

BügelHajema

Plek voor ideeën

Memo

Opdrachtgever: Gemeente Nieuwegein

projectnummer: 983.10.08.00.00.0

1

Van: BügelHajema Adviseurs

Onderwerp: Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Stationsgebied Nieuwegein

Datum: 03-07-2019

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voorliggende aanmeldnotitie is opgesteld in het kader van het bestemmingsplan voor het Stationsgebied en Blok B1 van Nieuwegein. De ontwikkelingen in het Stationsgebied lopen vooruit op de overige ontwikkelingen in de binnenstad van Nieuwegein. Dit heeft te maken met de planning van het verleggen van de tramsporen, het realiseren van nieuwe verlaagde perrons voor de nieuwe trams en een nieuw busstation. Om deze reden is er in de gemeenteraad een ontwikkelkader voor het Stationsgebied en Blok B1 vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van de OV-voorzieningen in het Stationsgebied bij recht mogelijk. De vastgoedontwikkelingen in Blok B1 zijn opgenomen in flexibiliteitsbepalingen.

Ten behoeve van de besluitvorming moet (onder andere) beoordeeld worden of het, gezien de milieueffecten, noodzakelijk is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. Voorliggende notitie geeft het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad van Nieuwegein de informatie die nodig is om dit besluit te kunnen nemen.

Achtergrond

Provinciale Staten (PS) hebben op 12 december 2016 besloten om de infrastructuur, waaronder de haltes, en het materieel op de SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein) te vernieuwen. Belangrijk onderdeel van vernieuwing van de SUNIJ-lijn is de verlaging en verlenging van de halteperrons.

Het tramtracé ter hoogte van de halte Stadscentrum moet fysiek worden losgekoppeld van winkelcentrum Cityplaza en worden opgeschoven in westelijke richting. De tramhalte schuift ten opzichte van de huidige situatie in zuidwestelijke richting op. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het realiseren van een hoogwaardige openbare ruimte en kan de gemeente een loop- en fietsroute aanleggen, parallel aan het tramtracé.

Het busstation wordt 'omgeklapt' en komt ten noordwesten van de tramhalte te liggen, aan de andere zijde van het tramspoor ten opzichte van het huidige busstation. De gemeente en provincie zijn nog in overleg over het benodigde aantal busperrons en bufferplaatsen en de exacte layout in relatie tot de tramhalte en de aanwezige loop- en fietsroutes. Ook wordt nog bekeken wanneer

BügelHajema, Adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP

Utrechtseweg 7, 3811 NA Amersfoort T 033 465 65 45

E info@bugelhajema.nl W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen, Leeuwarden en Amersfoort





het vernieuwde busstation wordt gerealiseerd, tegelijkertijd met de vernieuwde tramhalte of op een later moment.

De realisatie van de nieuwe OV-voorzieningen maken de sloop van de bestaande bebouwing van het oude theater De Kom, Cityplaza plus en het Chinese restaurant noodzakelijk. Van deze panden is een groot deel van het grondgebied nodig voor de realisatie van de nieuwe OV-voorzieningen.

Sloop van de bebouwing aan de Zuidstedeweg, Well building en NSI pand is niet noodzakelijk hiervoor. De eigenaar van beide panden is al langere tijd met de gemeente in gesprek over sloop van beide panden, herontwikkeling van de locatie voor woningbouw en bijbehorende voorzieningen. Voorwaarde voor herontwikkeling is dat deze ontwikkeling in ruimtelijke samenhang met de herontwikkeling van de resterende gronden van Cityplaza plus en het Chinese restaurant plaatsvindt. Hiermee ontstaat een hoogwaardig stadsblok dat de toon zet voor de verdere ontwikkeling van City West.

Noodzaak vormvrije m.e.r.-beoordeling

Voor het Stationsgebied en Blok B1 van Nieuwegein wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Hiervoor moet worden beoordeeld of het, gezien de milieueffecten, noodzakelijk is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen.

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn drie onafhankelijke aanvliegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht en die getoetst moeten worden. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft.

In volgorde van frequentie van voorkomen:

1. Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).
2. In het geval van een plan: toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming voor dit plan verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en). In dat geval is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.
3. Toetsing aan de provinciale milieuverordening. Door Provinciale Staten kunnen hierin aanvullend op het Besluit m.e.r. activiteiten worden aangewezen die kunnen leiden tot m.e.r.-plicht.

De activiteiten die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt betreffen:

1. Onderdeel D 2.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Onderdeel D 2.2 betreft: 'Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.' In geval:
 - de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied;



- de wijziging of uitbreiding van een trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tram- of spoorweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.
2. Onderdeel D 11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Onderdeel D 11.2 betreft: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
 - een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
 - een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De drempelwaarde van de betreffende categorieën worden niet overschreden. Dit betekent dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling zal blijken of niet alsnog een m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r. moet worden doorlopen. In het navolgende is de vormvrije m.e.r.-beoordeling behandeld.

Het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is gewijzigd. De wijziging is het gevolg van de implementatie van Richtlijn 2014/52/EU die ziet op het wijzigen van Richtlijn 2011/92/EU. Dit is de richtlijn die ziet op projecten (kolom 4). De wijzigingsrichtlijn is voor het overgrote deel geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Het gewijzigde Besluit m.e.r. is (op één onderdeel na) in werking getreden op 7 juli 2017, maar geldt vanaf 16 mei 2017 voor alle lopende vergunningaanvragen en bestemmingsplannen waarover nog geen besluit is genomen. Eén van de belangrijkste gevolgen van de wijziging van het Besluit m.e.r. is dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie. Dit is geregeld in artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r.

De aanvliegroute (2) toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming voor dit plan verplicht is en (3) toetsing aan de provinciale milieuverordening, leiden niet een m.e.r.-plicht.

De voorliggende aanmeldnotitie beschrijft de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu en geeft een conclusie omtrent de noodzaak tot een m.e.r.-procedure. Aan de hand van deze informatie kan het bevoegd gezag een beslissing nemen of voor de voorgenomen activiteit een MER moet worden opgesteld.

1.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Provincie Utrecht en gemeente Nieuwegein zijn initiatiefnemer voor het project.

Het bestemmingsplan biedt een juridische-planologische regeling voor dit project. Het bevoegd gezag is de gemeente Nieuwegein.



1.3 Planologische inpassing

Binnen het plangebied is de beheersverordening Binnenstad Nieuwegein (vastgesteld 23 maart 2017) van toepassing. De beheersverordening is een voortzetting van de bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals opgenomen in de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Binnenstad, vastgesteld 29 maart 2007
- Bestemmingsplan Binnenstad herziening, vastgesteld 25 februari 2012



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Binnenstad, plangebied rood omlijnd

Voorts is incidenteel met toepassing van de bevoegdheden van de artikelen 11, 15, 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), dan wel artikel 3.22 Wro, dan wel artikel 2.12 Wabo medewerking verleend aan afwijkende bouw- en gebruiksiniciatieven. Deze gelden als bestaande rechten in de beheersverordening.

1.4 Inhoudsvereisten aanmeldnotitie

Doel van een aanmeldnotitie ten behoeve van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is om op objectieve wijze informatie over mogelijk relevante milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te verzamelen. Met deze informatie kan het bevoegd gezag een oordeel geven over de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.-procedure.



Een m.e.r.-beoordeling betekent dat er géén MER wordt opgesteld, tenzij er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het uitgangspunt is dus: 'Nee, tenzij...'. De 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn Milieueffectbeoordeling (85/337/EEG). Bijlage III noemt drie hoofdthema's:

1. de kenmerken van de activiteit (waaronder omvang, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen);
2. de plaats van de activiteit (in relatie tot de kwetsbaarheid van het milieu);
3. de kenmerken van het potentiële effect (waaronder het bereik, de orde van grootte en waarschijnlijkheid van het effect).

2. Kenmerken van de activiteit

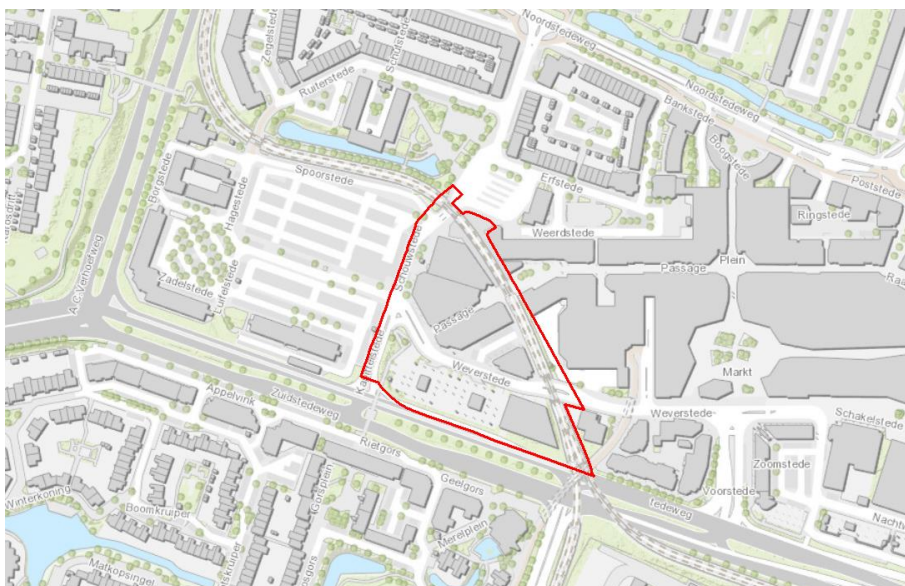
In overeenstemming met bijlage III van de EU-richtlijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project;
- eventuele cumulatie met andere projecten;
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

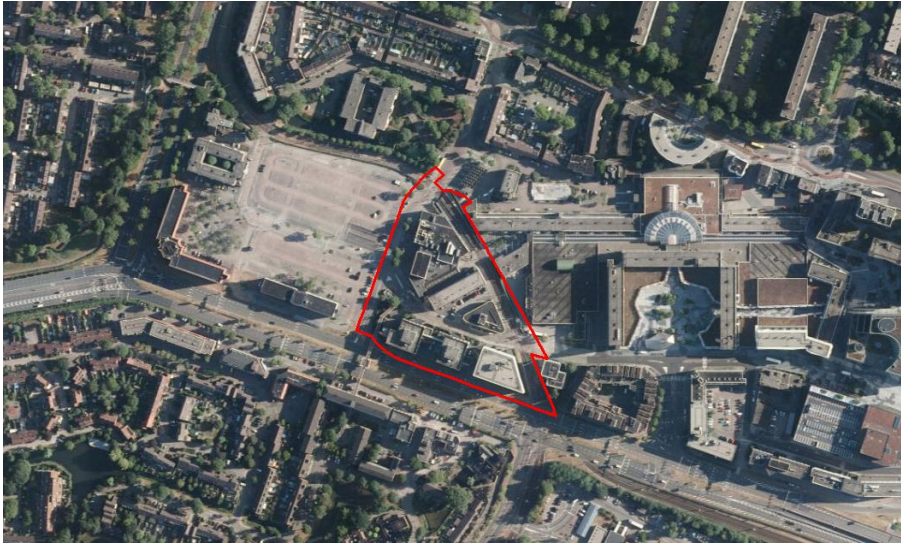
Omvang van de activiteit

Het projectgebied heeft een oppervlakte van ongeveer 2,1 hectare. Het projectgebied ligt in het centrum van Nieuwegein.

Op de afbeeldingen op de volgende pagina is de ligging is de locatie weergegeven.



Locatie van het projectgebied met rood omlijnd



Luchtfoto met rood omlijnd het projectgebied en met blauw de kadastrale perceel (bron: Google Maps.nl)

Het voornemen is het verleggen van de tramsporen, het realiseren van nieuwe verlaagde perrons voor de nieuwe trams en een nieuw busstation. Tevens ontstaat daarmee de ruimte voor een invulling van het gebied zoals opgenomen in het ontwikkelkader voor het Stationsgebied en Blok B1.

Cumulatie

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan de herontwikkeling van de binnenstad. Inmiddels is de oostelijke zijde van City grotendeels gerealiseerd (waaronder vernieuwing winkelcentrum Cityplaza, het nieuwe Stadhuis en nieuwe theater De Kom) op enkele bouwprojecten na (o.a. Doorslagzone). De gemeente richt zich nu op de herontwikkeling van het westelijk deel van City. In dit gebied bevindt zich momenteel o.a. kantoorbebouwing, een groot parkeerterrein en het voormalig theater De Kom. Ook het OV-knooppunt Nieuwegein Stadscentrum maakt deel uit van dit gebied.

De gemeente wil in City-West (waaronder het plangebied Stationsgebied en Blok B1) 1.200 - 1.400 nieuwe woningen en maximaal 21.000 m² kantoorruimte (conform Thematische Structuurvisie Kantoren) ontwikkelen. Mogelijk zal er ook een middelbare school worden gebouwd.

De nu nog aanwezige bioscoop (in het gebouw van voormalig theater De Kom) zal waarschijnlijk worden verplaatst naar het oostelijk deel van City (herontwikkelingslocatie huidig politiebureau). De gemeente heeft echter ook aangegeven de herontwikkeling van City-West te willen aangrijpen om te onderzoeken of het OV-knooppunt kan worden vernieuwd.



Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Voor de mogelijke aanleg- en bouwwerkzaamheden worden diverse mobiele werktuigen en transportmiddelen (zoals vrachtwagens) gebruikt. De energie daarvoor wordt geleverd door dieselolie en soms ook door elektriciteit uit het net. Het actuele gebruik van het plangebied verandert na afronding van de activiteiten. In het kader van de werkzaamheden is geen sprake van specifieke risico's voor zware ongevallen of rampen in en in de omgeving van het plangebied. Door de aanlegwerkzaamheden is, conform regelgeving, sprake van emissies ten aanzien van water, geluid, licht en lucht.

Overige aspecten

Binnen de inrichting is geen sprake van productie van afvalstoffen. Wel kan sprake zijn van hinder. De hinder waarvan sprake kan zijn betreft bijvoorbeeld geluid vanwege een toename van verkeersbewegingen. Ook kan er sprake zijn van hinder in de vorm van verstoring van natuurwaarden. Daarnaast kan het risico van ongevallen, genoemd onder het laatste aandachtsstreepje, toenemen door de activiteiten en opslag binnen de inrichting.

Deze aspecten komen kort aan de orde bij Kenmerken van de potentiële effecten.

3. Plaats van de activiteit

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik;
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de gevoelige gebieden, in dit geval Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natura 2000 en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Er is sprake van verstedelijkt, relatief dichtbebouwd gebied. Tussen en onder de gebouwen liggen parkeerplaatsen. In het plangebied bevinden zich enkele bomen. Er zijn geen watergangen aanwezig. Het gebied is daarmee niet kwetsbaar als bedoeld in de EU-richtlijn.

Van het gebruiken van natuurlijke hulpbronnen is in dit geval geen sprake. De nieuwe inrichting van het gebied heeft geen effect op natuurlijke hulpbronnen, zoals mineralen, ertsen, fossiele brandstoffen.

Wat betreft het genoemde onder het derde aandachtsstreepje ligt het projectgebied niet in het NNN (Natuurnetwerk Nederland) of een Natura 2000-gebied, of in de nabijheid van het NNN of een Natura 2000-gebied. Het dichtstbij gelegen natuurgebied (Uiterwaarden Lek) ligt op ongeveer zeven kilometer van het projectgebied. Met de voorgenomen werkzaamheden worden geen negatieve effecten verwacht op de waarden en kenmerken van de NNN of de instandhoudingsdoelen van het nabijgelegen Natura 2000-gebied. Een passende beoordeling in het kader van Wet natuurbescherming is dan ook niet aan de orde.



Er is geen sprake van een landschap met historisch of cultureel belang. Ook zijn er geen archeologische waarden aangetroffen in het projectgebied. Hier wordt nader op ingegaan bij Kenmerken van de potentiële effecten.

4. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële effecten van het project wordt voor zover relevant gekeken naar:

- het bereik van het effect;
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

De mogelijke milieueffecten worden indien aan de orde aan de hand van de verschillende relevante thema's beschreven. Voor de voorliggende m.e.r.-beoordeling zijn autonome ontwikkelingen niet bekend. De referentiesituatie is dan ook overeenkomstig de bestaande situatie.

Vanwege de aard van de ingreep wordt nader aandacht besteed aan de potentiële (milieu)effecten die kunnen optreden op archeologie, cultuurhistorie, bodem, ecologie, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, verkeer, bedrijven en milieuzonering en water.

1. Archeologie

Ten behoeve van de voorgenomen activiteit wordt niet dieper dan 150 cm beneden maaiveld en voor een gebied groter dan 10.000 m² gegraven. Voor deze ontwikkeling is het niet nodig om archeologisch onderzoek te verrichten. De kans op aantasting van archeologische waarden in het plangebied is gering.

2. Cultuurhistorie

Voor het planvoornemen is gebruik gemaakt van het (gemeentebrede) cultuurhistorisch onderzoek naar het aardkundig, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Nieuwegein (RAAP-rapport 2538 Jonge stad, oude kwaliteiten). Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat het plangebied een basiswaarde heeft en dat er geen sprake is van een uitgesproken cultuurhistorische waarde of grote zeldzaamheid. Ontwikkelingen bieden een kans om de kwaliteit te verbeteren. Er moet daarom worden ingezet op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijke historische kenmerken of karakteristieken van het gebied. Het bouwhistorisch element, de Weverbrug (voetgangersbrug over de Zuidstedeweg) is gedeeltelijk aanwezig binnen het plangebied. Dit karakteristieke element dient meegenomen te worden in het ontwerp van het plangebied. Er zijn verder geen waardevolle elementen aanwezig binnen het gebied die door de beoogde ontwikkelingen worden verstoord.

De beoogde ontwikkelingen geven dan ook geen onevenredige belemmering voor de aanwezige historische stedenbouwkundige of geografische karakteristieken in het plangebied en omgeving.



Het is gewenst om bij ontwikkeling te streven om de historisch-ruimtelijke kwaliteiten van Nieuwegein te herstellen in het gebied en/of relatie met deze kwaliteiten buiten het gebied te versterken. Een goede landschappelijk/stedenbouwkundige analyse ligt hieraan ten grondslag. Concluderend hieruit kan gesteld worden dat (indien de Weversbrug wordt meegenomen in het nieuwe ontwerp) er geen cultuurhistorische waarden wordt aangetast door onderhavig project.

3. Bodem

Door de voorgestelde ontwikkeling in het plangebied is in redelijkheid niet te verwachten dat sprake is van bodembedreigende activiteiten.

Voor het gebied van City is in 1999 een historisch onderzoek uitgevoerd en in 2000 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat de grond niet tot licht verontreinigd is met de geanalyseerde parameters. De strook langs de Hollandse IJssel is sterk verontreinigd met PAK. In het grondwater is plaatselijk een matig of sterk verhoogde concentratie arseen gemeten. Dergelijke gehalten aan arseen in het grondwater komen vaak voor in deze regio en andere regio's met vergelijkbare grondslag.

Voor de zuidelijke deel B1 - Stationsgebied (Weverstede 15-27 en 31-59) is in 1999 een verkennend bodemonderzoek verricht, de grond en het grondwater zijn niet tot licht verontreinigd met de geanalyseerde parameters.

Ter realisatie van het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) is een milieu-inventarisatie van de realisatie- en uitvoeringsrisico's op het gebied van de vrijkomende materialen (bodem en bouwstoffen) op de criteria technische uitvoerbaarheid, vergunbaarheid en kosten uitgevoerd. Er is geen indicatie van sterke bodemverontreiniging ter plaatse van de perrons en onder de tramlijn. Uit de onderzoeksresultaten van de uitgevoerde onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het planvoornemen niet leidt tot onevenredige nadelige effecten op de bodemkwaliteit. Voor de aanvraag omgevingsvergunning wordt voor het zuidelijke deel B1 - Stationsgebied een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN 5740 uitgevoerd.

4. Ecologie

Uit de ecologische inventarisatie komt naar voren dat in en om het plangebied beschermde soorten voorkomen of kunnen voorkomen. In het kader van mogelijke verbodsovertredingen van de Wnb is nader onderzoek naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen nodig. Op basis hiervan kan worden bepaald voor welke soorten ontheffing nodig is en welke maatregelen moeten worden genomen.

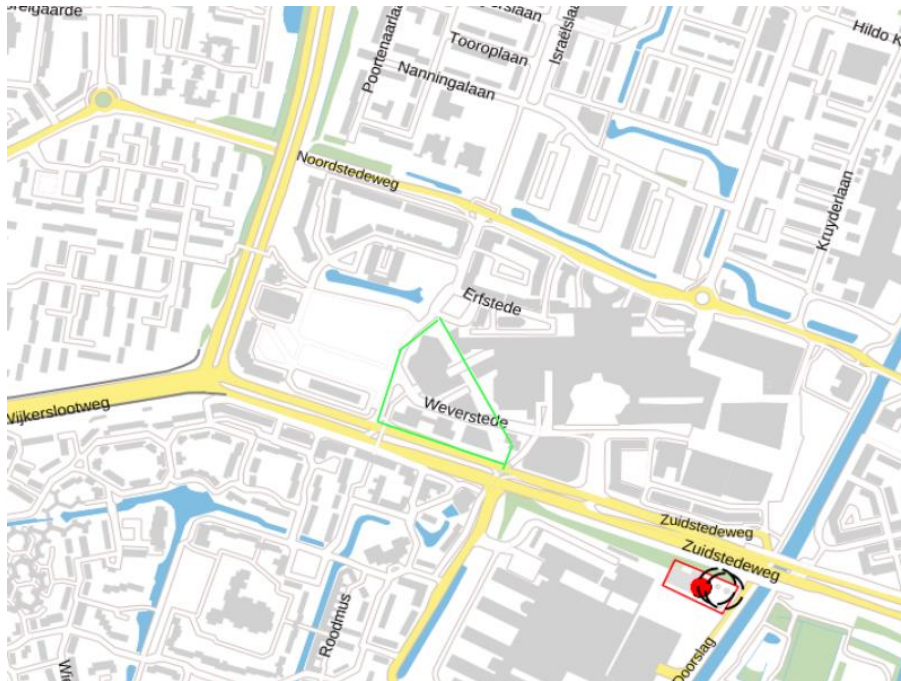
Voor andere beschermde soorten is op basis van de uitgevoerde ecologische inventarisatie, gezien de aangetroffen terreinomstandigheden en de aard van het plan, een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan.

Uit het uitgevoerde natuuronderzoek blijkt dat geen effecten verwacht worden voor beschermde soorten en beschermde gebieden (NNN, N2000) in de omgeving. Vanwege het grote effectbereik van stikstofuitstoot (zowel van verkeer als van de gebouwen in het gebied) is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd voor het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied. Uit de berekening met het Aerius model blijkt dat geen sprake is van een toename op het dichtstbijzijnde gebied.



5. Externe veiligheid

Voor het plangebied is de risicokaart geraadpleegd. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede van de risicokaart rondom het plangebied weergegeven.



Uitsnede risicokaart. Plangebied groen omlijnd (bron: nederland.risicokaart.nl)

In de nabijheid van het plangebied zijn twee HBO-tanks van de hulpwarmtecentrale ten behoeve van het stadsverwarmingsnetwerk van Eneco. De risicocontour van deze inrichting ligt niet in het plangebied. De ontwikkeling leidt niet tot nadelige effecten in het kader van externe veiligheid.

6. Geluid

Voor deze aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling is het ook nodig om aandacht te besteden aan het aspect geluid. De regiotram Utrecht valt onder regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder. In verband hiermee is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin is onderzocht of de voorgenomen wijzigingen aanleiding zijn voor een toetsing aan de grenswaarden.

Volgens de Wet geluidhinder dienen de wijzigingen aan de infrastructuur te worden getoetst aan de regelgeving en de grenswaarden van deze wet. In artikel 1.1 onder f Besluit geluidhinder is de definitie van een wijziging van een spoorweg opgenomen:

“Wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden en waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen hoger zal zijn dan 63 dB of, indien die berekende geluidbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar 63 dB of lager zal zijn maar hoger dan een in dit besluit aangegeven geluidbelasting, uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege



de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting voorafgaand aan de wijziging zal toenemen met ten minste 3 dB.”

In de toekomstige projectsituatie is voor de geluidgevoelige objecten de maximale geluidbelasting op de gevel 61 dB Lden. De maximale toename ten opzichte van de huidige situatie is -1 dB Lden. Alle geluidgevoelige objecten in het onderzochte gebied hebben een geluidbelastingen lager dan 63 dB en een toename van maximaal -1 dB. Er kan worden geconcludeerd dat er nergens sprake is van een wijziging spoorweg. Een toetsing aan grenswaarde kan achterwege blijven.

Specifiek punt van aandacht is de geschiktheid van het gebied voor de beoogde woonbestemming (na gebruikmaking wijzigingsbevoegdheid). Het toekomstige woon- en leefklimaat zal invloed ondervinden van de stedelijke omgeving waarin het is ingebed. Dit betreft met name de nabijheid van wegen en de tram. Dit verstedelijkte karakter van het gebied heeft een dubbele waarde. Enerzijds vormt het de aantrekkelijkheid van het gebied als nieuw woongebied doordat het uitstekend is ontsloten, anderzijds legt het een druk op de haalbaarheid van een goed woon- en leefklimaat. Een stedelijk woonmilieu gaat doorgaans gepaard met een lagere milieukwaliteit. Dat zal ook voor dit gebied het geval zijn. Er is een ondergrens die niet mag worden overschreden. Die ondergrens wordt bepaald door de toepasselijke milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (met name luchtkwaliteit) en de maximaal toelaatbare geluidbelasting conform de Wet geluidhinder. Aan die eisen zal worden voldaan. Van alle milieuaspecten zal geluid de meest bepalende zijn voor het gebied. Ten behoeve van de realisatie van gevoelige objecten (woningen) is een akoestische verkenning uitgevoerd.

Op basis van verkeersgegevens is een akoestisch rekenmodel opgesteld waarmee de geluidbelasting vanwege weg- en tramverkeer op de gevels van de gebouwen binnen het plangebied is berekend. Tevens is de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Tot slot is op basis van de berekende geluidbelastingen verkend welke akoestische maatregelen doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te dringen. Dit vraagt nadere uitwerking bij uitwerking van het wijzigingsplan.

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat in de toekomstige situatie geen aanvaardbaar stedelijk woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden.

7. Verkeer en luchtkwaliteit

Uit onderzoek eind 2017 is gebleken dat technisch gezien de verkeerscapaciteit in en om City voldoende is om de toename van het verkeer op te vangen. Echter, de streefwaarden van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan plus worden op de Noordstedeweg (tussen de rotonde Sluyterslaan - Noordstedeweg en het kruispunt Binnenwal - Brugwal) overschreden. Om de streefwaarden te halen zijn investeringen in verkeersmaatregelen nodig die leiden tot afname van autoverkeer. Opties zijn:

- ontmoedigen van doorgaand verkeer op de Noordstedeweg;
- investeringen in het fiets- en voetgangersnetwerk op stedelijk niveau;
- het beter met elkaar verbinden van modaliteiten waardoor overstappen modaliteit (auto-OV, fiets-OV, voetganger-OV, voetganger-fiets) aantrekkelijk wordt.



In een verkeersonderzoek in 2018 is verder onderzocht welke maatregelen de verkeersintensiteiten op de Noordstedeweg kunnen verlagen en wat voor gevolgen dat op de overige wegen heeft.

Gebleken is dat er in de langzaam verkeerverbindingen een aantal ontbrekende schakels is. Er zijn onvoldoende routekeuzes in het fietsnetwerk. De huidige fietsverbindingen sluiten niet goed aan op het nieuw te realiseren tram-/busstation. Uit fietstellingen blijkt dat bijvoorbeeld de fietsroute door de Kolfstedetunnel op de zaterdag bijna 5 keer minder wordt gebruikt als de fietsroute langs de Doorslag. Uit de inwonersenquête 2018 blijkt dat circa 50% van de ondervraagden niet door de Kolfstedetunnel wil of durft. In de plannen voor City is het opwaarderen van de Noord-Zuid fietsverbinding opgenomen, hoewel de middelen voor upgraden van de Kolfstedetunnel nog niet in het basisscenario zitten. De raad moet daarover besluiten bij de herijking van de Grondexploitatie-City. In november 2018 zijn op wegen in en om City verkeerstellingen uitgevoerd, en ook in 2019 blijft de gemeente tellingen doen om meer inzicht te krijgen in de verkeersstromen.

Momenteel is een nieuw verkeersonderzoek gestart op stedelijk niveau. De resultaten uit de eerder genoemde onderzoeken worden daarbij uiteraard als input meegenomen. In dit onderzoek wordt nu tevens de link gelegd met de ambities vanuit de U10. In dit verkeersonderzoek komen twee abstractionniveaus qua ambities en opgaven terug: de periode tot 2030 en de periode na 2030.

Na afronding van het laatstgenoemde kan concreet worden aangegeven welke mogelijke knelpunten in de verkeersstructuur ontstaan in relatie tot alle (stedelijke) plannen, de mogelijke oplossingsrichtingen en hun effecten.

Bij uitwerking van Blok B1 (gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid) is actualisatie van de Mobiliteitstoets benodigd voor dit deelgebied, waarbij het nieuwe verkeersonderzoek op stedelijk niveau mede betrokken wordt. Gelet op de eerdere onderzoeken is op voorhand geen onevenredige hinder te verwachten.

Het programma leidt niet tot een significante toename van het verkeer en daarmee ook tot niet significant effect op de luchtkwaliteit. Uitgaande de gegevensrekenmethode beschreven in bijlage 3A en 3B van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), valt de verkeerstoename ruimschoots onder het 3%-criterium van 1,2 microgram/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀.

Het project is 'niet in betekenende mate' van invloed op de luchtkwaliteit. Bovendien blijkt uit de monitoringsviewer Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit dat in 2015 de jaargemiddelde PM₁₀ en NO₂ concentraties in het plangebied lager zijn dan 35 µg/m³. Het aantal overschrijdingsdagen van PM₁₀ ligt onder de 35 dagen. Er wordt in de bestaande situatie voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Er is geen sprake van belangrijke nadelige effecten op de luchtkwaliteit.



Ideeën voor een plek

8. Water

De voorgenomen activiteit heeft geen effect op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse. Er wordt immers geen extra verharding aangelegd. Belangrijke negatieve milieugevolgen op de waterhuishouding in de omgeving van het projectgebied zijn niet van toepassing.



5. Conclusie

Zoals hiervoor beschreven, vormt deze aanmeldnotitie de opstap voor de centrale vraag die door het bevoegd gezag beantwoord moet worden: is sprake van zodanige belangrijke nadelige milieugevolgen, dat een volwaardige m.e.r.-procedure moet worden doorlopen?

Het plangebied en de omgeving kennen geen belangrijke waarden die beïnvloed worden door het project; het is en blijft stedelijk gebied, alleen de invulling ervan verandert. Dit heeft vooral gevolgen voor de woonbelevingswaarde van het gebied en de verkeersstromen van en naar het plangebied. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is haalbaar en uitvoerbaar. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat er geen onoverkomelijke bezwaren verwacht worden.

De initiatiefnemer is gezien het voorgaande van oordeel dat belangrijke nadelige milieugevolgen niet zullen optreden en dat het opstellen van een MER geen toegevoegde waarde heeft voor de besluitvorming.

Uiteraard wordt ten behoeve van de omgevingsvergunning en/of het bestemmingsplan (en wijzigingsplan) aanvullend onderbouwd dat het plan vanuit milieuoogpunt uitvoerbaar is en dat wordt voldaan aan de relevante milieuregelgeving. Niet alleen vanwege de effecten die het project kan hebben maar ook vanwege de randvoorwaarden die vanuit de omgeving van toepassing zijn op de bouwplannen. Indien nodig wordt nog nader onderzoek uitgevoerd.