
BP FASCINATIO BOULEVARD NOORD

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

15 november 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	15 november 2022
KENMERK	20220619
PROJECT PROJECTLEIDER	BP Fascinatio Boulevard Noord ing. W.IJ. Groenen
OPDRACHTGEVER	Havensteder
AUTEUR	ing. E.E. Barendregt



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en kenmerken van het project	5
2.1 Plaats van het plan	5
2.2 Kenmerken van het plan	7
2.3 Cumulatie met andere projecten	8
2.4 Criteria bijlage III van de EEG-richtlijn	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	9
3.1 Verkeer en parkeren	9
3.2 Geluid	9
3.3 Luchtkwaliteit	10
3.4 Externe veiligheid	10
3.5 Bodem	11
3.6 Water	12
3.7 Ecologie	12
3.8 Cultuurhistorie en archeologie	13
3.9 Gezondheid	13
3.10 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	13
3.11 Mitigerende maatregelen	13
4. Conclusies	14

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer heeft het voornemen om aan de Fascinatio Boulevard in Capelle aan den IJssel appartementen te realiseren. Verdeeld over vier gebouwen worden 161 appartementen gerealiseerd. De beoogde ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan "Fascinatio-Capelsebrug", omdat de beoogde woonfunctie hier niet is toegestaan. Om het initiatief realiseerbaar te maken is daarom een nieuw juridisch-planologisch kader benodigd. Dit bestemmingsplan voorziet daarin.

Het planvoornemen kan worden gezien als 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals bedoeld in onderdeel D11.2 van de bijlagen van het Besluit milieueffectrapportage. Voor deze activiteit geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer, of;
3. een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer.

De beoogde ontwikkeling betreft maximaal 161 woningen in een gebied van circa 13.500 m². Er wordt geen drempelwaarde overschreden. Daarom kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling. Dit document bevat die beoordeling.

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

In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het plan;
- de omvang van het plan;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de plaats en omvang van het project beschreven. In hoofdstuk 3 worden de verwachte milieueffecten voor de verschillende omgevingsaspecten beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie van de m.e.r.-beoordeling.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het plan

Het plangebied ligt in het westen van Capelle aan den IJssel tegen de grens van de gemeente Rotterdam aan. Het plangebied ligt tussen de Fascinatioboulevard, de metrolijn en de lijn van de Park Shuttle in (de Park Shuttle is een volautomatische people-mover tussen metrostation Kralingse Zoom en het Rivium). Het plangebied maakt onderdeel uit van het kadastrale perceel bekend als nummer 3865, sectie E, gemeente Capelle aan den IJssel.

Het plangebied is op dit moment grotendeels braakliggend en met gras begroeid. In het oosten wordt het plangebied gebruikt als overloopparkerterrein. Voor dit gebruik is een parkeerterrein met stelconplaten aangelegd. In het westen is tijdelijke stadslandbouw aanwezig. Zie figuur 1 voor de ligging en begrenzing van het plangebied.



Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied

Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

Archeologie

Op basis van de archeologische waardenkaart geldt voor het hele plangebied een omgevingsvergunningplicht voor bouw- en graafwerkzaamheden. Afhankelijk van de toegekende verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht vanaf een bepaalde diepte onder het maaiveld of oppervlakte. Deze omgevingsvergunningplicht is opgenomen in de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1'.

'Waarde - Archeologie 1'

Voor het gebied grenzend aan de rivierdijk geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 2,0 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 100 m² beslaan.

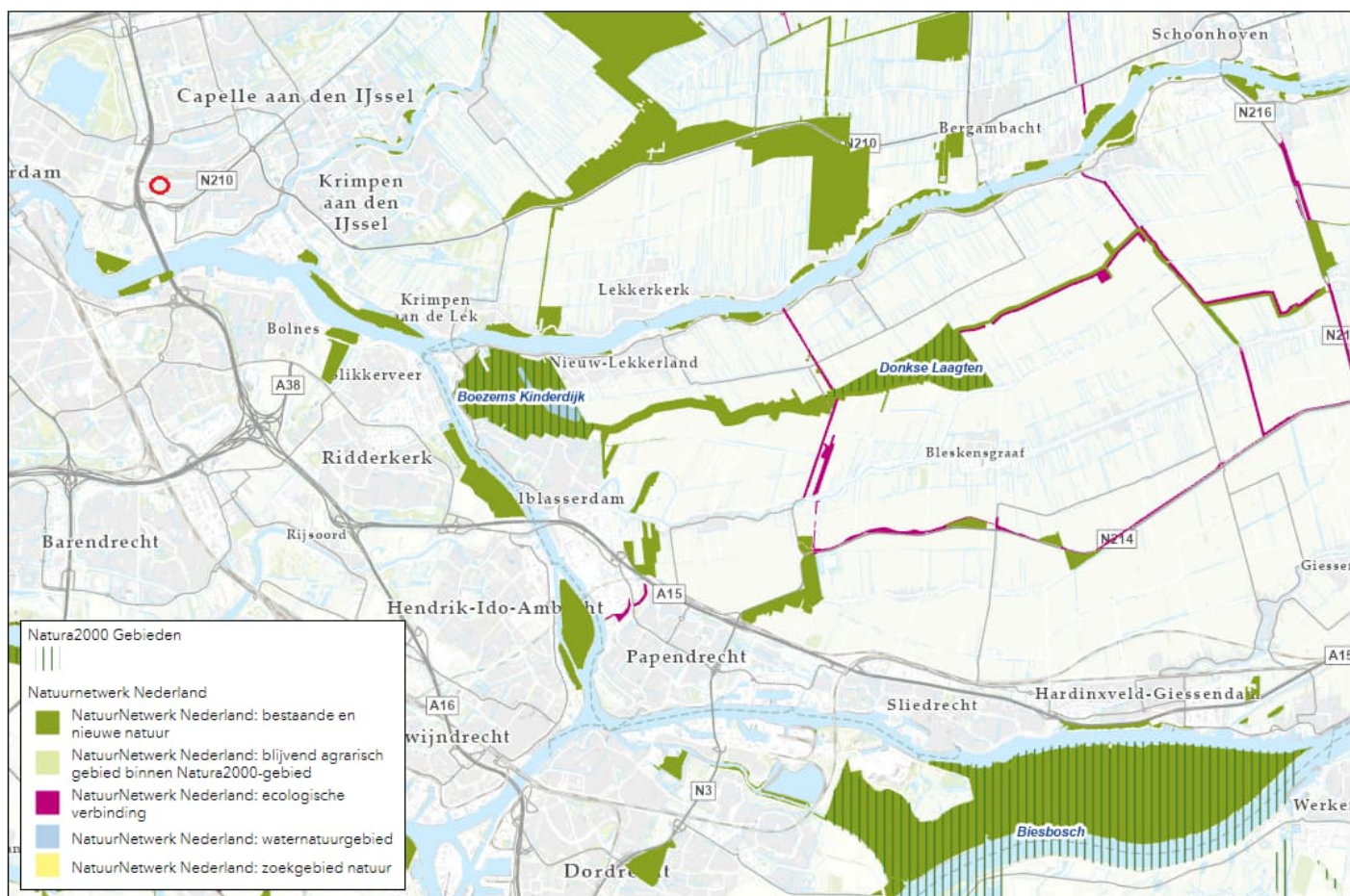
Van de grondroerende werkzaamheden overschrijden alleen de heiwerkzaamheden de toegestane dieptemarge van 2 meter onder NAP. Zodra een definitief bouwplan (inclusief palenplan) bekend is, wordt een planbeoordeling gedaan om te beoordelen of een archeologisch onderzoek nodig is. De dubbelbestemming is overgenomen in onderliggend bestemmingsplan, hiermee zijn de eventuele archeologische waardes mee geborgd.

Natuur

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Nationaal Natuurnetwerk. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt circa 7,3 km ten zuidoosten van het plangebied en betreft Boezems Kinderdijk. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft Biesbosch op een afstand van circa 18,2 kilometer. Uit de kaart van het Natuurbeheerplan blijkt dat in het plangebied geen beschermde landschapselementen aanwezig zijn. Het dichtstbijzijnde onderdeel van Natuurnetwerk Nederland bevindt zich op circa 1,7 kilometer ten zuiden van het plangebied.



Figuur 4: Ligging plangebied (roze cirkel) t.o.v. Natura-2000 gebieden (stikstofgevoelig in paars aangegeven)



Figuur 5: Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. beschermde natuurgebieden (bron: interactieve atlanten provincie Zuid-Holland)

Het plangebied ligt niet in waterwin- of grondwaterbeschermingsgebieden.

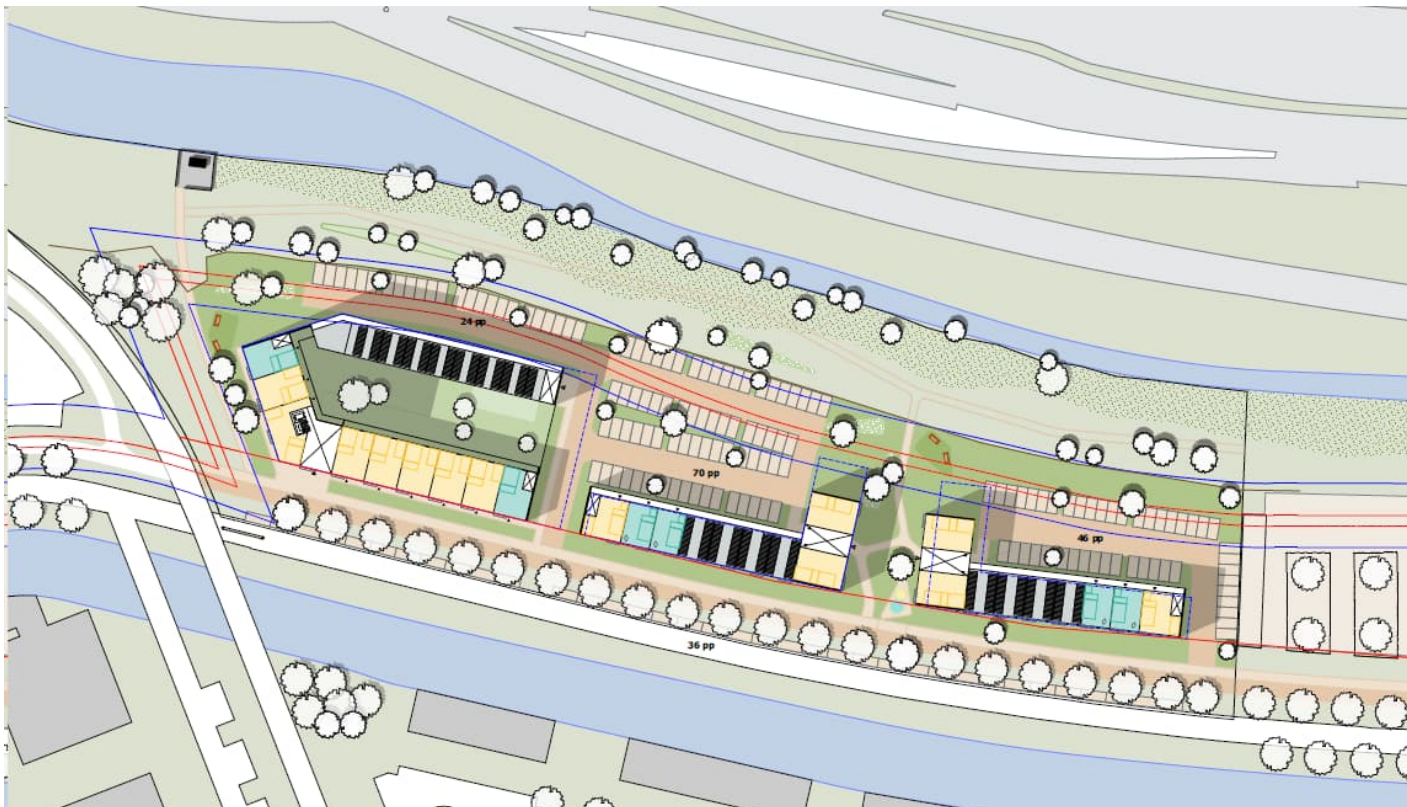
De milieukwaliteit binnen het plangebied wordt mede bepaald door de infrastructuur in de omgeving. In hoofdstuk 3 is nader ingegaan op de milieusituatie (waaronder de optredende geluidbelasting).

2.2 Kenmerken van het plan

Op de locatie aan de Fascinatio Boulevard worden 161 sociale huurappartementen gerealiseerd. De 161 appartementen zijn verdeeld over 4 verschillende bouwblokken, zie figuur 2.2. De ontwikkeling vormt een uitbreiding van de huidige wijk. De appartementen zijn meergezinswoningen en bieden een variëteit tussen een studio tot een 2-slaapkamerappartement.

ONTSLUITING

De locatie is gelegen aan de Fascinatio Boulevard en via de Fascinatio Boulevard verbonden met de N210 Abram van Rijckevorselweg. In principe is de locatie dus goed en direct ontsloten op het hoofdwegennet, maar we zien tegelijkertijd dat dit deel van het netwerk overbelast is. De Abram van Rijckevorselweg en de aansluiting op de A16 (Kralingseplein) zijn drukke wegvakken waar op drukke momenten de capaciteit wordt bereikt en files ontstaan. Dat heeft niet zijn oorzaak in Fascinatio en speelt op het hele wegvak van het Capelseplein en Kralingseplein (onderdeel van de Algera-corridor), maar Fascinatio ondervindt hier wel hinder van, in die zin dat met files op de Abram van Rijckevorselweg er terugslag ontstaat tot in de wijk en de ontsluiting van de wijk onder druk staat. Partijen in de regio werken momenteel aan de voorbereiding van maatregelen aan de Algera-corridor, zodat de verkeersgroei op dit deel van het wegennet kan worden opgevangen en de doorstroming verbeterd.



Figuur 6: Impressie beoogde ontwikkeling

VERKEER EN PARKEREN

Aan de hand van kencijfers van het CROW is voor het plangebied de verkeersgeneratie berekend. De huidige situatie genereert geen verkeer. Uit de berekening blijkt dat de verkeersgeneratie maximaal 580 mvt/etmaal (motorbewegingen per etmaal) bedraagt.

Het parkeren bij de nieuwe woningen wordt opgelost binnen het plangebied.

2.3 Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er geen beoogde ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied. Er is daarom geen sprake van een cumulatie van milieueffecten vanwege omliggende projecten.

2.4 Criteria bijlage III van de EEG-richtlijn

Voor de realisatie van de beoogde woningen en inrichting van het terrein worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Verontreiniging en hinder, optredende risico's en eventuele gezondheidseffecten komen aan de orde in hoofdstuk 3.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

3.1 Verkeer en parkeren

De verkeersgeneratie bedraagt maximaal 580 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld in het drukste uur van de dag, waarin doorgaans maximaal 10% van de etmaalwaarde wordt afgewikkeld. Op het drukste uur zullen de ontsluitende wegen een verkeerstoename van circa 58 motorvoertuigen ondervinden. Deze verkeerstoename zal merkbaar zijn in de drukke uren, maar naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben op de omliggende ontsluitingswegen.

De bestaande infrastructuur heeft voldoende capaciteit om het extra verkeer te kunnen afwikkelen. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

De parkeerbehoefte bedraagt 125 parkeerplaatsen. In totaal worden er 140 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er worden 140 parkeerplaatsen aangelegd op het terrein dus er zijn dan 70 parkeerplaatsen beschikbaar voor de bedrijven in de omgeving. Dit is meer dan de huidige parkeercapaciteit voor de bedrijven van 50 parkeerplaatsen. Hiermee wordt er aan de totale parkeerbehoefte voldaan.

3.2 Geluid

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd met als doel na te gaan of kan worden voldaan aan een (blijvend) goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woningen. Uit het onderzoek blijkt dat bij alle woningen ten aanzien van het aspect geluid sprake is van een uitdagende situatie:

- Bij alle woningen is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, ten gevolge van een of meer geluidsbronnen (met name de A16, Fascinatio Boulevard en N210).
- Bij een groot deel van de woningen is sprake van overschrijding van de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder, ten gevolge van het wegverkeer op de A16.

Omdat woningbouw op de locatie zeer gewenst is, maar maatregelen aan de geluidsbron en in het overdrachtgebied niet in te passen zijn, worden in het project zoveel mogelijk maatregelen genomen om tot een zo goed mogelijk akoestisch woon- en leefklimaat te komen. Dit is gedaan door de stedenbouwkundige invulling en door de gebouwgebonden maatregelen. Desondanks blijft het niet haalbaar om met deze maatregelen om volledig aan de eisen uit de Wet geluidhinder en het lokaal geluidbeleid van de gemeente te voldoen.

Om realisatie van het plan mogelijk te maken is daarom gekozen om gebruik te maken van de interimwet stad-en-milieubenederling. In dit kader is breed onderzoek gedaan naar het woon- en leefklimaat van de woningen. Mede op basis van het akoestisch onderzoek wordt het stap-3 besluit genomen. De onderbouwing van het stap 3-besluit is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

De akoestische situatie ter plaatse van het plangebied is in hoge mate bepalend voor de voorwaarden waaronder de beoogde woningbouwontwikkeling mogelijk is. De geluidbelasting ten gevolge van de A16 is hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder en ook hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Voor de woningen zal de gemeente Capelle aan den IJssel een zogenaamd 'Stap 3-besluit' op grond van de Interimwet Stad-en-milieu benadering vaststellen. In dat kader worden compenserende maatregelen getroffen die enerzijds zijn gericht op het creëren van



een minder geluidbelast, kwalitatief hoogwaardige buitenruimte en anderzijds op verhoogde eisen ten aanzien van de gevelwering.

Met de beschreven maatregelen is ter plaatse van de beoogde woningen sprake van een aanvaardbare akoestische situatie en wordt op een verantwoorde wijze afgeweken van de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Het Stap 3-besluit wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld.

3.3 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van maximaal 161 woningen. Dit aantal valt ruim onder de drempelwaarde van 1.500 woningen die is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het plan draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de lucht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2021 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Fascinatio Boulevard, direct ten zuiden van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2021; 23,2 µg/m³ voor NO₂, 17,3 µg/m³ voor PM₁₀ en 9,3 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6,1 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.4 Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling betreft geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

In de directe omgeving van het plangebied vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het water of door buisleidingen met een externe werking. Volgens de risicokaart zijn er op grotere afstand van het plangebied risicovolle inrichtingen gelegen. De invloedsgebieden en PR 10⁻⁶ contouren liggen niet over het plangebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Ten westen van het plangebied bevindt zich de A16 op circa 217 meter. Ten noorden ligt de A20 op circa 3,5 kilometer. Over deze wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De ontwikkeling bevindt zich niet in de PR-contouren van deze wegen. Ook is het plangebied buiten het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter van de A16 en A20 gelegen. Het invloedsgebied van beide wegen wordt bepaald door het vervoer van stofcategorie GT4 en bedraagt 4 kilometer. Het plangebied is in het invloedsgebied gelegen. Ten zuiden bevindt zich de N210. Ook over de weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De weg heeft een PR-contour van 0 meter en geen plasbrandaandachtsgebied. Het invloedsgebied wordt bepaald door stofcategorie GF3 en bedraagt 355 meter. De afstand tot het plangebied bedraagt circa 430 meter. Het plangebied bevindt zich niet in het invloedsgebied van de N210. Wel is de ontwikkeling in het invloedsgebied van de A16 en A20 gelegen. Omdat de afstand tot beide wegen groter is dan 200 meter, hoeven volgens het Bevt geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel dient een beknopte verantwoording te worden opgesteld waarin nader wordt ingegaan op de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Het spoortraject Rotterdam Blijdorp - Gouda bevindt zich ten noorden van het plangebied en maakt onderdeel uit van het Basisnet. Het invloedsgebied wordt bepaald door het vervoer van stofcategorie D4 en bedraagt 4 kilometer. Met een afstand van circa 3,3 kilometer bevindt het plangebied zich in het invloedsgebied. Ook hier kan worden volstaan met een beknopte verantwoording doordat de afstand groter is dan 200 meter.

Beknopte verantwoording

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het plangebied wordt ontsloten via de Fascinatio Boulevard. Deze weg sluit aan op het verdere wegennetwerk van Capelle aan den IJssel. Het wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

In de toekomstige situatie zullen woningen gerealiseerd worden. De aanwezige kinderen en ouderen worden gezien als verminderd zelfredzame personen. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg en het spoor geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Hiermee worden de aanwezigen beschermd tegen de blootstelling aan toxische gassen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen. Ook het personeel dient geïnformeerd te worden over de verschillende risico's bij een incident. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door een totaal pakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

Conclusie

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A16, de A20 en het spoortraject Rotterdam Blijdorp - Gouda. In de beknopte verantwoording is op de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied ingegaan. De veiligheidssituatie zal met de beoogde ontwikkeling niet significant verslechteren en wordt als aanvaardbaar gezien. Verder zijn in de directe omgeving van het plangebied geen risicovolle bronnen aanwezig. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.5 Bodem

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan.



Formeel gezien geven de aangetoonde matige en zeer plaatselijk sterke verontreinigingen aanleiding tot het uitvoeren van een nader onderzoek. Echter, de locatie betreft een bekend geval van ernstige bodemverontreiniging welke reeds gesaneerd is. Derhalve is geen vervolgonderzoek nodig. De milieuhygiënische kwaliteit van de leeflaag, het slib en het grondwater is voldoende geactualiseerd.

Hiernaast zijn enkele gebruiksbeperkingen gegeven:

- Niet graven in en door de leeflaag zonder toestemming van het bevoegd gezag. Indien dieper wordt gegraven dient men hiervoor toestemming te vragen aan het bevoegd gezag en zal een plan van aanpak worden opgesteld.
- Geen grondwater onttrekken.
- Geen gebouwen onderkelderen.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de functiewijziging.

3.6 Water

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van het oppervlakte- en grondwater worden duurzame, niet-uitlogbare materialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het watersysteem ter plaatse kunnen dan ook worden uitgesloten.

In de bestaande situatie is conform het geldende bestemmingsplan mogelijk om 85% van het plangebied (10.415 m²) te bebouwen met bedrijfsbebouwing. Daarnaast was tevens oppervlakteverharding t.b.v. ontsluitingswegen en parkeerplaatsen mogelijk. In het voorgenomen plan worden deze mogelijkheden verminderd, aangezien slechts circa 28% van het perceel bebouwd zal zijn met een gebouw. Overige verhardingen worden aangebracht behoeve van verkeer en parkeren. Dit betekent dat er in het plan geen toename van verharding zal plaatsvinden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Echter, uitgaande van de feitelijke situatie neemt het verhard oppervlakte toe met meer dan 500 m². Hierdoor is watercompensatie verplicht. Negatieve effecten op de waterhuishoudkundige situatie zijn hiermee uitgesloten.

Risico's op rampen door klimaatverandering

De ontwikkeling betreft de ontwikkeling van een locatie in bestaand stedelijk gebied. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

3.7 Ecologie

GEBIEDSBESCHERMING

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het plangebied niet gelegen binnen beschermd natuurgebied, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. De beoogde ontwikkeling leidt wel tot een toename van verkeersbewegingen. De ontwikkeling leidt, gezien de ligging en de kleinschaligheid, niet tot negatieve effecten op de waterhuishouding, verstoring, areaalverlies of versnippering van dit gebied. Voor de ontwikkeling is een stikstofberekening uitgevoerd. Voor de gebruiksfase is geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot significante negatieve effecten.

Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied kunnen daarmee worden uitgesloten.

SOORTENBESCHERMING

Voor de ontwikkeling is een quickscan ecologie uitgevoerd. Uit de ecologische quickscan blijkt dat, met uitzondering van algemene broedvogels en algemene en vrijgestelde grondgebonden zoogdieren en amfibieën, geen zwaarder beschermde soorten in het plangebied worden verwacht. In de quickscan zijn verschillende mitigerende maatregelen opgesomd:

- oeverwaluw: in de periode van 1 maart tot en met augustus dienen grondhopen met steile hellingen (zoals voorbelasting) in het projectgebied (of binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden) voorkomen te worden;
- algemene broedvogels: geadviseerd wordt om in het broedseizoen wekelijks broedvogelinspecties uit te voeren;
- algemene en vrijgestelde grondgebonden zoogdieren en amfibieën: gedurende de werkzaamheden dient voldoende zorg in acht te worden genomen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna.

3.8 Cultuurhistorie en archeologie

CULTUURHISTORIE

In het plangebied en de direct omgeving zijn geen monumenten of andere cultuurhistorische waardes aanwezig. Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor het plan.

ARCHEOLOGIE

De huidige dubbelbestemming is overgenomen in onderliggend bestemmingsplan, hiermee zijn de eventuele archeologische waardes mee geborgd.

3.9 Gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

3.10 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van sloop- en aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.11 Mitigerende maatregelen

In de quickscan flora en fauna zijn verschillende mitigerende maatregelen genoemd:

- oeverwaluw: in de periode van 1 maart tot en met augustus dienen grondhopen met steile hellingen (zoals voorbelasting) in het projectgebied (of binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden) voorkomen te worden;
- algemene broedvogels: geadviseerd wordt om in het broedseizoen wekelijks broedvogelinspecties uit te voeren;
- algemene en vrijgestelde grondgebonden zoogdieren en amfibieën: gedurende de werkzaamheden dient voldoende zorg in acht te worden genomen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna.

Vanuit het bodemonderzoek zijn enkele gebruiksbeperkingen gegeven:

- Niet graven in en door de leeflaag zonder toestemming van het bevoegd gezag. Indien dieper wordt gegraven dient men hiervoor toestemming te vragen aan het bevoegd gezag en zal een plan van aanpak worden opgesteld.
- Geen grondwater onttrekken.
- Geen gebouwen onderkelderen.

Voor de beoogde ontwikkeling zijn hiernaast geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.



4. CONCLUSIES

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in een kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieueffecten. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is zodoende niet noodzakelijk.