbronnen zoals grondwater, bodemontginning of productie van biomassa. Wel zal energie gewonnen worden uit de zon door middel van zonnepanelen op het dak.

Verontreiniging en hinder en risico van ongevallen



De aspecten verontreiniging en hinder, risico van zware ongevallen en/of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid komen aan bod in hoofdstuk 3 van deze notitie.

Cumulatie met andere projecten

In de omgeving van het plangebied ontstaan geen relevante effecten die in samenhang met de realisatie van het beoogde ontwikkeling kunnen leiden tot cumulatie van milieugevolgen.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke, legale situatie (dus passend binnen het planologisch kader) en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich ook voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld gevolgen van vastgesteld beleid, projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, andere redelijk zekere ontwikkelingen en bijvoorbeeld de autonome groei van het verkeer. De referentiesituatie is een bedrijventerrein waarvan een deel van de bebouwing al reeds is gesloopt. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op expert judgement/diverse onderzoeksrapporten/de informatie uit het TAM-omgevingsplan die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer

De ontwikkeling genereert een toename van verkeer van 466 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. De hoogste verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling vindt plaats op de IJsseldijk. Op dit wegvak zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 396 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Voor het bepalen van de verkeersintensiteit op de IJsseldijk in de autonome situatie zijn vanuit de omgevingsdienst IJsselland verkeersgegevens aangeleverd voor het toekomstjaar 2040. Uit deze gegevens blijkt dat in de autonome situatie de verkeersintensiteit op de IJsseldijk 5.508 mvt/etmaal bedraagt. Na toevoeging van de planbijdrage stijgt de verkeersintensiteit na $(5.508 + 396 =)$ 5.904 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid kan bij deze verkeersomvang voldoende worden gewaarborgd.

Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op 30 km/u-wegen tot een omvang van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Aangezien de toekomstige verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan hieronder blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd zal zijn. Een belangrijk negatief effect op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid kan worden uitgesloten.

3.2 Bodem

In het kader van de beoogde ontwikkeling (bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie) zijn gefaseerd diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Alle uitgevoerde bodemonderzoeken zijn samengevat in een notitie² waarin de onderzoeken als bijlagen zijn toegevoegd. Uit de onderzoeken blijkt dat het plangebied deels verontreinigd is. In de bodem zijn overschrijdingen aangetoond aan koper, lood, nikkel en zink. Ook zijn achtergrond en (voormalige) tussenwaarde overschrijdingen aangetoond aan meerdere zware metalen, PCB en/of PAK. Op basis van de totale omvang van de aangetroffen verontreinigingen is sprake van een in omvang sterk verontreinigde grond $>25 \text{ m}^3$ en is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Vanwege deze bodemverontreiniging wordt er vanuit het planvoornemen naar gestreefd om het bestaande maaiveldniveau op te hogen zodat een afdoende leeflaag wordt gecreëerd. Het omgevingsplan borgt dat de bodem in het plangebied van voldoende kwaliteit is wanneer hier woningen op gebouwd worden. De beoogde ontwikkeling maakt geen bodemvervuilende functies mogelijk. Aanzienlijke milieueffecten op de bodemkwaliteit kunnen uitgesloten worden.

² Mateboer Projectontwikkeling (mei, 2025), *Notitie uitgevoerde bodemonderzoeken en vervolg*, Kenmerk: BO233999

3.3 Water

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterbeschermings- of waterwingebied. Het plangebied ligt volledig in de beschermingszone B en gedeeltelijk in de beschermingszone A en de kernzone van de waterkering Dijkkring 11 (noordoost, oost- en zuidzijde). Voor de weging van het waterbelang is onderzoek³ uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen voor de waterhuishouding ter plaatse. Bij de beoogde ontwikkelingen zal rekening gehouden worden met de huidige ligging van waterkering en de bijbehorende beschermingszones. Voor de werkzaamheden en activiteiten op de waterkering of binnen beschermingszone A wordt op grond van de Waterschapsverordening een omgevingsvergunning aangevraagd. Bij de verdere uitwerking van het plan en als onderdeel van de vergunningsaanvraag zal door middel van het uitvoeren van een geotechnisch grondonderzoek en -advies aangegeven worden hoe wordt omgegaan met de primaire kering en beschermingszones die door het plangebied lopen. Een dergelijk onderzoek wordt in relatie tot ontgravingen, bebouwing (funderingen) en de aanleg van hemelwatervoorzieningen uitgevoerd. Voor de benodigde maaiveldverhogingen zal worden voldaan aan de voorschriften en specifieke eisen uit de waterschapsverordening ten aanzien van de samenstelling van de grond. Indien benodigd zullen stabiliteits- en zettingsberekeningen worden uitgevoerd zodat aangetoond wordt dat de ophoging geen negatieve invloed heeft op de waterkering of voorzieningen in de waterkering (bijvoorbeeld kabels of leidingen). Daarnaast zullen de ophogingen zodanig worden gerealiseerd dat afwatering van de waterkering is geborgd. Hiermee kan een belangrijk negatief effect op de waterveiligheid uitgesloten worden.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt het verhard oppervlak toe met 2.781 m². Voor grote(re) plannen en uitbreidingslocaties geldt als regel, dat de toename van verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van waterberging. Om hieraan te voldoen, hanteert het waterschap en de gemeente een compensatienorm van 80 mm voor de toename verharding. Dit houdt in dat een waterberging van 2.781 m² x 0,08 m = 222 m³ [kuub] aanwezig moet zijn of moet worden aangelegd. Binnen het plangebied worden wadi's aangelegd waarmee totaal in het plangebied 270 m³ berging beschikbaar is. Aanzienlijke milieueffecten op de waterhuishouding kunnen uitgesloten worden.

3.4 Ecologie

Soortenbescherming

Het planvoornemen bestaat uit de realisatie van een woongebied. Bij dit plan kunnen verblijfsplaatsen van (beschermde) soorten verloren gaan. Daarom zijn quickscans natuurwaarden (ecologie) uitgevoerd en nadere onderzoeken gedaan. Er is onderzoek gedaan naar twee deelgebieden die het gehele plangebied beslaan. Hieronder worden de verschillende onderzoeken per deelgebied nader uitgewerkt.

IJsseldijk 2A, 2-I, 4 en 6

Uit de quickscan ecologie⁴ blijkt dat de panden binnen het onderzoeksgebied (2A, 2-I en 4) zeer geschikt zijn voor gebouw-bewonende vleermuizen. Om zeker te zijn van eventuele aanwezigheid van vleermuizen, de hoeveelheid individuen en het gebruik van de omgeving door de vleermuizen is nader onderzoek⁵ naar vleermuizen uitgevoerd. In de quickscan wordt verder aanbevolen om de bestaande vegetatie te verwijderen buiten het broedseizoen (broedseizoen= 15 maart – 15 juli). Hierdoor worden mogelijke broedvogels niet verstoord. Voor overige beschermde soorten zijn overtredingen ten aanzien van de Omgevingswet wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient altijd rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht.

Kraam- en zomerverblijven

Tijdens de eerste drie inventarisatierondes zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld in het onderzoeksgebied. Wel zijn tijdens elk bezoek 1 á 2 foeragerende gewone dwergvleermuizen waargenomen boven het met hoge grassen begroeide braakliggende stuk aan de Bovenhavenstraat (achterzijde plangebied). Deze vleermuizen foerageerden voor een korte tijdsduur (circa 30 minuten) waarna ze uit het plangebied verdwenen. Verder zijn, ten tijde van de eerste drie

³ Rho adviseurs (juni, 2025), *Weging van het waterbelang; Bovenhavenkwartier Kampen*, projectnummer: 20240526.002

⁴ Mateboer Milieutechniek BV (april 2021), *Quickscan Ecologie; IJsseldijk 2A, 2-I, 4 en 6 te Kampen*, projectnummer: BO213542/CWB

⁵ Mateboer (november 2021), *Nader ecologisch onderzoek; IJsseldijk 2A, 2-I, 4 en 6 te Kampen*, Projectnummer BO213866/CWB

inventarisatierondes naar kleine aantallen (1-2 individuen) overvliegende gewone dwergvleermuizen waargenomen. De overvliegende individuen lieten geen vaste patronen zien in de richting waar vandaan kwamen of heen gingen.

Paarverblijven en zwermplaatsen

Tijdens de laatste twee inventarisatierondes zijn geen vleermuizen waargenomen die binnen het plangebied balts- paar- of territoriaal gedrag vertoonden en zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld

Op basis van de uitgevoerde veldinventarisaties kan gesteld worden dat binnen het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat binnen het plangebied en in de omgeving enkele gewone dwergvleermuizen foerageren. Gezien de beperkte foerageertijden, het kleine aantal waargenomen individuen en de aanwezigheid van geschiktere foerageergebieden in de omgeving, vormt het plangebied geen essentieel foerageergebied. Concluderend, heeft de sloop en herontwikkeling geen negatief effect op verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen.

Bovenhavenstraat 12

Voor dit deelgebied is een ecologische quickscan⁶ uitgevoerd. Binnen de soortenbescherming zijn alle bewoonde vogelnesten beschermd. In het plangebied bevinden zich mogelijke nestplaatsen. Het is aan te raden om te werken buiten het broedseizoen van de meeste vogels (grofweg 15 maart -15 juli), of te werken op een manier waarbij vogels in de directe omgeving niet aan broeden beginnen. Op deze manier kan zonder nader onderzoek, mitigatie of compensatie worden voorkomen dat de beoogde ontwikkeling een belangrijk negatief effect heeft op algemene vogelsoorten.

Werkzaamheden binnen het broedseizoen zijn mogelijk indien is vastgesteld dat er, met het werken volgens een werkprotocol, geen nesten van broedvogels worden verstoord. Zo'n werkprotocol dient te worden opgesteld door een ter zake deskundige, en te worden goedgekeurd door het bevoegd gezag. Ook zijn werkzaamheden binnen het broedseizoen mogelijk zonder werkprotocol, indien ter plaatse door een deskundige wordt vastgesteld dat er geen bewoonde vogelnesten aanwezig zijn. Een ontheffing is dan niet noodzakelijk en een belangrijk negatief effect kan uitgesloten worden.

Nader onderzoek⁷ is uitgevoerd voor het gebouw aan de Bovenhavenstraat 12 specifiek naar vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen. Hieruit blijkt dat het gebouw geschikt is als verblijfplaats voor de gierzwaluw en een nest kauwen. Tijdens het onderzoek is 1 potentiële verblijfplaats van een gierzwaluw waargenomen. De gierzwaluw is in Nederland een algemene soort, waarvan de staat van instandhouding gunstig is (www.sovon.nl). De aangetroffen gierzwaluw maakt onderdeel uit van een populatie die gehuisvest is in de binnenstad van Kampen. Door het werken buiten kwetsbare periode, de aanwezigheid van bestaande beschikbare nestlocatie en het aanbrengen van tijdelijke en realiseren van permanente nestlocaties zijn geen negatieve effecten te verwachten op de gunstige staat van instandhouding van gierzwaluw. Voor de kauwen geldt dat door de nestlocatie ongeschikt te maken buiten het broedseizoen (globaal van half maart tot half juli) een belangrijk negatief effect uitgesloten kan worden. Door de provincie Overijssel is een ontheffing⁸ verleend voor specifiek Bovenhavenstraat 12, voor de sloop van dit gebouw. Daarvoor is ook een activiteitenplan⁹ opgesteld. Conform het activiteitenplan zal het pand worden gesloopt. Middels het activiteitenplan wordt geborgd dat de beoogde ontwikkeling geen belangrijk negatief effect heeft op de beschermde soorten. Daarnaast blijft ook de algemene zorgplicht onverminderd van toepassing.

Gebiedsbescherming

Uit hoofdstuk 2 blijkt dat het plangebied niet ligt in een Natura 2000-gebied of NNN. Het plangebied ligt op circa 200 meter van het Natura 2000-gebied Rijntakken. Het plangebied ligt op circa 40 meter afstand van NNN. Tussen NNN en het plangebied zijn al reeds woningen aanwezig. Directe negatieve effecten van dit plan op bovengenoemde beschermde natuurgebieden zijn, gelet op aard en omvang van het plan in combinatie met de afstand en de ligging van woningen tussen het

⁶ Mateboer (januari, 2021), *Quickscan Ecologie; Bovenhavenstraat 12 te Kampen*, Projectnummer: BO205265/CWB

⁷ Mateboer (september, 2021), *Nader ecologisch onderzoek; Bovenhavenstraat 12 te Kampen*, Projectnummer: BO213448/CWB

⁸ Provincie Overijssel (januari, 2022), *Beschikking Wet Natuurbescherming – ontheffing soorten ruimtelijke ontwikkeling*, Kenmerk: D2022-02-004121

⁹ Mateboer Milieutechniek BV (januari, 2022), *Activiteitenplan Wet natuurbescherming; Bovenhavenstraat 12 te Kampen*, Projectnummer: BO214970/JGL

plangebied en NNN, uitgesloten. Indirecte negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn echter niet op voorhand uit te sluiten, omdat verstoring van natuurgebieden door stikstof nog op een grote afstand van een bepaalde ontwikkeling kan plaatsvinden. Om die reden is voor dit plan een stikstofberekening¹⁰ uitgevoerd. Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr voor de realisatie- en gebruiksfase van de ontwikkeling. Belangrijke negatieve effecten op beschermde natuurgebieden kunnen uitgesloten worden.

3.5 Geluid

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verkeersintensiteiten van de omliggende wegen toe. In het geluidonderzoek wegen¹¹ is de toename onderzocht. Hieruit blijkt dat de toename van verkeer op de IJsseldijk/Boven Havenstraat ten gevolge van de planontwikkeling bedraagt ten hoogste 7%. Een toename van 7% komt overeen met een toename van 0,29 dB(A). Dit is een toename van minder dan 1,5 dB wat voor het menselijk gehoor niet waarneembaar is.

Ook zijn de effecten van de wijzigende bebouwing onderzocht (geluidswaarneembaarheid). Uit de resultaten blijkt dat vanwege de veranderde bebouwing het geluid op de gevels van de bestaande bebouwing met ten hoogste 0,83 dB toeneemt. De toename vindt plaats op de gevel van de woning aan de Boven Havenstraat 5. Een toename < 1,5 dB is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar. Hiermee is vanwege de veranderende bebouwing geen sprake van een relevante toename in het geluid. Ook is geen sprake van een toename aan woningen met een overschrijding van de standaardwaarde. Hiermee kan een significant negatief effect uitgesloten worden.

Naast het effect van de beoogde ontwikkeling is de geluidbelasting op de beoogde woningen onderzocht. Hiervoor is de geluidbelasting van de omliggende wegen onderzocht en van het naast gelegen tankstation. In de omgeving van het plangebied zijn verder met name woningen aanwezig. Wel ligt ten westen van het plangebied op een afstand van meer dan 50 meter een gemengd gebied met scholen en een kantoor. Gezien de afstand kan geluid hinder van deze activiteiten uitgesloten worden. Ten zuiden van het plangebied ligt op een afstand van circa 10 meter van de beoogde woningen een jachthaven. De maatgevende activiteiten van een jachthaven zijn het laden en lossen ter plaatse van de boten opslag, voorzieningen en de botenhelling en liggen op een afstand van 90 meter van de beoogde woningen. Deze afstand is voldoende om geluidhinder van de maatgevende geluidbronnen van de jachthaven uit te sluiten. Aan de zijde van het plangebied is geen verharding aanwezig en kunnen auto's de jachthaven niet betreden. De enige geluidbronnen zijn de ligplaatsen voor pleziervaart. Gezien het hier gaat om boten voor pleziervaart is een afstand van 10 meter voldoende om een overschrijding van de standaardwaarden voor geluid door activiteiten uit te sluiten. Hiermee kan significante geluidhinder ter plaatse van de beoogde woningen uitgesloten worden.

De geluidbelasting van de omliggende wegen is onderzocht in het geluidonderzoek wegen¹². De geluidbelasting van het tankstation is onderzocht in het geluidonderzoek activiteiten¹³. Uit de onderzoeken blijkt dat niet overal voldaan wordt aan de standaardwaarden. Wel wordt voldaan aan de grenswaarden en aan het gemeentelijk geluidbeleid. Wel dienen de woningen van voldoende gevelwering voorzien worden zodat sprake is van een aanvaardbaar binnenwaarde. Het gezamenlijk geluid en benodigde gevelwering wordt opgenomen in het omgevingsplan. Ter plaatse van de beoogde woningen kan het akoestisch klimaat als aanvaardbaar beschouwd worden. Hiermee kan een belangrijk negatief effect uitgesloten worden.

3.6 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling voorziet in 74 woningen aan meerdere bestaande ontsluitingswegen. Vanwege de omvang van de ontwikkeling kan deze worden aangemerkt als 'niet in betekenende mate bijdragend'. Ook ligt het plangebied niet in of nabij een aandachtsgebied voor luchtkwaliteit. Een aanzienlijk effect op de luchtkwaliteit kan uitgesloten worden.

¹⁰ Mateboer (februari, 2025), *Stikstofdepositieberekening (AERIUS); Bovenhavenkwartier te Kampen*, Projectnummer: EC257001/SK

¹¹ Alcedo (augustus, 2025), *74 woningen Kampen Geluidonderzoek wegen*, Rapportnummer: 24-10922.R01.V02

¹² Alcedo (augustus, 2025), *74 woningen Kampen Geluidonderzoek wegen*, Rapportnummer: 24-10922.R01.V02

¹³ Alcedo (november, 2025), *74 woningen Kampen, Geluidonderzoek activiteiten*, Rapportnummer 24-10922.R02.V04

Naast een beoordeling van de bijdrage aan de luchtkwaliteit door de activiteit zelf is het ook nodig om te beoordelen of de nieuwe functie aan de betreffende locatie kan worden toegewezen gelet op de achtergrondconcentratie van luchtverontreinigende stoffen. Dit kan worden beoordeeld met behulp van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Deze ligt ruim onder de omgevingswaarden benoemd in artikel 2.4 en 2.5 van het Bkl. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.7 Windhinder en Bezinning

Met de beoogde ontwikkeling zal de maximale bouwhoogte toenemen. De maximale bouwhoogte varieert van 8,5 meter tot een hoogte accent van 21 meter.

Windhinder

De maximale bouwhoogte is 21 meter en 17 meter voor twee hoogte accenten voor de overige bebouwing geldt een maximale bouwhoogte onder de 15 meter. Het plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied de bebouwing is daarmee beschermd. Enige vorm van windhinder kan gezien de hoogte accenten niet uitgesloten worden wel kan vanwege de positionering en beschutte locatie significante windhinder uitgesloten worden.

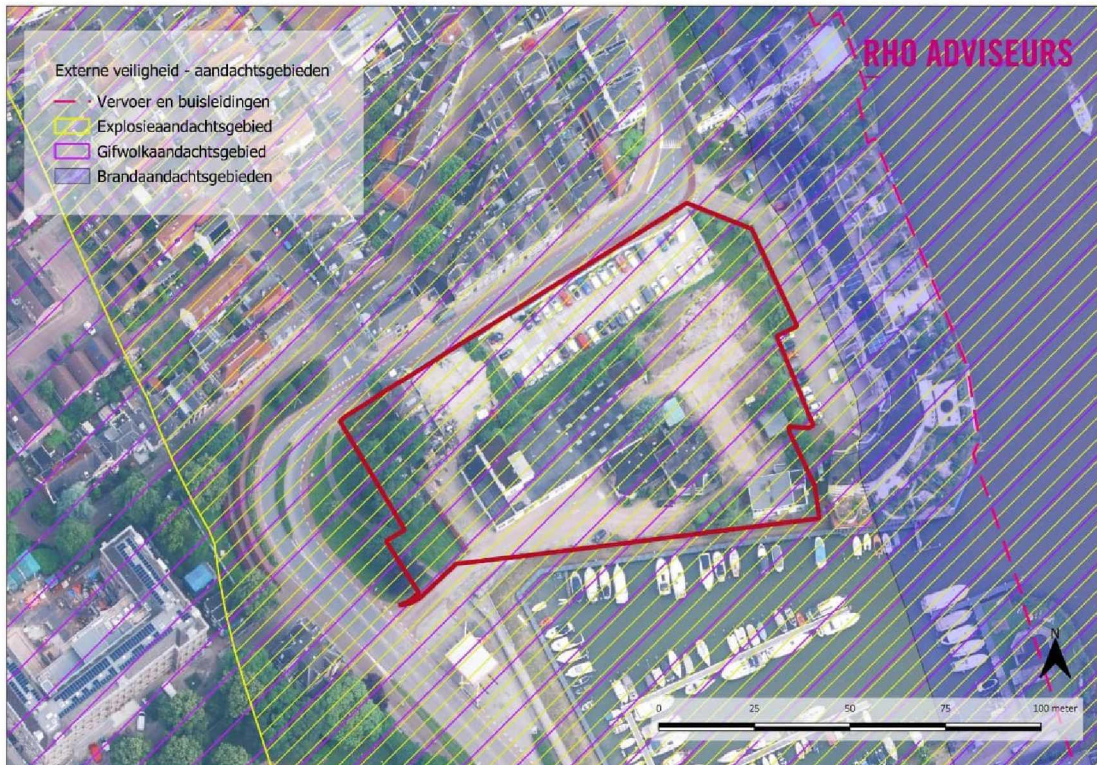
Bezinning

Voor de beoogde ontwikkeling is een bezonningsstudie¹⁴ uitgevoerd. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ondervinden een aantal woningen in de omgeving meer schaduw. Deze belemmering duurt in geen geval de gehele dag. Gedurende alle onderzochte maanden hebben alle woningen in de omgeving ten minste 3 mogelijke bezonningsuren. Uit de studie blijkt dat voldaan wordt aan de 'strengere' TNO-norm: 'ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam'. Een belangrijk negatief milieueffect kan worden uitgesloten.

3.8 Risico van zware ongevallen of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering

De beoogde ontwikkeling voorziet niet in een nieuwe risicovolle activiteit. Wel worden kwetsbare gebouwen (woonfunctie) mogelijk gemaakt. Het gebied kent een zeer kleine kans op een overstroming vanuit zee, meer of rivier (Rijkswaterstaat, 2024). Met behulp van de kaart 'Externe veiligheid' (Figuur 3-1) is in beeld gebracht welke risicobronnen zich in de omgeving van het plangebied bevinden. Daarbij wordt gekeken naar risicovolle inrichtingen, buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en transportroutes over land (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

¹⁴ Rho Adviseurs (juli, 2025), Bovenhavenkwartier, Kampen; Bezonningsstudie



Figuur 3-1 Uitsnede kaart Externe Veiligheid met plangebied rood omkaderd (bron: Atlas leefomgeving)

Uit de kaart blijkt dat het plangebied alleen binnen een aandachtsgebied van een risicobron (risicovolle inrichtingen, transportroutes of buisleidingen) is gelegen. In dit geval betreft het de vaarweg 'Corridor Rijn-Oost-Nederland' (de IJssel) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het plangebied ligt op 40 meter van de kade van de IJssel (Corridor Rijn-Oost-Nederland). Het plangebied ligt buiten de $PR 10^{-6}$ contour en buiten het brandaandachtsgebied van de transportroute. Het plangebied ligt binnen het explosieaandachtsgebied en het gifwolk aandachtsgebied van de vaarweg 'Corridor Rijn-Oost-Nederland'. Op basis van de risicokaart wordt over de transportroute enkel LF1 en LF2 vervoerd en kent de transportroute een invloedsgebied van 35 meter. Het plangebied valt buiten het invloedsgebied van deze transportroute en heeft daarmee geen invloed op het groepsrisico. Aanvullende maatregelen als gevolg van de ligging in het explosieaandachtsgebied en het gifwolk aandachtsgebied van de vaarweg 'Corridor Rijn-Oost-Nederland' zijn daarom niet noodzakelijk. De beoogde ontwikkeling heeft geen belangrijk negatief effect op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.

Ten zuidwesten van het plangebied aan de IJsseldijk 2 is een tankstation aanwezig. Dit is geen LPG-tankstation en kent geen $PR 10^{-6}$ contour en geen aandachtsgebied. De beoogde woningbouw ligt op 25 meter van het vulpunt van het tankstation. Dit is voldoende afstand om een belangrijk externe veiligheidsrisico uit te sluiten.

Verder zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig in of nabij het plangebied. Ook zijn er geen buisleidingen, spoorlijnen of wegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd in de omgeving aanwezig. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van risicovolle transportroutes.

Het plangebied heeft geen verhoogde kans op overstromingen en het plan heeft geen belangrijke negatieve effect op risico's van rampen door klimaatverandering. Een aanzienlijk negatief effect op de risico van zware ongevallen of rampen waaronder rampen door klimaatverandering kan uitgesloten worden.

3.9 De risico's voor de menselijke gezondheid

Het plan leidt niet tot een significante toename van geur, stof of geluidhinder. Er is geen nabijheid van intensieve veehouderijen of industrie. Elektromagnetische velden of trillingsbronnen zijn niet aanwezig. Zoals beschreven in dit hoofdstuk bij bodem, geluid, luchtkwaliteit en windhinder is het leefklimaat geschikt voor een woongebied. Het plan beoogt daarnaast een positieve bijdrage aan het sociaal welzijn, onder meer door groene verblijfsruimte. Een aanzienlijk negatief effect op de risico's voor de menselijke gezondheid kan uitgesloten worden.

3.10 Cultuurhistorie en Archeologie

Cultuurhistorie

Op basis van het chw bestemmingsplan ligt het plangebied binnen de 'waarde - beschermd stadsgezicht'. Op basis van de ruimtelijke analyse en cultuurhistorische waarden van het beschermd stadsgezicht Kampen valt het over grote deel van het plangebied onder basiskwaliteit. Vanwege de bijzondere locatie en de relatie met de binnenstad is het plan in samenwerking met de gemeente stedenbouwkundig ontworpen waarbij rekening is gehouden met de bijzondere ruimtelijke structuren en bebouwingsbeeld van de stad. Hiermee kunnen aanzienlijke milieueffecten op de cultuurhistorische waarden van het gebied worden uitgesloten.

Archeologie

Voor de voorgenomen ontwikkeling is in januari en februari 2017 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO) uitgevoerd. Op basis van het bureauonderzoek mogen in het plangebied archeologische resten worden verwacht vanaf de bedijking van de IJssel in de 12e eeuw. Het booronderzoek heeft de verwachting uit het bureauonderzoek bevestigd. Er geldt een hoge archeologische verwachting vanaf de onderzijde van het moderne ophoogpakket, oftewel vanaf 0,7 tot 1,3 m mv (gemiddeld 1,1 m) ofwel 1,4 tot 2,2 m NAP (gemiddeld 1,7 m NAP). Het benodigde proefsleuvenonderzoek zal plaatsvinden nadat alle bebouwing is gesloopt, maar voor de bouw van de geplande nieuwbouw. Dit onderzoek zal gebaseerd zijn op het ruimtelijke programma van eisen dat is opgesteld voor Bovenhavenstraat 8 en 12, op 1 november 2003. Middels het onderzoek worden archeologische waarden gedocumenteerd en zoveel mogelijk behouden (in situ of ex situ) waarmee aanzienlijke milieueffecten uitgesloten kunnen worden.

3.11 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden. In het Bbl zijn er instructieregels opgenomen met betrekking tot het voorkomen van hinder vanwege sloop- en bouwwerkzaamheden.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aanmeldnotitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Wel ligt binnen het plangebied een waterkering en kent het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde en kent het gebied een beschermd stadsgezicht (basiskwaliteit). Binnen de beoogde ontwikkeling zal hiermee rekening gehouden worden zodat deze waarden behouden blijven en de waterveiligheid geborgd blijft. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot aanzienlijke milieueffecten. Het doorlopen van een volledige mer-procedure is niet noodzakelijk.