

# Aanmeldnotitie m.e.r.

---

GRONAUSESTRAAT 199 LOSSER



**ad fontem**  
RUIMTELIJK ADVIES

**Aan**

Gemeente Losser  
T.a.v. College van burgemeester en wethouders  
Postbus 90  
7580 AB Losser  
  
Borne, 10 februari 2023

|                    |                                                 |
|--------------------|-------------------------------------------------|
| <b>Ons kenmerk</b> | 21AF246                                         |
| <b>Bijlagen</b>    | -                                               |
| <b>Betreft</b>     | Aanmeldnotitie m.e.r. Gronausestraat 199 Losser |

Geacht college,

Zoals bij u bekend zijn wij bezig met het opstellen van een bestemmingsplan voor de realisatie van een appartementencomplex welke voorziet in 15 appartementen aan de Gronausestraat 199 te Losser. Het plan kan worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer dient in dat geval een m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden genomen door het bevoegd gezag (college) voorafgaand aan het ontwerpbesluit inzake het voornoemde bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders neemt de beslissing of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden doorlopen. In het kader van deze besluitvorming is voorliggende aanmeldingsnotitie opgesteld. Op basis van deze aanmeldingsnotitie kan het bevoegde gezag de gevolgen beoordelen van het plan en de beslissing nemen of er een m.e.r.-(-beoordeling) noodzakelijk is in het kader van dit plan.

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. In onderdeel C zijn activiteiten genoemd waarbij direct sprake is van een m.e.r.-plicht als bij besluiten de genoemde drempelwaarden worden overschreden. Voor de activiteiten die zijn genoemd in onderdeel D geldt dat als de drempelwaarden worden overschreden een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden moet een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gedaan.

Onderhavig plan, kan worden gekwalificeerd als de aanleg of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen als genoemd in

onderdeel D.11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Bij de uitleg van de Europese m.e.r.-richtlijn wordt immers aangegeven dat 'stedelijke ontwikkelingsprojecten' breed moet worden geïnterpreteerd. Bij de activiteit zijn drie relevante indicatieve drempelwaarden opgenomen, namelijk:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

Onderhavig plan heeft betrekking op de realisatie van 15 appartementen. De omvang van het plan blijft hiermee ver onder de indicatieve drempelwaarden waardoor in eerste instantie met een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan worden volstaan.

In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden beoordeeld of de activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Hierbij moet in het bijzonder worden nagegaan of er sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Daarbij dient te worden ingegaan op de volgende onderdelen:

- de kenmerken van het project;
- de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- de kenmerken van het potentiële effect.

### **01.1 Kenmerken van het betreffende project**

De initiatiefnemer is voornemens om het voormalige Chinees restaurant te herontwikkelen naar appartementen. De bestaande bebouwing wordt gesloopt en vervangen door een appartementencomplex die voorziet in 15 appartementen met een oppervlak van circa 100 m<sup>2</sup>. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de grootte van de bebouwing in de omgeving. Het appartementencomplex is ontworpen alsof er drie woningen gerealiseerd worden. De drie woningen worden gekoppeld door een tussenlid waar balkons geplaatst worden. Het complex bestaat uit twee bouwlagen en een kap, zodat het goed past in de omgeving. De maximale bouwhoogte bedraagt maximaal 12 meter. Op het achter terrein krijgt elk appartement een berging en een parkeerplaats. Aan de Gronausestraat krijgen de appartementen op de begane grond een tuin zodat er een vriendelijke overgang naar het openbaar gebied ontstaat.

Achter het appartementengebouw worden 23 parkeerplaatsen gerealiseerd. Bij 15 parkeerplaatsen wordt een berging gerealiseerd met een oppervlakte van circa 6 m<sup>2</sup>. In figuur 1 is een situatietekening van het plan weergegeven. In figuur 2 en 3 enkele impressies van het bouwplan weergegeven.



Figuur 1: Situatietekening toekomstige situatie (bron: EVE Architecten)



Figuur 2: Aanzicht appartementengebouw vanaf Gronausestraat (bron: EVE Architecten)



*Figuur 3: Aanzicht appartementengebouw kruising Gronausestraat - Smalmaatsstraat (bron: EVE Architecten)*

## 01.2 Plaats van het project

Het plangebied is gelegen aan de Gronausestraat 199 in het zuiden van de kern Losser. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Losser, sectie N, nummers 2168, 3615, 3650, 3723 en 4696 en heeft een gezamenlijke oppervlakte van 2341 m<sup>2</sup>. Het plangebied is in de huidige situatie voorzien van de bestemmingen 'Horeca' en 'Verkeer – Verblijf'. Op het perceel is een voormalig restaurant met bijbehorende parkeerplaats aanwezig.

## 01.3 Kenmerken van de potentiële effecten.

Voor wat betreft de potentiële milieueffecten van de planontwikkeling zijn de volgende aspecten van belang/relevant.

### 01.3.1.1 Verkeerseffecten en luchtkwaliteit

Het plangebied is gelegen aan de Gronausestraat 199 te Losser. Het plangebied is via een in/uitrit aan de Smalstraat bereikbaar door middel van de doorgang tussen het appartementengebouw en de woning Smalstraat 1 te Losser. Bij de doorgang wordt een poort gerealiseerd die voorzien is van een stoplicht. De Gronausestraat betreft een historische invalsweg in de kern Losser en verbondt Losser samen met de Oldenzaalsestraat, de Enschedesestraat en de Lutterstraat met de omringende kernen en de daar aanwezige werkgelegenheid. De Gronausestraat vervult van oudsher een belangrijke verkeersfunctie waarvoor een maximumsnelheid geldt van 50 km per uur. Op de Gronausestraat monden de wijkontsluitingswegen uit (waaronder Smalstraat).

Om de (gemiddelde) verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van een plan te kunnen bepalen heeft het CROW de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' opgesteld. Voor de berekening van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Wonen, koop, appartement, midden;
- Stedelijkheidsgraad: weinig stedelijk;
- stedelijk gebied: rest bebouwde kom.

Voor een appartement (koop, appartement, midden) geldt een gemiddelde verkeersgeneratie van 6 verkeersbewegingen per woning per etmaal. De totale verkeersgeneratie van het plan bedraagt derhalve ( $15 \cdot 6 = 90$ ) 90 verkeersbewegingen per dag. Gelet op het karakter van de Gronausestraat en de zeer korte afstand van de in/uitrit van het plangebied aan de Smalstraat naar de Gronausestraat (circa 35 meter) kan geconcludeerd worden dat de verkeersbewegingen eenvoudig via de huidige infrastructuur afgewikkeld kan worden. Het aspect 'verkeer' levert geen belemmeringen op voor dit plan.

In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer 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 en de Regeling 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 (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). 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: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> 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.

De voorgenomen ontwikkeling maakt de sloop van het voormalige horecapand en de realisatie van een appartementencomplex met 15 appartementen mogelijk. Voor 15 appartementen (koop, appartementen, midden) geldt op grond van de CROW-uitgave 381 'Toekomstbestendig parkeren' een maximale verkeersgeneratie van  $(6,4 * 15 = 96)$  96 verkeersbewegingen (weinig stedelijk, rest bebouwde kom). Als wordt uitgegaan van dit scenario geldt op basis van de berekening van de NIBM-tool dat de verkeersbewegingen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Er is geen nader onderzoek nodig. Uit de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit blijkt bovendien dat er, in de omgeving van het plangebied, langs wegen geen overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde zijn. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten.

Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet nodig.

#### **Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022**

|                                                                                                      |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                              | 2022 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                         | 96   |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                      |      |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                                 | 0,05 |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                                | 0,01 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                           | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                                     |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |      |

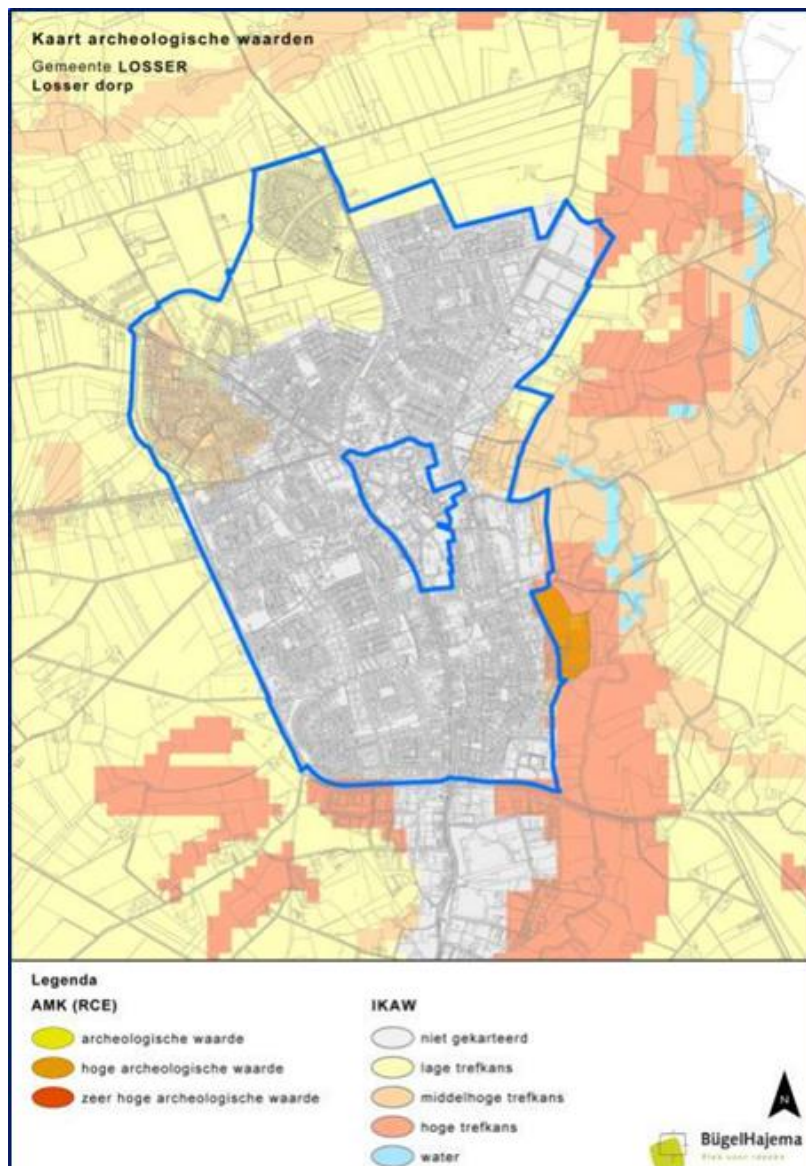
Figuur 1: Worst-case berekening voor bijdrage van extra verkeer (bron: infomil.nl)

Daarnaast geldt dat de realisatie van 15 appartementen niet kan worden aangemerkt als de realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen de zone van een Rijks- of provinciale weg. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

#### **01.3.1.2 Archeologie**

In het bestemmingsplan dient rekening gehouden te worden met archeologische waarden in de bodem. Hierbij gaat het niet alleen om de bekende terreinen die op de Archeologische

Monumentenkaart staan aangegeven, maar ook om de zones op die Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). In onderstaande figuur 2 zijn de archeologische waarden/verwachtingswaarden voor de kern Losser weergegeven.



Figuur 2: Uitsnede archeologische verwachtingenkaart (bron: Gemeente Losser/BügelHajema)

Het plangebied is op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart niet gekarteerd. Tevens is het plangebied op grond van het vigerende bestemmingsplan niet voorzien van een dubbelbestemming ten aanzien van archeologische waarden. Daarnaast wordt, gelet op de bestaande aanwezige bebouwing in het plangebied, uitgegaan dat de grond reeds geroerd is. Derhalve wordt het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Hoewel in voorliggend geval een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is, kan nooit helemaal worden uitgesloten dat bij uitvoering van de werkzaamheden alsnog archeologische vondsten worden

gedaan. Dergelijke (toevals)vondsten moeten op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet bij de bevoegde overheid (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, c.q. gemeente Losser) worden gemeld.

#### 01.3.1.3 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder moet er bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, c.q. een ontheffing op grond van de Wro, een onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten, voor zover deze geluidsgevoelige objecten zijn gelegen binnen een zonering van een industrieterrein, wegen en/of spoorwegen.

De Wet geluidhinder kent de volgende geluidsgevoelige functies:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen (behoudens voorzieningen zoals een gymnastieklokaal).
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen en daarmee gelijk te stellen voorzieningen zoals verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken, medische kleuterdagverblijven, etc.

Eenzijds betekent dit dat (geluids-)eisen worden gesteld aan de nieuwe milieubelastende functies, anderzijds betekent dit eveneens dat beperkingen worden opgelegd aan de nieuwe milieugevoelige functies.

#### Wegverkeerslawaaï

Op grond van het artikel 74 van de Wet geluidhinder bevindt zich langs een weg een geluidszone, die aan weerszijde een breedte heeft van:

- a. in stedelijk gebied:
  - voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
  - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
- b. in buitenstedelijk gebied:
  - voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
  - voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
  - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

Deze zonering geldt niet:

- c. voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- d. voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt;
- e. wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveau vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB (A) of minder bedraagt (art. 74, lid 3 Wgh).

Indien binnen de zone van een weg geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd, dan moeten grenswaarden in acht worden genomen. De wettelijke voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï is, per weg, 48 dB voor geluidgevoelige bestemmingen. Het uitgangspunt van de Wet geluidhinder (Wgh) is dat in nieuwe situaties zo veel mogelijk dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Indien hieraan niet kan worden voldaan moet met duidelijke redenen worden aangetoond op welke gronden hieraan niet kan worden voldaan.

Indien de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï wordt overschreden is bebouwing met een geluidgevoelige bestemming op die plek in principe niet toegestaan. Tenzij de gevel als 'dove' gevel wordt uitgevoerd of dusdanige maatregelen worden getroffen opdat de geluidbelasting op de betreffende gevel lager wordt dan de maximale ontheffingswaarde.

Voor nieuwe woningen gelegen aan een bestaande weg, geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor buitenstedelijk gebied en 63 dB voor stedelijk gebied.

Het plangebied is gelegen aan de Gronausestraat en de Smalmaatstraat. Voor de Gronausestraat geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur en voor de Smalmaatstraat een maximumsnelheid van 30 km per uur. Derhalve geldt dat het plangebied is gelegen binnen de geluidszone van de Gronausestraat waardoor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Daarnaast dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt te worden of voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat. Hoewel voor de Smalmaatstraat een maximumsnelheid geldt van 30 km per uur, is dit een belangrijke ontsluitingsweg voor het woongebied. Derhalve is het wegverkeer op de Smalmaatstraat tevens in de berekening van het akoestisch onderzoek opgenomen.

Om te onderzoeken of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde op de gevel is door Munsterhuis Geluidsadvies een akoestisch onderzoek uitgevoerd (kenmerk B01.21.181-RM). De geluidbelastingen zijn vastgesteld door middel van Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het 'Reken en meetvoorschrift Geluid 2012'. Uit het akoestisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van het wegverkeer op de Gronausestraat wordt overschreden ter plaatse van de appartementen. De hoogste geluidbelasting bedraagt 59 dB op de westgevel, inclusief 5 dB aftrek;
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen tot aan de voorkeursgrenswaarde stuiten naar verwachting op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard;
- Het blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek ten gevolge van het wegverkeer ter plaatse van de west- en noordgevel van de westelijke appartementen en de zuidwest- en noordwestgevel van de oostelijke appartementen hoger is dan 53 dB. Derhalve

dient er voor deze gevels extra geluidwerende voorzieningen bepaald te worden om aan het maximale binnenniveau van 33 dB te kunnen voldoen. Dit zal in een gevelweringonderzoek moeten worden aangetoond.

Op basis van het akoestisch onderzoek is gebleken dat er een hogere grenswaarde verleend moet worden op de gevel van het appartementengebouw. De procedure voor de hogere geluidgrenswaarde kan gelijktijdig met de procedure van dit bestemmingsplan doorlopen worden. Bij het ontwerp bestemmingsplan dient derhalve ook een ontwerp van het besluit hogere grenswaarde ter inzage gelegd te worden.

#### *Railverkeerslawaaï en industrielawaai*

In de omgeving van het plangebied zijn geen spoorwegen en geluidgezoneerde industrieterreinen aanwezig. De aspecten railverkeerslawaaï en industrielawaai vormen derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

#### *01.3.1.4 Bodem*

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient in de daarvoor aangewezen gevallen een bodemonderzoek te worden verricht.

Artikel 3.1.6 van het Bro bepaalt dat in het bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat een eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of de (financiële) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het opstellen of wijzigen van het bestemmingsplan of een planologische afwijking. Als er verontreiniging aanwezig is moet bepaald (nader onderzoek) worden of het een geval is in de zin de Wbb of een diffuse verontreiniging. In de exploitatieopzet moeten de saneringskosten en de verwerkingskosten voor diffuus verontreinigde grond worden opgenomen.

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling wordt het voormalige horecapand gesloopt en vervangen door een appartementencomplex. Om te onderzoeken of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt is voor de woonfunctie is door Kruse Milieu B.V. een verkennend (asbest)bodemonderzoek (kenmerk: 21051716, d.d. 19 november 2021) uitgevoerd op een terreindeel ter grootte van circa 1.969 m<sup>2</sup>. De onderzoekslocatie is grotendeels bebouwd en geheel verhard met beton in pandig, klinkers en tegels. De resultaten zijn als volgt:

#### *Resultaten veldwerk*

In totaal zijn er 11 inspectiegaten gegraven en zijn er 4 boringen verricht, waarvan er 2 diepe boringen zijn afgewerkt tot peilbuizen. Gebleken is dat de bodem globaal bestaat uit globaal uit matig fijn, zwak siltig tot zeer grof zand. In de boven- en ondergrond zijn roest- en oerhoudende lagen

aangetroffen. Er zijn plaatselijk bodemvreemde materialen waargenomen. Deze zijn weergegeven in tabel 2 van het bodemonderzoek. Door de veldwerker zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen op het maaiveld of in de bodem aangetroffen. Ter plekke van de vetvangput/vetafscheiders is zintuiglijk geen verontreiniging aangetroffen (geen oliegeur, geen olie/waterreactie). Het freatische grondwater in de peilbuizen is gemiddeld aangetroffen op 1.78 m-mv.

#### *Resultaten analyses*

Op basis van de resultaten van de analyses kan het volgende worden geconcludeerd:

##### Nieuwbouwlocatie

- de bovengrond (BG I) is (zeer) licht verontreinigd met kwik, lood, zink, minerale olie en PAK;
- de bovengrond (BG II) is (zeer) licht verontreinigd koper, lood, zink en PAK;
- de ondergrond (OG) is niet verontreinigd;
- het grondwater (PB 1) is licht verontreinigd met barium;
- het mengmonster MM FF - 01, MM FF - 02 en MM FF - 03 is niet verontreinigd met asbest.

##### Deellocatie A: Vetvangput/vetafscheiders

- de ondergrond (A - OG) is niet verontreinigd;
- het grondwater (PB A1) is zeer licht verontreinigd met barium.

#### *Conclusies en aanbevelingen*

In de bovengrond (BG I en BG II) het grondwater (PB 1 en PB A1) zijn (zeer) lichte verontreinigingen aangetoond. Voor een beschrijving en mogelijke verklaringen wordt verwezen naar de paragrafen 4.3 en 4.4 van het bodemonderzoek<sup>1</sup>. In de ondergrond (OG en A - OG) zijn geen verontreinigingen aangetoond. Aangezien de tussenwaarden niet worden overschreden, is er geen reden om een nader onderzoek uit te voeren.

#### *Slotconclusie*

Uit milieukundig oogpunt is er geen bezwaar tegen de bestemmingsplanwijziging en de nieuwbouwplannen, aangezien de vastgestelde verontreinigingen geen risico's voor de volksgezondheid opleveren. De bodem wordt geschikt geacht voor het huidige en toekomstige gebruik (wonen met tuin).

#### *01.3.1.5 Ecologie*

Bij een ruimtelijk plan moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot aanwezige natuurwaarden in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ingegaan op de relatie van het plan met beschermde gebieden, beschermde soorten, en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De

wettelijke kaders hiervoor worden gevormd door Europese richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), nationale regelgeving (Wet natuurbescherming) en provinciale regelgeving (NNN in provinciale verordening).

### **Natuurnetwerk Nederland**

Het plangebied ligt op minimaal 380 meter afstand van gronden die tot het Natuurnetwerk Nederland behoren. In figuur 3 is de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland weergegeven.



*Figuur 3: Ligging plangebied t.o.v. NNN (bron: Natuurbank Overijssel)*

De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland kent geen externe werking. Omdat het plangebied buiten het Natuurnetwerk Nederland ligt, hoeft voorgenomen initiatief niet getoetst te worden aan provinciaal beleid t.a.v. Natuurnetwerk Nederland.

### **Natura 2000-gebied**

De biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa gaat al jaren achteruit. Duurzame bescherming van flora en fauna is hard nodig. Planten en dieren trekken zich weinig aan van landsgrenzen en het is daarom belangrijk om natuurbescherming in Europees verband aan te pakken. Zo voorkomen we dat de natuur in Europa en in Nederland steeds eenvormiger wordt. Daartoe is in 1979 de Vogelrichtlijn opgesteld en in 1992 de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen hebben twee componenten: soortenbescherming en gebiedsbescherming. Alle EU-lidstaten wijzen beschermde gebieden aan voor specifieke (leefgebieden van) (vogel-)soorten. De onder beide richtlijnen aangewezen beschermde gebieden vormen het Natura 2000-netwerk. De Nederlandse bijdrage aan dit Europese netwerk van beschermde natuurgebieden bestaat uit ruim 160 gebieden.

De Wet natuurbescherming regelt in hoofdstuk 2 de bescherming van Natura 2000-gebieden. Dit zijn speciale beschermingszones op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De minister wijst deze gebieden aan.

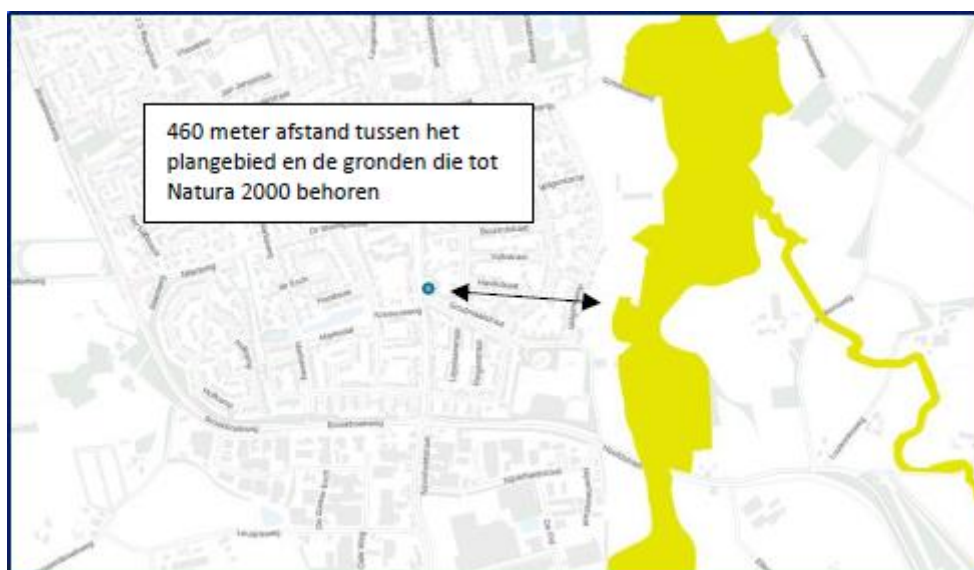
Voor de Natura 2000-gebieden stelt de minister instandhoudingsdoelstellingen op voor:

- de leefgebieden van vogels;
- de natuurlijke habitats of habitats van soorten (art. 2.1 Wet natuurbescherming);

De provincies stellen voor de Natura 2000-gebieden een beheerplan op (art. 2.3 Wet natuurbescherming). In het beheerplan staan maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de instandhoudingsdoelstellingen worden bereikt.

Nederland past een vergunningenstelsel toe. Hierdoor is in ons land een zorgvuldige afweging gewaarborgd rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Vergunningen worden verleend door provincies of door het ministerie van LNV. Natura 2000-gebieden mogen geen significante schade ondervinden. Dit houdt in dat bepaalde plannen en projecten, op zichzelf óf in combinatie met andere plannen en projecten, de natuurwaarden waarvoor de gebieden zijn aangewezen niet significant negatief mogen beïnvloeden. Elke ontwikkeling in of nabij een Natura 2000-gebied dient te worden onderworpen aan een 'voortoets'. Uit de voortoets moet blijken of kan worden uitgesloten dat de gewenste werkzaamheden/ontwikkelingen een (significant) negatief effect hebben (op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten). Voor alle Natura 2000-gebieden dient een beheerplan te zijn opgesteld waaruit duidelijk wordt welke activiteiten wel en niet zonder vergunning mogelijk zijn in en nabij die gebieden.

Het plangebied ligt op minimaal 460 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Dinkelland. In figuur 4 is de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied weergegeven.



Figuur 4: Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebied (bron: Natuurbank Overijssel)

### *Effectbeoordeling uitvoering fysieke activiteiten*

Het plangebied is niet zichtbaar vanuit Natura 2000-gebied. Negatieve effecten, zoals geluid, licht en optische verstoring zijn daarom niet aan de orde. Ook zijn in het Natura 2000-gebied geen negatieve effecten, zoals trillingen waarneembaar. Met uitzondering van het aspect stikstof, kunnen negatieve effecten op Natura 2000-gebied uitgesloten worden.

### *Stikstofdepositie op Natura 2000-gebied*

Volgens de Wet natuurbescherming is een vergunning nodig voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan Natura 2000-gebieden, bijvoorbeeld als gevolg van stikstofdepositie (uitstoot en neerslag van stikstof). Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Te veel stikstof is slecht voor planten die leven op voedselarme grond. Als deze planten verdwijnen, kan dat ook slecht zijn voor dieren die in dat gebied leven. Daarnaast leidt stikstof tot verzuring van de bodem. In sommige delen van de Natura 2000-gebieden is de hoeveelheid stikstof te hoog.

De overheid wil de hoeveelheid stikstof in de natuur (stikstofdepositie) terugdringen. Daarvoor introduceerde zij in 2015 het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit programma was ook gericht op het versterken van de natuur en het maakte tegelijkertijd economische ontwikkeling mogelijk. Op 29 mei 2019 heeft het hoogste bestuursorgaan van ons land, de Raad van State, de vergunningen op basis van het PAS ongeldig verklaard omdat dit in strijd is met de Europese natuurwetgeving. De overheid werkt nu aan een nieuwe aanpak stikstof. De depositie van stikstof vindt plaats in de vorm van NO<sub>x</sub> (stikstofoxide) en NH<sub>3</sub> (ammoniak). De depositie van NO<sub>x</sub> vindt onder meer plaats bij de verbranding van fossiele brandstoffen. De depositie van NH<sub>3</sub> is voor het overgrote deel afkomstig van de landbouw.

Om voor afzonderlijke projecten aan te tonen wat het effect is op Natura 2000-gebieden is het rekeninstrument AERIUS in het leven geroepen. Op 26 januari 2023 is de AERIUS Calculator geactualiseerd. De nieuwe versie van de AERIUS Calculator is de AERIUS Calculator 2022. De belangrijkste verandering tot nu toe voor de AERIUS Calculator ten opzichte van de voorgaande versies is dat de afkapgrens van 5 km verlegd is naar 25 km voor stikstofdepositie bij alle projecten. De aanleiding hiervoor is het eindrapport van het adviescollege 'Meten en berekenen Stikstof' (ook wel de 'Commissie Hordijk') en de uitspraak van de Raad van State over de A15 van begin dit jaar. Eventuele deposities voorbij deze afkapgrens werden voorheen niet in beeld gebracht. De nieuwe afkapgrens van 25 km zal vooral voor grotere projecten consequenties hebben. Hoewel in de AERIUS 2020 ook een afkapgrens was opgenomen, gold deze slechts voor wegverkeer en was de afstand veel korter (5 km).

Om te onderzoeken of het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied is door Ad Fontem ruimtelijk advies een AERIUS-berekening (kenmerk 21AF246, d.d. 10 februari 2023) uitgevoerd voor de aanlegfase (bouw- en sloopfase) en de gebruiksfase. De resultaten worden hieronder beschreven.

#### *Stikstofdepositie aanlegfase*

Betreft de daadwerkelijke bouw van een voorliggend project zoals bouwrijp maken van het plangebied, aanleg van kabels etc.. Tijdens de aanlegfase kan er op twee mogelijke manieren stikstof vrijkomen:

- werkvoertuigen op de bouwlocatie;
- verkeersbewegingen van en naar de bouwlocatie.

#### *Stikstofdepositie gebruiksfase*

Tijdens de gebruiksfase kan op twee manieren depositie plaatsvinden:

1. Bewoning van de appartementen : in het voorliggende geval wordt er gasloos gebouwd. Daarmee zal er geen sprake zijn van de uitstoot van NOx . Er vindt geen emissie plaats als gevolg van het verwarmen, het koken en/of verwarmen van tapwater in de appartementen. Dit onderdeel wordt dan ook verder buiten beschouwing gelaten.
2. Verkeersbewegingen gebruiksfase: betreft de verkeersbewegingen die de voorgenomen ontwikkeling te weeg brengt tijdens de gebruiksfase. De calculator berekent de depositiebijdrage van het wegverkeer met een implementatie uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 tot een afstand van 25 km van de weg. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op circa 450 meter afstand. Dit betekent dat de verkeersbewegingen in de berekening moeten worden meegenomen.

Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is dit het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. De berekening heeft dienovereenkomstig plaatsgevonden.

De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma AERIUS Calculator 2022. Voor de beoogde situatie is gerekend voor het rekenjaar 2023, omdat geacht wordt dat de appartementen dan pas bewoonbaar zullen zijn. De bijdrage aan de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden is in alle gevallen berekend voor een vergunning Wet natuurbescherming.

### Referentiesituatie

De huidige feitelijke legale situatie van het plangebied betreft een horecabestemming, waarop jaren lang een chinees restaurant werd geëxploiteerd. Hoewel het restaurant momenteel gesloten is, kan juridisch-planologisch gezien weer een horecabedrijf zich op de locatie vestigen. Het gebruik van een dergelijk bedrijf kan zorgen voor een uitstoot van stikstof en/of ammoniak. Hierbij kan worden gedacht aan gasverbruik in het gebouw en door de dagelijkse verkeersbewegingen van en naar de horecafunctie.

### Gasverbruik

In het voormalige chinees restaurant was een stookinstallatie aanwezig voor het verwarmen van het gebouw en voor het koken en/of verwarmen van tapwater in het restaurant. Op basis van de informatie van de netbeheerder bedroeg het gasverbruik aan de Gronausestraat 199 jaarlijks 12.492 m<sup>3</sup>.

Aangezien de vestiging van een soortgelijk horecabedrijf binnen het plangebied met ongeveer hetzelfde gasverbruik juridisch-planologisch toegestaan is, is het voor de referentiesituatie redelijk om uit te gaan van een jaarlijks gasverbruik van afgerond 12.000 m<sup>3</sup>. Gezien de rookgasfactor van 9 m<sup>3</sup> per kubieke meter aardgas en een emissieconcentratie van 70 mg NO<sub>x</sub>/NM<sup>3</sup>, bedraagt de NO<sub>x</sub>-emissie bij een jaarlijks gasverbruik van 12.000 m<sup>3</sup> afgerond 7,5 kg/j.

### Verkeersbewegingen van en naar de horecafunctie

In de CROW-publicatie 381 worden geen verkeersgeneratiekengetallen weergegeven voor restaurants. Aan de hand van de volgende uitgangspunten kan toch een reëel kengetal bepaald worden:

- Volgens het CROW mag voor restaurants in de rest van de bebouwde kom in een niet stedelijk gebied 14,0 tot 16,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo aangehouden worden. De gemiddelde parkeernorm bedraagt derhalve 15 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>.
- Aangenomen kan worden dat iedere tafel minimaal 2 keer per dag in het weekend (zaterdag en zondag) bezet wordt (turnover). Op overige dagen (maandag tot en met vrijdag) kan worden uitgegaan dat iedere tafel minimaal 1 keer bezet wordt.
- De oppervlakte van het voormalige restaurant bedroeg 1.130 m<sup>2</sup>. De verkeersgeneratie per 100 m<sup>2</sup> bvo bedraagt daarmee:
  - Op weekenddagen (zaterdag en zondag): (15 ppl/100 m<sup>2</sup> bvo \* 2 x bezet/dag \* 2 mvt/etmaal à 15 ppl/100 m<sup>2</sup> bvo) = 680 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Totaal bedraagt de verkeersgeneratie in het weekend (zaterdag en zondag) 1.360 motorvoertuigbewegingen (2 \* 680 mvt).
  - Op de overige dagen (maandag tot en met vrijdag): (15 ppl/100 m<sup>2</sup> bvo \* 1 x bezet/dag \* 2 mvt/etmaal à 15 ppl/100 m<sup>2</sup> bvo) = 340 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De totale verkeersgeneratie bedraagt daarmee op de overige dagen (maandag tot en met vrijdag) 1.700 motorvoertuigbewegingen (5 \* 340 mvt).

- De gemiddelde verkeersgeneratie per dag bedraagt voor het restaurant dan ook afgerond 437 motorvoertuigbewegingen per dag ( $1.360 + 1.700 / 7 = 437,14$ ).

#### *Rekenresultaten aanlegfase*

De totale NO<sub>x</sub>-emissie als gevolg van de realisatie van de ontwikkeling bedraagt in totaal 27,3 kg/j. De totale NH<sub>3</sub>-emissie bedraagt 0,7 kg/j. Er zijn rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. De grootste toename van depositie bedraagt 0,01 mol/ha/j ter plaatse van het Natura 2000-gebied 'Dinkelland'.

#### *Rekenresultaten gebruiksfase*

De totale NO<sub>x</sub>-emissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling bedraagt in totaal 5,8 kg/j. De totale NH<sub>3</sub>-emissie bedraagt 0,3 kg/j. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j.

#### *Conclusie stikstofdepositie*

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling komt er zowel NO<sub>x</sub> als NH<sub>3</sub> vrij. Door uitvoering van de voorliggende AERIUS berekening is aangetoond dat dit in de aanlegfase leidt tot een meetbare depositie van NO<sub>x</sub> of NH<sub>3</sub> in Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor stikstof en ammoniak. In de gebruiksfase is er geen meetbare depositie gevonden. In de aanlegfase ligt de emissie op 0,01 mol/ha/j en in de gebruiksfase niet hoger dan 0,00 mol/ha/j. Gelet op dat er in de aanlegfase sprake is van een meetbare depositie van 0,01 mol/ha/j, is er een verschilberekening uitgevoerd van de huidige situatie (referentiesituatie) en de aanlegfase (zie bijlage 3 van de AERIUS-rapportage). In de verschilberekening is de stikstof- en ammoniakuitstoot van de huidige situatie door het gasverbruik en de dagelijkse verkeersbewegingen afgezet tegenover de tijdelijke stikstof- en ammoniakuitstoot van de aanlegfase. Door uitvoering van de verschilberekening is aangetoond dat er geen toename is van een meetbare depositie op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. De uitkomst van de verschilberekening is 0,00 mol/ha/j. Dit betekent dat de ontwikkeling, ondanks dat er sprake is van een tijdelijke meetbare depositie, niet leidt tot een verslechtering van de milieukwaliteit van Natura 2000-gebieden.

Aangezien in de gebruiksfase geen meetbare depositie gevonden is, leidt de ontwikkeling bij het permanente gebruik van het plangebied ook niet tot een verslechtering van de milieukwaliteit van Natura 2000-gebieden.

De AERIUS Calculator 2022 biedt voldoende inzicht in het effect van de voorgenomen activiteit op Natura 2000-gebieden voor het aspect stikstof en ammoniak. De uitkomsten van de berekeningen met de AERIUS Calculator 2022 zijn geldig en toepasbaar voor ruimtelijke plannen. Gelet op het vorenstaande worden vanuit het aspect stikstof en ammoniak geen belemmeringen verwacht voor de voorgenomen ontwikkeling.

#### 01.3.1.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het daarbij om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet. Op transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) van toepassing.

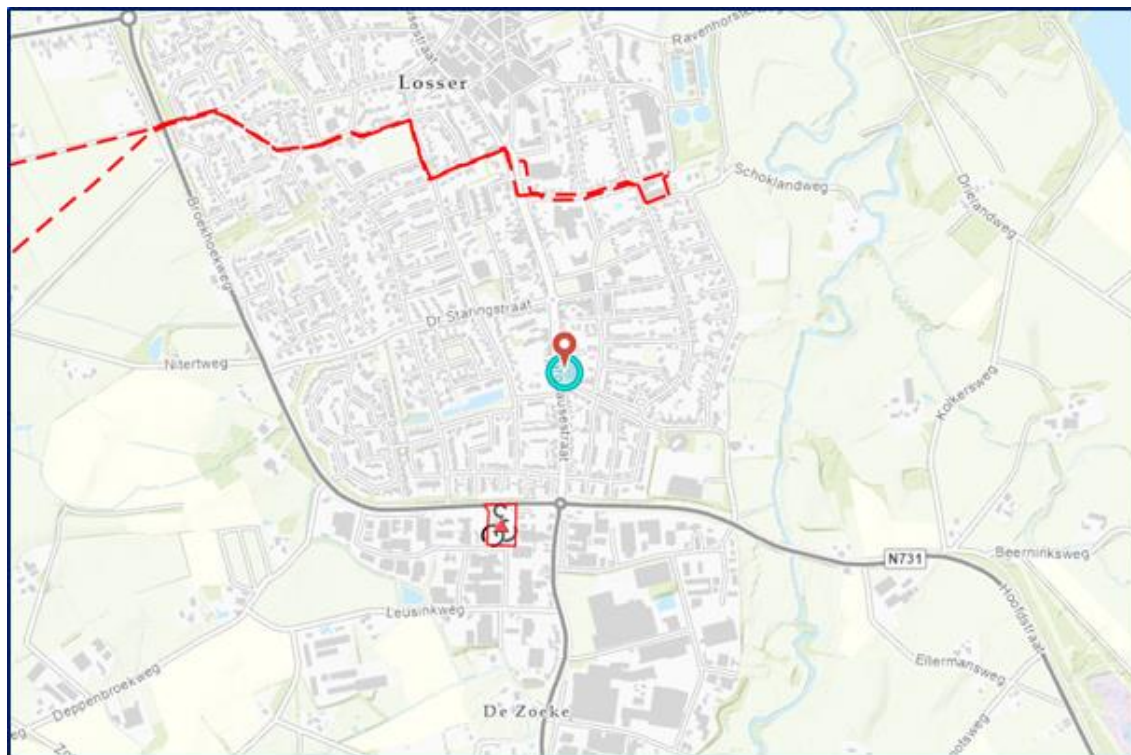
Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

- Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen een inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
- Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoerd voorval binnen de inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

In het BEVI zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Deze normen zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een kansberekening. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. Er is in het BEVI geen harde norm voor het groepsrisico vastgesteld. Voor het groepsrisico geldt geen norm maar slechts een oriënterende waarde. Er is sprake van een verantwoordingsplicht in geval van een toename van het groepsrisico.

### Risicokaart

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In figuur 5 is een uitsnede van de risicokaart weergegeven.



Figuur 5: Uitsnede risicokaart (bron: risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat binnen een straal van 322 meter en 395 meter afstand van het plangebied geen risico's op basis van de externe veiligheid zijn gelegen. Op een afstand van circa 322 meter bevindt zich een verkooppunt van motorbrandstoffen met LPG (tankstation) aan de Broekhoekweg 42 te Losser. Het tankstation heeft een vergunde jaardoorzet van minder dan 500 m<sup>3</sup> LPG per jaar. Voor het tankstation geldt een invloedsgebied van 150 meter voor de verantwoording van het groepsrisico. Gelet op de afstand tot het plangebied (322 meter) geldt dat het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied voor de verantwoording van het groepsrisico.

Daarnaast bevindt zich op een afstand van circa 395 meter een buisleiding (N-528-84). Cncreet betreft het een aardgasleiding (NEN 3650-leiding) met een uitwendige diameter van 108 mm en een maximale werkdruk van 40 bar. Voor deze aardgasleiding geldt een 1%-letaliteitsgrens van 52 meter (invloedsgebied groepsrisico). Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van het groepsrisico. Derhalve geldt dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen, danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);

- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid.

#### *01.3.1.7 Water in het plangebied*

Het Waterschap Vechtstromen heeft de beleidskaders van rijk en provincie nader uitgewerkt in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Het staat de komende jaren voor grote uitdagingen en blijft werken aan voldoende water (niet te veel, niet te weinig), omgaan met klimaatverandering, voldoen aan de eisen voor waterkwaliteit, de biodiversiteit versterken en daarnaast wordt gewerkt aan duurzame energie en circulair grondstoffengebruik.

In de Watervisie 2050 heeft het waterschap de opgaven beschreven. Daarin wordt geschetst hoe het watersysteem er in 2050 moet uitzien om goed toegerust te zijn voor alle uitdagingen.

Het Waterbeheerprogramma 2022-2027 vloeit rechtstreeks voort uit de Watervisie. Het waterbeheerprogramma beschrijft hoe het waterschap de komende zes jaar werkt aan het realiseren van het gewenste waterbeheersysteem.

#### *Watervisie 2050*

Het Waterschap Vechtstromen heeft op 14 april 2021 de Watervisie 2050 vastgesteld. In deze Watervisie staat de drie belangrijkste opgaven waaraan Vechtstromen volgens zeven hoofdlijnen wil werken met partners en inwoners. De drie belangrijkste opgaves zijn:

- de toenemende droogte en wateroverlast als gevolg van klimaatverandering;
- de waterkwaliteit die onder druk staat;
- de transitie naar een duurzame ontwikkeling.

De Watervisie zal worden doorvertaald naar een Waterbeheerprogramma waarin wordt bepaald hoe het Waterschap in de periode 2022-2027 gaat werken aan haar opgaves. In het beheerprogramma zal het beleid en de maatregelen worden opgenomen.

#### *Waterbeheerprogramma 2022-2027*

Het waterbeheerprogramma 2022-2027 is op 15 december 2021 vastgesteld door het algemeen bestuur van Vechtstromen. Het waterbeheerprogramma gaat in op alle aspecten van het watersysteembeheer (met uitzondering van het rioleringsbeheer en de drinkwaterzorg). Voor partners

en ingezetenen verschaft het programma inzicht in de wijze waarop het waterschap omgaat met het water in het beheergebied.

Het waterbeheerprogramma 2022-2027 is op 15 december 2021 vastgesteld door het algemeen bestuur van Vechtstromen. Het waterbeheerprogramma gaat in op alle aspecten van het watersysteembeheer (met uitzondering van het rioleringsbeheer en de drinkwaterzorg). Voor partners en ingezetenen verschaft het programma inzicht in de wijze waarop het waterschap omgaat met het water in het beheergebied.

Het waterbeheerprogramma volgt inhoudelijk op de Watervisie 2050, die op 14 april 2021 door het algemeen bestuur is vastgesteld. Het waterbeheerprogramma beschrijft welke maatregelen Vechtstromen wil nemen in de planperiode 2022-2027 om te werken aan de ambities uit de Watervisie. Het waterbeheerprogramma sluit aan bij plannen van andere partijen zoals het Nationale waterplan (Nationaal Water Programma 2022-2027), het Stroomgebiedsbeheerplan Rijndelta en de Omgevingsvisie van de provincies Overijssel en Drenthe.

Belangrijk uitgangspunt van het Waterbeheerprogramma is de verandering van het klimaat. De weersomstandigheden zijn steeds minder vaak gemiddeld. Dat merken we de laatste twee decennia steeds duidelijker. De winters worden natter en in de zomer zijn er langere hete en droge perioden en vallen de buien steeds meer lokaal. Deze zomerbuien hebben vaker een zeer hoge intensiteit, wat leidt tot hoge afvoerpieken en overstromingen. Het watersysteem is nog niet goed toegerust op die verandering. Het is nu nog vooral ingericht op basis van gemiddelden - de normale beheersituatie enerzijds en het voorkomen van wateroverlast anderzijds - en niet op langdurige droge periodes en incidentele hoosbuien. Dit betekent dat het watersysteem aangepast moet worden. Daarbij heeft het waterschap de ambitie om te komen tot een klimaatrobuust watersysteem in 2050: een systeem dat zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht tegen een stootje kan en goed is toegerust op veranderingen en grotere weersextremen. Overeenkomstig de Watervisie 2050 heeft het waterschap de volgende hoofdlijnen aangegeven waar de komende jaren aan gewerkt wordt:

- Als gevolg van de klimaatverandering wil het waterschap zorgen voor meer balans tussen 'droge voeten' en het beperken van wateroverlast. Dat betekent dat water het leidende principe is voor het inrichten van de leefomgeving in plaats van andersom: water volgend aan de inrichting.
- Er wordt meer aandacht gegeven aan het vasthouden van water in de bodem.
- Regenwater wordt niet als afvalwater beschouwd, maar als bouwsteen in de ontwikkeling van een robuust watersysteem.

*Watertoetsproces*

Op 18 januari 2022 is via [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl) de digitale watertoets verricht. Op grond van de watertoets volgt de normale procedure. Derhalve is waterschap Vechtstromen gevraagd om advies uit te brengen.

Op 17 juni 2022 heeft het waterschap een reactie gegeven op het plan. De reactie van het waterschap luidt als volgt:

*In dit geval gaat het om een herontwikkeling. De hoeveelheid verhard oppervlak lijkt af te nemen. In het algemeen hanteert het waterschap voor herontwikkelingen een bergingsopgave voor hemelwater van 20 mm voor het verhard oppervlak (voor nieuwe ontwikkeling bedraagt dat 55 mm). Dat kan via verschillende methoden, bijvoorbeeld:*

1. *Berging op plat dak, eventueel gecombineerd met begroeiing ("groenblauw" dak);*
2. *Infiltratie via groenvoorziening of via half-verharding;*
3. *Aanleg infiltratiekratten onder de verharding.*

*Daarnaast dient het overtollige hemelwater gescheiden van het afvalwater aan de gemeente te worden aangeboden. Mogelijk dat de gemeente hier nog een gemengd stelsel heeft, maar in de toekomst zal dat gescheiden zijn en wordt hemelwater via een apart stelsel afgevoerd. Verder dient de begane grond vloer minimaal 30 cm boven het niveau van de openbare weg te liggen.*

Als gevolg van het bouwplan neemt de bebouwde oppervlakte in het plangebied af. Het plangebied is in de huidige situatie nagenoeg volledig verhard. Als gevolg van het plan wordt er circa 330 m<sup>2</sup> aan groen teruggebracht. Op het parkeerterrein wordt groen aangebracht en tevens dient de bestaande groengordel tussen de parkeerplaats en de woonhof aan de Kloppenstraat behouden te worden. Het hemelwater kan op de aangebrachte groenstroken infiltreren in de bodem.

Onder het parkeerterrein worden infiltratiekoffers geplaatst om het hemelwater op te vangen. Op dit moment is de definitieve bergingseis van het plan nog niet bepaald. Om te borgen dat er aan de verplichte waterberging wordt voldaan is een voorwaardelijke verplichting in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen. In de algemene bouwregels regels is een voorwaardelijke verplichting voor de waterberging opgenomen. De voorwaardelijke verplichting luidt: een omgevingsvergunning voor het bouwen van het hoofdgebouw kan uitsluitend worden verleend indien voor de opvang en het bufferen van hemelwater bij nieuwbouw op het eigen terrein minimaal 20 mm van het totaal aanwezige afvoerend oppervlak (grondgebonden verharding en daken) aan bergingscapaciteit gerealiseerd wordt. Concreet betekent dit dat om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen voldoende bergingscapaciteit gerealiseerd moet worden.

Daarnaast zal de initiatiefnemer onder de parkeerplaats infiltratiekratten aanbrengen zodat het hemelwater kan infiltreren.

Ten aanzien van de afvoer van huishoudelijk afvalwater zal het appartementengebouw aansluiten op de bestaande gemengde riolering (GWA).

#### 01.3.1.8 Conclusie

In deze aanmeldingsnotitie is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de beoordeelde milieuaspecten geldt dat er geen of een zeer beperkt effect optreedt. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.- (beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,



Ad Fontem BV,  
T. Boswerger

Ad Fontem ruimtelijk advies

Stationsstraat 337

7622 LW Borne

074 255 7020

[info@ad-fontem.nl](mailto:info@ad-fontem.nl)

[www.ad-fontem.nl](http://www.ad-fontem.nl)



**ad fontem**

RUIMTELIJK ADVIES