

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

# **TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22a Weezenlanden Noord**

**Onderwerp:** Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling “TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22a Weezenlanden Noord”  
**Auteur:** BJZ.nu  
**Datum:** Augustus 2025  
**Status:** Definitief

Op 7 maart 2022 is het bestemmingsplan Weezenlanden Noord door de raad vastgesteld. Dat bestemmingsplan vormt de basis voor de gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van ruim 500 woningen en zo'n 2.250 m<sup>2</sup> nieuwe (commerciële) voorzieningen in het gebied begrensd door de Luttenbergstraat/Schuurmanstraat/ Wiecherlinckstraat/Buserstraat.

De gebiedsontwikkeling is momenteel, op basis van het bestemmingsplan, in uitvoering. Een deel van de nieuwbouw is inmiddels gerealiseerd of in aanbouw. Er is nu aanleiding dat geldende bestemmingsplan uit 2022, wat inmiddels is opgegaan in het Omgevingsplan gemeente Zwolle, aan te passen: Zwolle heeft de ambitie de binnenstad te ontwikkelen naar een toekomstbestendig Stadshart. De ontwikkeling van het Stadshart wordt benaderd vanuit vijf ontwikkelprincipes, waaronder 'De bereikbare stad'. Vanuit dit ontwikkelprincipe is de ambitie om bereikbaarheid te realiseren in combinatie met leefbaarheid en gezondheid, door meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers. De omgevingsvisie zet in op een systeem van mobiliteitshubs buiten de Singel omdat het Stadshart een autoluwe zone wordt. Vanwege de ligging, afstand tot het centrum, mogelijkheden om voorzieningen in te kunnen passen en daarmee een volwaardige stadsentree te kunnen realiseren, is de locatie Weezenlanden Noord de beste plek voor één van deze mobiliteitshubs. Het bestemmingsplan laat zo'n mobiliteitshub niet toe.

Een mobiliteitshub creëert extra toegevoegde waarde voor de bewoners en gebruikers van de gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord en omgeving. De realisatie van de mobiliteitshub maakt het mogelijk om extra faciliteiten en voorzieningen in het gebied aan te bieden.

In het verlengde van bovenstaande is het plan voor Weezenlanden Noord ruimtelijk en programmatisch geoptimaliseerd. Zo worden in het oostelijke deel extra woningen toegevoegd, onder andere door optopping op drie al geplande woongebouwen. En wordt, in beperkte mate, het bouwvolume voor de woningbouw wat vergroot.

Het bestemmingsplan Weezenlanden Noord uit 2022 (inclusief de eerste herziening, zoals vastgesteld op 19 juni 2023) laat deze wijzigingen niet toe. Deze zijn onder andere in strijd met de toegestane gebruiks- en bouwregels. Met het toevoegen van een mobiliteitshub wordt het ontwikkelingsgebied ook groter, waardoor het, ter plaatse van de Luttenbergstraat, binnen het bestemmingsplan Assendorp komt te liggen. Ook dit op 13 mei 2013 vastgestelde plan zal daarom aangepast moeten worden. Hetzelfde geldt, voor zover gelegen binnen het plangebied Assendorp, voor de Zwolse parapluplannen parkeren (vastgesteld 3 juli 2017) en bouw- en cultuurhistorie (vastgesteld 4 oktober 2021).

Op 1 januari 2024 zijn, met het inwerking treden van de Omgevingswet, alle bestemmingsplannen opgegaan in het ene (tijdelijke) Omgevingsplan gemeente Zwolle. Om de hierboven omschreven aanpassingen mogelijk te maken wordt het omgevingsplan gewijzigd. Met deze wijziging worden alle regels uit het bestemmingsplannen-deel van het tijdelijke omgevingsplan vervangen.

Vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is een toets van de effecten van het plan op het milieu noodzakelijk. In dit document worden de milieueffecten van deze ontwikkeling beschouwd. Eerst wordt een nadere toelichting op de wetgeving omtrent de milieueffectrapportage gegeven.

## **Milieueffectrapportage**

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt het effect van een plan op het milieu in beeld. De regelgeving voor de m.e.r. is te vinden in afdeling 16.4 van de Omgevingswet (Ow) en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit (Ob). In afdeling 16.4 van de Omgevingswet wordt onderscheid gemaakt in de plan-mer(boordeling) (paragraaf 16.4.1) en de plan-mer(boordeling) (paragraaf 16.4.2). Uit bijlage V van het Ob kan worden bepaald of een plan mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is. In deze bijlage is een tabel opgenomen met vier kolommen:

- In kolom 1 staan de plannen opgesomd;
- In kolom 2 zijn de gevallen genoemd waarin een plan-mer verplicht is;
- In kolom 3 staan de gevallen genoemd waarin de plan-mer-beoordelingsplicht geldt;
- Tot slot bevat kolom 4 de besluiten waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het plan wordt verleend.

Indien een plan (meestal een wijziging van het omgevingsplan) wordt opgesteld dat een kader vormt voor een plan-mer-(beoordelings)plichtige projecten dan is een plan-mer aan de orde (artikel 16.36 lid 1 Ow). Ook is een plan-mer aan de orde als voor een plan/ programma een passende beoordeling voor natuur moet worden opgesteld zoals bedoeld in artikel 16.53c Ow (artikel 16.36 lid 2 Ow). Als een plan wordt gemaakt voor een klein gebied op lokaal niveau of het plan maakt een kleine wijziging mogelijk, kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling (artikel 16.36 lid 3 Ow) als uit de beoordeling blijkt dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

Bij een plan-mer-beoordeling oordeelt het bevoegd gezag of er sprake is van een aanzienlijke milieugevolgen aan de hand van de criteria van bijlage II bij de smb-richtlijn (artikel 16.35 lid 5 Ow). Hiervoor worden de volgende instanties en bestuursorganen geraadpleegd:

- a. de bestuursorganen en instanties die op grond van een wettelijk voorschrift adviseren over de besluiten, bedoeld in artikel 16.43, eerste lid, waarvoor het plan of programma het kader vormt, en
- b. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Onze Minister voor Natuur en Stikstof, Onze Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap of in plaats van de betrokken minister een door hem aangewezen bestuursorgaan.

Inhoudelijk mag de plan-mer-beoordeling echter gelijk zijn aan de project-mer-beoordeling (AbRS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054).

In dit geval is sprake van een wijziging van het omgevingsplan, voor zowel de mobiliteitshub als ook 101 appartementen welke worden toegevoegd (middels optopping) aan de appartemengebouwen in Weezenlanden – Noord.

De wijziging van het omgevingsplan is kaderstellend voor een project-mer-(beoordelings)plichtige activiteit, namelijk het stedelijk ontwikkelingsproject. Aangezien sprake is van een klein gebied op lokaal niveau, kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling. Voorliggende aanmeldnotitie voorziet hierin.

### **Inhoud en doel van de m.e.r.-beoordeling**

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

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

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

### **Betrokken partijen**

Bij het plan zijn diverse partijen betrokken. De ontwikkeling van de mobiliteitshub (en aanverwante functies zoals oplaadpunten, pakketkluizen etc.) is een gemeentelijk initiatief, die van de 101 appartementen van een projectontwikkelaar met toestemming van de gemeente Zwolle. Voor het mogelijk maken van deze

ontwikkelingen middels een Omgevingsplan is de gemeenteraad van de gemeente Zwolle het bevoegd gezag. Daarnaast worden de provincie Overijssel, het waterschap Drents Overijsselse Delta en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het plan betrokken en zal het concept Omgevingsplan in het kader van vooroverleg naar deze partijen worden toegezonden.

### ***Leeswijzer***

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



### ***Verontreiniging en hinder***

Tijdens de aanlegfase zal sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het plangebied. Vanwege de ligging van de mobiliteitshub onder de Luttenbergstraat is er op termijn daarom wel de noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Dit zal in door de gemeente Zwolle in een apart Verkeersbesluit worden geregeld te zijner tijd. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de activiteiten geen aanzienlijke milieueffecten plaatsvinden, zie ook het volgende hoofdstuk van deze aanmeldnotitie

### ***Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën***

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.

### ***Natuur, stikstof en soortenbescherming***

Wat betreft de specifieke informatie ten aanzien van natuur, stikstof en soortenbescherming wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van deze aanmeldnotitie.

### 3. BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voorgenomen plan relevant.

Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, geur, water, ecologie, waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, bodem, trillingen en externe veiligheid. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

#### **Verkeer**

Het te realiseren voornemen brengt een bepaald aantal verkeersbewegingen met zich mee. Het aantal verkeersbewegingen heeft invloed op deze m.e.r.-beoordeling en dient daarom in ogenschouw worden genomen.

In de huidige situatie heeft de Luttenbergstraat tussen de kruising met de wethouder Alferinkweg en de brug over het Almelse kanaal meerdere aansluitingen en inritten. De Buserstraat en het deel van de Wiecherlinckstraat parallel aan de Schuurmanstraat worden in de plansituatie alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Daarmee komen deze aansluitingen voor auto's te vervallen. De parkeergarage P1 heeft zijn inrit op de Wicelinkstraat, de parkeergarage P2 heeft de inrit op de Schuurmanstraat. Aan de Luttenbergstraat wordt de inrit voor de mobiliteitshub toegevoegd. De zuidelijke inrit van het parkeerterrein van het provinciehuis komt hiermee te vervallen, de noordelijke inrit blijft behouden. De inrit tot de mobiliteitshub kan zowel binnen als buiten het bouwvolume gelegd worden. De mobiliteitshub kan op de Luttenbergweg aangesloten worden als een uitrit met voorrangssituatie of direct op de rotonde Luttenbergstraat-Wethouder Alferinkweg. Het voornemen is om de Luttenbergstraat tussen de Wethouder Alferinkweg en de inrit tot de mobiliteitshub in te richten als GOW 50 km/u en tussen de hub en het Almelse Kanaal als GOW 30 km/uur.

De grootschalige ontwikkelingen en nieuwe ontsluitingen genereren verkeersstromen die effect hebben op het lokale wegennet. In het kader van deze ruimtelijke ontwikkelingen is verkeerskundig onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op het lokale wegennet voor de maatgevende ochtend- en avondspits. Dit Verkeersonderzoek Mobiliteitshub Weezenland-Noord, actualisatie juli 2025<sup>1</sup>, is als bijlage bij het TAM-Omgevingsplan voor deze locatie toegevoegd, waar deze m.e.r.-beoordeling eveneens onderdeel vanuit maakt.

#### Conclusies uit het onderzoek zijn:

- De planontwikkeling brengt een verkeersgeneratie van circa 3.090 mvt/werkdag met zich mee;
- Het planeffect op de verkeersgeneratie (huidig - plan) is een toename van circa 3.000 mvt/werkdag;
- De planontwikkeling wordt op een acceptabele manier ontsloten op het omliggende wegennet, waarbij de mobiliteitshub direct ontsluit op de Luttenbergstraat en parkeergarage P2 voor (een deel van de) bewoners ontsluit rechtstreeks op de Schuurmanstraat; bijbehorende scenario's op een acceptabele manier verwerken:

a. kruispunt Luttenbergstraat - Wethouder Alferinkweg (plansituatie rotonde);

b. kruispunt Luttenbergstraat . mobiliteitshub (plansituatie voorrangskruispunt):

- Scenario 1: voorrang mobiliteitshub;

- Scenario 2: geen voorrang mobiliteitshub;

c. kruispunt Luttenbergstraat - Schuurmanstraat (plansituatie voorrangskruispunt).

In het gebied zal, voorafgaand aan de bouw van de hub, gefiscaliseerd parkeren in worden gevoerd. Het aantal beschikbare parkeerrechten per ontwikkeling ligt vast en is bepaald aan de hand van de parkeernorm. Een

---

<sup>1</sup> 'Verkeersonderzoek mobiliteitshub Weezenlanden noord', Roelofs, kenmerk NO01-D03-31092243-sws2 (14 juli 2025)

abonnement of vergunning zonder een parkeerrecht is niet mogelijk in de sector. Door de bouw van de hub is het mogelijk om de parkeervraag volledig op te vangen op eigen terrein en in de hub.

Hierdoor is er geen noodzaak meer is om straatparkeren te faciliteren in het plangebied. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de voetganger en fietser in de openbare ruimte.

De Buserstraat zal ingericht worden als voetgangers- en fietsgebied. De herinrichting van de Schuurmanstraat zorgt voor brede trottoirs die een loper vormt voor de voetganger tussen het centrum en Park Weezenlanden. Door het autoverkeer voor de hub via de Wethouder Alferinkweg te leiden wordt het plangebied autoluwer. Door deze maatregelen komt er meer ruimte voor de voetganger en fietser.

De omliggende wegen rondom het plangebied zijn, zoals ook is beschreven in het onderzoek van Roelofs, van voldoende capaciteit om deze toename veilig af te kunnen wikkelen.

Het effect van het voorgenomen plan op het aspect 'verkeer' wordt op 'gemiddeld' ingeschaald.

## **Geluid**

### Woningen

Woningen zijn niet opgenomen in de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering, omdat ze in beginsel niet aan te merken zijn als milieubelastende objecten. In voorliggend geval zal wel sprake zijn van enig geluid als gevolg van de appartementen en daarmee de woonfuncties (leefgeluiden). Voor dergelijke geluiden gelden echter geen normen. Gelet op de afstand van het plangebied ten opzichte van omliggende woningen zal dit verder niet voor belemmeringen zorgen. Verder is, voor zover relevant, in de huidige situatie ook sprake van leefgeluiden door de woningen in het plangebied. Per saldo nemen de leefgeluiden op de omgeving dus slechts beperkt toe.

### Mobiliteitshub

De mobiliteitshub daarentegen is wel aan te merken als een milieubelastende functie. Onderzocht moet worden of de mobiliteitshub kan leiden tot geluidhinder op omliggende bestaande geluidgevoelige functies. Gemeten vanaf de mobiliteitshub liggen de dichtstbijzijnde geluidgevoelige functies op circa 160 meter afstand. Het betreffen de woningen aan het Almelose Kanaal. Tussen de mobiliteitshub en de bestaande woningen zijn nieuwe woningen beoogd. Wanneer de nieuwe woningen gebouwd zijn, schermen zij (een deel van) het geluid af van de mobiliteitshub. Gelet op de afstand en dat er nieuwe woningen beoogd zijn op kortere afstand kan worden gesteld dat de mobiliteitshub niet voor een te hoge geluidsbelasting zorgt op de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied.

De woonfuncties binnen het nieuwbouwplan Weezenlanden-Noord, gelegen nabij de mobiliteitshub, dienen beschermd te worden tegen geluid afkomstig van nieuwe functies binnen het plangebied.

Daarom is door Alcedo een akoestisch onderzoek<sup>2</sup> uitgevoerd, waarbij het doel van het onderzoek is om het optredende geluid afkomstig van de activiteiten binnen het plangebied te bepalen op de omliggende nieuwe woningen. Dit geluid worden getoetst aan de richtwaarde voor 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties', het gemeentelijk geluidsbeleid en de instructieregels in hoofdstuk 5 van het 'Besluit kwaliteit leefomgeving' (Bkl). In het akoestisch onderzoek komen alle geluidsaspecten inhoudelijk aan bod, verwezen wordt dan ook naar dit onderzoek, welke tevens onderdeel uit maakt van de bijlage van het TAM-Omgevingsplan voor deze locatie.

### Gezamenlijk geluid

Om het afwijken van de standaardwaarde mogelijk te maken dient het gezamenlijk geluid op de woningen te worden vastgelegd in het omgevingsplan. In deze situatie betreft dit gezamenlijk alleen het geluid van gemeentewegen. Het gezamenlijk geluid bedraagt binnen het plangebied ten hoogste 58 dB.

### Aanlegfase algemeen

Daarnaast zal de aanlegfase gepaard gaan met de productie van geluid. Deze geluidproductie is tijdelijk van aard en zal zoveel mogelijk worden beperkt.

---

<sup>2</sup> Akoestisch onderzoek Alcedo 'Geluid door activiteiten', 23-10089.R01.V04

## Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid niet leidt tot mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

## **Luchtkwaliteit**

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de instructieregels opgenomen in het Bkl. Ter bescherming van de gezondheid zijn voor het aspect luchtkwaliteit instructieregels opgenomen in paragraaf 5.1.4.1 Bkl. Volgens deze regels gelden zogeheten omgevingswaarden voor onder andere de in de buitenlucht voorkomende stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Een activiteit is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het plan leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het plan draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;

Mede door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in de afgelopen jaren in Nederland de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Vanwege deze verbetering is het NSL na de inwerkingtreding van de Omgevingswet dan ook komen te vervallen.

De beoordeling van de luchtkwaliteit vindt niet overal plaats. Voor een activiteit die niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging, is geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof nodig. Uit artikel 5.53 en 5.54 Bkl volgt dat een plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de toename van de concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet hoger is dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een plan binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het plan binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze 'standaardgevallen NIBM' vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet wel onder een bepaalde omvang blijven conform artikel 5.54 Bkl. Valt een plan binnen de genoemde categorie, maar niet binnen de gestelde grenzen? Het is dan mogelijk om alsnog via detailberekeningen aannemelijk te maken dat de 3%-grens niet wordt overschreden.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een plan de 3%-grens niet overschrijdt. Veelal kan een kwalitatieve berekening met de NIBM-tool op een eenvoudige en snelle manier inzichtelijk maken of een plan in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Wanneer deze tool aangeeft dat er sprake is van een betekende mate, dan zijn aanvullende detailberekeningen nodig.

## **Beoordeling**

- Ten behoeve van het voorgenomen plan is door BJZ.nu een luchtkwaliteitsonderzoek<sup>3</sup> uitgevoerd. De aanleiding voor het onderzoek is of er binnen het plangebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat door de stikstofdioxide- en fijnstofemissie van omliggende wegen.
- Het plan zelf draagt aan de luchtverontreiniging niet in betekenende mate bij. De emissie van stikstofdioxide en fijnstof door de wegen is achterhaald door middel van verkeersgegevens uit de CIMLK kaart. Met een model is de immissie op het plangebied berekend. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van de Mobiliteitshub meegenomen in de berekening. Deze waarden zijn berekend door Roelofs. Het onderzoek is uitgevoerd conform de regels uit het Bkl en de Omgevingsregeling met bijbehorende bijlagen.
- De berekende stikstofdioxideimissie bedraagt ten hoogste 13,935 µg/m<sup>3</sup>. De berekende fijnstofimissie voor PM<sub>10</sub> bedraagt ten hoogste 14,130 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>2,5</sub> is het hoogste berekende rekenresultaat 7,233 µg/m<sup>3</sup>. Voor NO<sub>2</sub> geldt dat het 24-uursgemiddelde 0 keer per jaar wordt overschreden. Voor PM<sub>10</sub> geldt dat het 24-uursgemiddelde 6 keer per jaar wordt overschreden.
- Uit het onderzoek blijkt dat er voldaan wordt aan de normen vanuit het Bkl. Voor de concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>2,5</sub> is de verwachting dat over een aantal jaar zal worden voldaan aan het advies van de WHO. Voor PM<sub>10</sub> is dit al het geval.

---

<sup>3</sup> Luchtkwaliteitsonderzoek Zwolle, Weezenlanden Noord, BJZ.nu, april 2025

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van bijbehorend plan.

#### Conclusie

Er is dan ook geen nader onderzoek noodzakelijk. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit is 'niet van betekenende mate' als gevolg van de bijdrage.

#### **Geur**

Paragraaf 5.1.4.6 van het Bkl geeft aan dat in een omgevingsplan rekening gehouden dient te worden met geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen, zoals gebouwen met een woonfunctie. Een omgevingsplan voorziet erin dat geur door een activiteit op geurgevoelige gebouwen aanvaardbaar is. Aan die aanvaardbaarheid wordt voldaan door in het omgevingsplan toepassing te geven aan de in deze paragraaf opgenomen standaardwaarden op een geurgevoelig gebouw. Onder bepaalde omstandigheden kan een hogere of lagere grenswaarde aanvaardbaar zijn. Bij zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen kan een hogere waarde worden toegestaan dan de grenswaarden. Activiteiten waarvoor deze regels gelden zijn onder andere het exploiteren van zuiveringstechnische werken, het houden van landbouwhuisdieren in een dierenverblijf (veehouderijen) en andere agrarische activiteiten.

#### *Beoordeling*

Het voornemen is om in de plint van woongebouwen in beperkte mate horeca (verstrekken van ter plaatse te nuttigen voedsel en dranken) toe te staan. Het omgevingsplan (art 22.196 en 22.199) bevat al regels omtrent de geur voor niet-industriële voedselbereiding. Aannemelijk is dat daar aan voldaan kan worden bij de genoemde horeca.

Het omgevingsplan geeft ook regels vanuit het belang van lucht en geur voor het bieden van parkeergelegenheid in een parkeergarage (paragraaf 22.3.20). Het voorliggende wijzigingsbesluit laat parkeergarages binnen de woonblokken en een mobiliteitshub toe. Aannemelijk is dat bij deze voldaan kan worden aan de regels hieromtrent uit paragraaf 22.2.30.

#### Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geur niet leidt tot mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

#### **Water**

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling kan samengaan met effecten op de waterhuishouding. In het kader van deze planologische procedure dient daarom voor voorliggende ontwikkeling de wateropgave in kaart gebracht. Dit onderdeel zal een plaats krijgen in de toelichting op het Omgevingsplan, zoals thans door de gemeente Zwolle wordt opgesteld. Verwacht wordt echter dat voorliggend plan niet gepaard gaat met negatieve effecten op de waterhuishouding, zoals hieronder wordt weergegeven per relevant wateraspect.

#### Wateroverlast

Bij de bouw van de woningen en de mobiliteitshub dient rekening te worden gehouden met de eisen om eventueel wateroverlast tegen te gaan. Denk aan hoogteverschillen tussen de vloeren en grondwaterstanden, waterbergingskrachten en wadi's.

#### Waterkwaliteit

Er mogen tijdens de bouw- en gebruiksfase geen materialen gebruikt worden die de waterkwaliteit verminderen.

#### Riolering en Afvalwaterketen

De nieuwe woningen en de mobiliteitshub mogen niet leiden tot een overbelasting van de riolering in de omgeving. Dit aspect zal dus nader onderzocht moeten worden. Geconcludeerd wordt dat de riolering van het plangebied voldoende capaciteit moet hebben om deze toename te faciliteren.

## Grondwaterbeheer

Er mogen tijdens de bouw- en gebruiksfase geen materialen gebruikt worden die een negatief effect hebben op de kwaliteit van het grondwater.

Het effect van het voorgenomen plan op de waterhuishouding wordt op 'gemiddeld' ingeschaald.

## **Ecologie**

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met het aspect natuur. Het gaat hierbij in de eerste plaats om regels voor de gebiedsbescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden, regels voor de soortenbescherming van te beschermen planten diersoorten (waaronder vogels) en regels ter bescherming van houtopstanden. Voor deze aspecten zijn diverse regels opgenomen in het Bkl.

### Gebiedsbescherming

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst de Natura 2000-gebieden aan. Op grond van artikel 2.43 Omgevingswet legt hij ook de instandhoudingsdoelstellingen vast. Dit gebeurt in een aanwijzingsbesluit.

Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

In afdeling 8.6 Bkl staat het beoordelingskader voor de omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten. Dit is door middel van het aanvullingsspoor Natuur gebeurd.

### *Beoordeling*

Het plangebied bevindt zich op circa 3,1 kilometer van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' en op 2,9 kilometer van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Rijntakken'.

*De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd:*

- Ecologische voortoets Wop Weezenlanden Noord (3 april 2025), met als bijlagen:
- Brondocument Ecologische beoordeling van stikstofdeposities in Natura 2000-gebieden in en rondom
- Zwolle (Kleijberg ecologie, versie 21 februari 2025)
- AERIUS-berekening Weezenlanden en Mobiliteitshub, Zwolle (BJZ.nu, projectnummer 2023-591, februari 2025)

Deze zijn als bijlage toegevoegd aan de TAM-Omgevingsplan-motivering.

Uit berekeningen met het rekenmodel AERIUS Calculator versie 2024.01 volgt dat dit plan tot een tijdelijke toename van stikstofdepositie leidt in de Natura 2000-gebieden Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht, Rijntakken en Veluwe. Permanente stikstofdepositie is op de Natura 2000-gebieden Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht, Rijntakken en Veluwe.

De met AERIUS Calculator berekende maximale stikstofdeposities vanwege Weezenlanden Noord zijn nergens hoger dan de deposities in Natura 2000-gebieden die in het ecologisch brondocument van de gemeente Zwolle zijn beoordeeld. Dit geldt zowel voor de aanlegfase (tijdelijke deposities) als voor de gebruiksfase (permanente deposities). Daarmee is het op grond van de objectieve informatie in het ecologisch brondocument op voorhand uitgesloten dat Weezenlanden Noord afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten vanwege stikstofdepositie significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden en daarin voorkomende habitattypen en leefgebieden.

Wat betreft stikstofdepositie in relatie tot Natura 2000 wordt daarmee voldaan aan de vereisten in de Omgevingswet.

NNN

Het plangebied ligt niet binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gezien het feit dat sprake is van een ontwikkeling buiten het NNN en gezien de aard en omvang van dit plan wordt geconcludeerd dat er met de voorgenomen ontwikkeling geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

#### Soortenbescherming

Onder de Omgevingswet zijn veel dier- en plantsoorten beschermd. De bescherming richt zich op soorten van Europees belang, die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen, als om bepaalde soorten van nationaal belang. Soortenbescherming vindt plaats binnen en buiten het natuurnetwerk Nederland. Het kan de vorm hebben van wet- en regelgeving, maar ook van fysieke maatregelen die bescherming, vestiging of uitbreiding van een soortenpopulatie stimuleren. Op grond van artikel 2.18 lid 1 sub f Omgevingswet zijn in beginsel de provincies hiervoor verantwoordelijk. Echter, ook decentrale overheden kunnen hierover actief beleid voeren. Hierbij kan worden gedacht aan het vaststellen van bijvoorbeeld een programma voor soortenbescherming. Door strikte formulering van een flora- en fauna-activiteit moet bij vrijwel alle activiteiten in de fysieke leefomgeving nagegaan worden of:

- er soorten aanwezig zijn; en
- welke soorten dat zijn.

#### Ecologie en natuurwaarden bij wijziging omgevingsplan Weezenlanden Noord

##### **1. Vergunningplicht en kader**

In hoofdstuk 11 van het *Besluit activiteiten leefomgeving* is bepaald wanneer een vergunning nodig is. De voorgestelde wijziging van het omgevingsplan betreft enkele aanpassingen in de lopende gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord.

##### **2. Bestaand ecologisch onderzoek**

Het grootste deel van het wijzigingsgebied valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan *Weezenlanden Noord* (vastgesteld in 2022). In dat kader zijn de volgende ecologische onderzoeken uitgevoerd:

- Natuurtoets Openbaar Belang Zwolle (Ecogroen, 25 april 2018)
- Zoogdier- en broedvogelonderzoek complex 8 (Ecogroen, 18 maart 2020)
- Projectplan sloop en nieuwbouw (3 augustus 2020)

Op basis hiervan heeft de provincie Overijssel op 9 november 2020 een ontheffing Wet natuurbescherming verleend (kenmerk 2020/0241182). Deze ziet met name op bescherming van de gewone en ruige dwergvlleermuis.

De gebiedsontwikkeling vindt plaats met inachtneming van deze ontheffing en de bijbehorende voorschriften. Er is daarom geen aanvullend ecologisch onderzoek nodig voor de voorgenomen wijziging, die uitsluitend voorziet in beperkte aanpassing van bouwvolumes.

##### **3. Bomenonderzoek en kapvergunningen**

Binnen het bestemmingsplangebied is eerder onderzoek gedaan naar de bestaande bomen. Daarbij is vastgesteld:

- Welke bomen worden behouden of gekapt
- Hoe de kap wordt gecompenseerd

De uitvoering hiervan vindt plaats conform de verleende kapvergunningen:

- 31 augustus 2022 (0193ESUITE1060502022)
- 28 november 2022 (0193ESUITE2725322022)
- 23 december 2022 (0193ESUITE2800122022)

- 12 december 2023 (0193ESUITE2269172023)

#### 4. Nieuwe ontwikkeling: mobiliteitshub

Een deel van de wijziging betreft gronden buiten het oorspronkelijke bestemmingsplangebied, namelijk bij de Luttenbergstraat en het parkeerterrein van het provinciehuis, waar een mobiliteitshub is gepland. Hiervoor zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Quicksan natuurtoets aanleg mobiliteitshub (Ecogroen, 25 april 2024)
- Onderbouwing kap en verplanten bomen bij aanleg Mobiliteitshub Weezenlanden Noord te Zwolle onderdeel: Belangenafweging (Ecogroen, 27 januari 2025)
- Onderbouwing kap en verplanten bomen bij aanleg Mobiliteitshub Weezenlanden Noord te Zwolle onderdeel: Compensatieopgave (Ecogroen, 18 februari 2025)

Hieronder wordt beknopt ingegaan op de bevindingen uit de onderzoeken.

##### *Bevindingen quickscan:*

- Geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen
- Wel belangrijke vliegroutes en foerageergebied voor vleermuizen aanwezig
- Geschikte verblijfplaatsen en foerageergebied voor de egel vastgesteld
- Geen jaarrond beschermde vogelnesten; enkele algemene soorten verwacht
- Geen verlies of verstoring van beschermde flora en fauna (met uitzondering van vrijgestelde soorten)

##### *Nieuwe bomenonderzoeken en kapvergunningen:*

Voor de ontwikkeling van de hub moeten 49 bomen wijken. Hiervan kunnen 10 en mogelijk 11 bomen worden verplant. Van deze verplantbare bomen zijn 8 exemplaren van de soort plataan. De andere boomsoort is gewone esdoorn (3 stuks). Om een aanzienlijk aandeel regionaal inheemse boomsoorten passend binnen de groeiplaats van dit gebied te krijgen, is vervangen van een groot deel van de platanen wenselijk. Alles overwegende worden 11 bomen verplant, waaronder 8 platanen en 3 esdoorns. Voor een aantal bomen zijn de nieuwe locaties al bepaald. Voor de overige bomen worden nog locaties onderzocht in de directie omgeving en/of in het kader van het project Toekomstbomen en de Bomenbank. Mocht dit onverhoopt niet lukken dan worden deze alsnog gekapt.

De overige bomen moeten gecompenseerd worden. In dit project zullen niet de aantallen van de te kappen bomen worden gecompenseerd maar de boomkroonvolume. Deze compensatie wordt volgens bijgevoegde tabel uitgevoerd. De boomsoorten zijn een indicatie en worden definitief bepaald in het beplantingsplan.

| Boomsoort  | Aantal (en grootte) (stuks) | Bovengrondse groeiruimte (diameter) | Doorwortelbare ruimte (m <sup>3</sup> ) | Breedte plantlocatie bij kluit (ten minste) | Ondergrondse obstakelvrij ruimte afstand hart stamvoet (ten minste) |
|------------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Steeleip   | 10 (1 <sup>e</sup> grootte) | 20 m                                | 35 m <sup>3</sup>                       | 4,5 m                                       | 2,25 m                                                              |
| Ruwe berk  | 10 (2 <sup>e</sup> grootte) | 8 m                                 | 20 m <sup>3</sup>                       | 2,75 m                                      | 1,50 m                                                              |
| Zomerlinde | 10 (1 <sup>e</sup> grootte) | 20 m                                | 35 m <sup>3</sup>                       | 4,5 m                                       | 2,25 m                                                              |
| Zomereik   | 10 (1 <sup>e</sup> grootte) | 20 m                                | 35 m <sup>3</sup>                       | 4,5 m                                       | 2,25 m                                                              |

Op basis van deze boomsoorten, aantallen en gereserveerde groeiruimte wordt het boomkroonvolume voldoende gecompenseerd. Daarnaast wordt hiermee een verbetering aangebracht in boomsoortvariatie en daarmee verbeteringskansen voor de biodiversiteit.

De volgende vergunningen zijn verleend:

- Op 5 maart 2025 is een omgevingsvergunning verleend voor het verplaatsen van 11 bomen, ter hoogte van Luttenbergstraat 2 Zwolle (zaaknummer 0193ESUITE321692025).
- Op 17 maart 2025 is een omgevingsvergunning verleend voor het kappen van 38 bomen ten behoeve van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord (zaaknummer 0193ESUITE320592025).

#### 5. Nadere ecologische onderbouwing: egel

Op basis van de quickscan is een aanvullende onderbouwing opgesteld:

- Ecologische onderbouwing egel – Mobiliteitshub Weezenlanden (Ecogroen, 12 december 2024)

Conclusie: de werkzaamheden hebben **geen negatief effect op de instandhouding van de egel**. De soortbescherming onder de Omgevingswet staat het vaststellen van het omgevingsplan niet in de weg.

## 6. Conclusie

De voorgenomen wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de ecologische kaders. Eerdere onderzoeken, verleende ontheffingen en vergunningen blijven van kracht. Voor de uitbreiding met de mobiliteitshub zijn aanvullende toetsen uitgevoerd, die bevestigen dat geen nadelige effecten optreden op beschermde soorten of natuurwaarden.

### **Bodem**

Paragraaf 5.1.4.5 van het Bkl geeft aan dat een omgevingsplan waarden bevat voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie. Bij het vaststellen van die waarden wordt rekening gehouden met de interventiewaarden bodemkwaliteit, bedoeld in bijlage IIA bij het Besluit activiteiten leefomgeving.

#### *Beoordeling*

Met het voornemen worden geen functies mogelijk gemaakt waarbij gewerkt wordt met stoffen die kunnen zorgen voor bodemverontreiniging. Ook worden er bij de bouwwerkzaamheden geen uitlogende materialen toegepast.

#### Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect bodem niet leidt tot mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

### **Trillingen**

Paragraaf 5.1.4.4 van het Bkl is op hoofdlijnen van toepassing op het toelaten op een locatie van een activiteit, anders dan het wonen, die trillingen in een frequentie van 1 tot 80 Hz veroorzaakt in een trillinggevoelige ruimte van een trillinggevoelig gebouw, dat is toegelaten op grond van een omgevingsplan. En op het toelaten van een trillinggevoelig gebouw waarop trillingen in een frequentie van 1 tot 80 Hz worden veroorzaakt door een activiteit, anders dan het wonen, die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan. Onder andere binnen gebouwen toegelaten woonruimten zijn trillinggevoelig.

#### *Beoordeling*

Met het voornemen worden geen functies mogelijk gemaakt die zullen leiden tot trillinghinder. Met de mobiliteitshub wordt een parkeergarage aangelegd. Gelet op de afstand tot de nieuwe woningen alsmede het provinciehuis in combinatie met de bouwkundige zware opbouw/bouwwijze van deze parkeergarage, kunnen trillinghinder of andere negatieve gevolgen door trilling worden uitgesloten.

#### Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect trillingen niet leidt tot mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

### **Externe veiligheid**

Artikel 5.2 Bkl geeft aan dat in een omgevingsplan voor risico's van branden, rampen en crises als bedoeld in artikel 10, onder a en b, van de Wet veiligheidsregio's, rekening gehouden dient te worden met: het belang van het voorkomen, beperken en bestrijden daarvan, de mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen en de geneeskundige hulpverlening.

Paragraaf 5.1.2 Bkl geeft instructieregels als met een omgevingsplan beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en locaties worden toegestaan. Dit in verband met externe veiligheidsrisico van toegelaten activiteiten in de omgeving, zoals:

- Opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen
- Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen

- Opslaan, herverpakken en bewerken van vuurwerk
- Bewerken en opslaan van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en op militaire objecten.

#### *Beoordeling*

Bij de uitvoering van het voornemen wordt een mobiliteitshub aangelegd. In verband met de mogelijkheid van lithium ion branden moet speciaal aandacht zijn voor het parkeren van elektrische auto's. Deze branden zijn niet te blussen, branden langdurig en er komen schadelijke stoffen vrij. Dit kan van invloed zijn op de constructie van de (ondergrondse) parkeergarage en de bovenliggende gebouwen. Hier wordt als volgt rekening mee gehouden:

- De mobiliteitshub bevat een sprinklerinstallatie en daarmee veel koelend vermogen;
- De brandlast tussen een elektrische en brandstof auto is van vergelijkbare grootte;
- De brand van een elektrische auto is heel moeilijk te blussen, daarom is de interventie van de brandweer erop gericht om een brandend elektrisch voertuig naar buiten te slepen en in een met water gevulde container te plaatsen.

Op basis van bovenstaande is het niet noodzakelijk om aanvullend maatregelen te treffen voor de constructie. Alle energie opslagsystemen worden, zoals afgestemd met de brandweer, buiten de parkeergarage geplaatst.

Met het voornemen worden geen andere activiteiten toegestaan, zoals genoemd in paragraaf 5.1.2 Bkl, welke vanuit externe veiligheid op de omgeving in het kader van het voorliggende wijzigingsbesluit nadere aandacht vragen.

#### Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid niet leidt tot mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

#### **Cumulatie**

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

In voorliggend geval zijn in de directe omgeving geen ruimtelijke ontwikkelingen gaande die belangrijke milieueffecten met zich meebrengen. Cumulatie is daarom niet aan de orde.

## 4. CONCLUSIE

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

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de aanzienlijke milieueffecten die het plan kan hebben.

### ***Kenmerken van de activiteit***

Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het plan;
- Hinder.

#### *Omvang*

De ontwikkeling is gelet op de schaal van het planvoornemen gemiddeld van omvang.

#### *Hinder*

Tijdens de uitvoering van het voorgenomen plan kunnen flora en fauna hinder ondervinden van de (bouw)werkzaamheden. Geconstateerd is dat de hinder voor omwonenden slechts tijdelijk is. Uit het onderzoek naar stikstofdepositie is gebleken dat de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties in het kader van gebiedsbescherming.

### ***Plaats van de activiteit***

Het plangebied ligt geheel binnen het grondgebied van de gemeente Zwolle. Gezien de definitie uit de Bkl kan worden geconcludeerd dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied. De voorgenomen activiteit is niet gelegen in beschermd gebied in het kader van natuur en er zijn geen waardevolle groenstructuren aanwezig.

### ***Samenhang met andere activiteiten ter plaatse***

Er vinden in de directe omgeving van het plangebied geen andere (grootschalige) ontwikkelingen plaats waarmee rekening dient te worden gehouden.

### ***Kenmerken van de aanzienlijke milieueffecten***

Voor de beoordeling van eventuele aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

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

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

### ***Maatregelen ter vermindering van potentiële effecten (samenvattend)***

Milieueffecten van de ontwikkeling van het plangebied kunnen niet geheel worden voorkomen. De mate waarin de milieueffecten optreden kan wel gemitigeerd worden. De milieueffecten zijn zodanig ingeschat dat maatregelen niet noodzakelijk worden geacht.

### *Conclusie m.e.r.-beoordeling*

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