



DODEWAARD, DALWAGEN 78B (MFC)

GEMEENTE NEDER-BETUWE

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

28-11-2023

RHO ADVISEURS

DATUM 28 november 2023
KENMERK 20220467_BdG

PROJECT Aanmeldnotitie Dodewaard, Dalwagen 78B (MFC)
PROJECTLEIDER R.A. Sips

OPDRACHTGEVER Gemeente Neder-Betuwe
PROJECTNUMMER 20220467

AUTEUR B. de Groot/R. Sips





INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	6
1.3 Leeswijzer	6
2. Plaats en omvang van het plan	7
2.1 Plaats van het plan	7
2.1.1 Vigerende bestemmingsplan	10
2.2 Kenmerken van het plan	11
2.3 Cumulatie	14
3. Kenmerken van de milieueffecten	15
3.1 Verkeer	15
3.2 Geluid	18
3.3 Bodem	19
3.4 Water	20
3.5 Natuur	21
3.6 Externe veiligheid	22
3.7 Luchtkwaliteit	24
3.8 Cultuurhistorie en archeologie	25
3.9 Bouwwerkzaamheden	26
3.10 Gezondheid	27
4. Maatregelen	29
5. Conclusie	30



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het plangebied bevindt zich aan de noordrand van het dorp Dodewaard. Momenteel is binnen het plangebied een sporthal gesitueerd, verenigingshal de Eng, zie Figuur 1-1 Ligging plangebied. Er is een plan ontwikkeld voor een multifunctioneel centrum in en aan de bestaande verenigingshal.



Figuur 1-1 Ligging plangebied

Het MFC+ zal bestaan uit een dorps huis voor meerdere verenigingen, de voetbalvereniging, basisscholen De Hien en De Bellefleur, bibliotheek en een kinderopvangorganisatie. Daarnaast zal een lokale fysiotherapeut zich vestigen in dit gebouw. LKSVDD architecten maakt voor het MFC+ een gebouwontwerp. Het totaaloppervlak van de beoogde ontwikkelingen komt uit op circa 4.500 m².

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Binnen de huidige bestemmingen zijn maatschappelijke en bedrijfsvoorzieningen met bijhorende openbare ruimte niet mogelijk. Om de ontwikkeling en de ruimtelijke inpassing juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is bij vaststelling van een bestemmingsplan in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een dorps huis voor meerdere verenigingen, een voetbalvereniging, basisscholen De Hien en De Bellefleur, een bibliotheek en een kinderopvangorganisatie. Daarnaast zal een lokale fysiotherapeut zich vestigen in het beoogde gebouw. Het totale oppervlak komt uit op circa 4.000 m² (inclusief de bestaande functies). Hiermee blijft de beoogde ontwikkeling onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is waarin dit document voorziet.

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 plan 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 (in dit geval het college van burgemeester en wethouders) moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het plan, de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de kenmerken van het plan;
- bevat in hoofdstuk 3 de plaats van het plan;
- licht in hoofdstuk 4 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 5 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen van de uitwerking van het nieuwe bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PLAN

2.1 Plaats van het plan

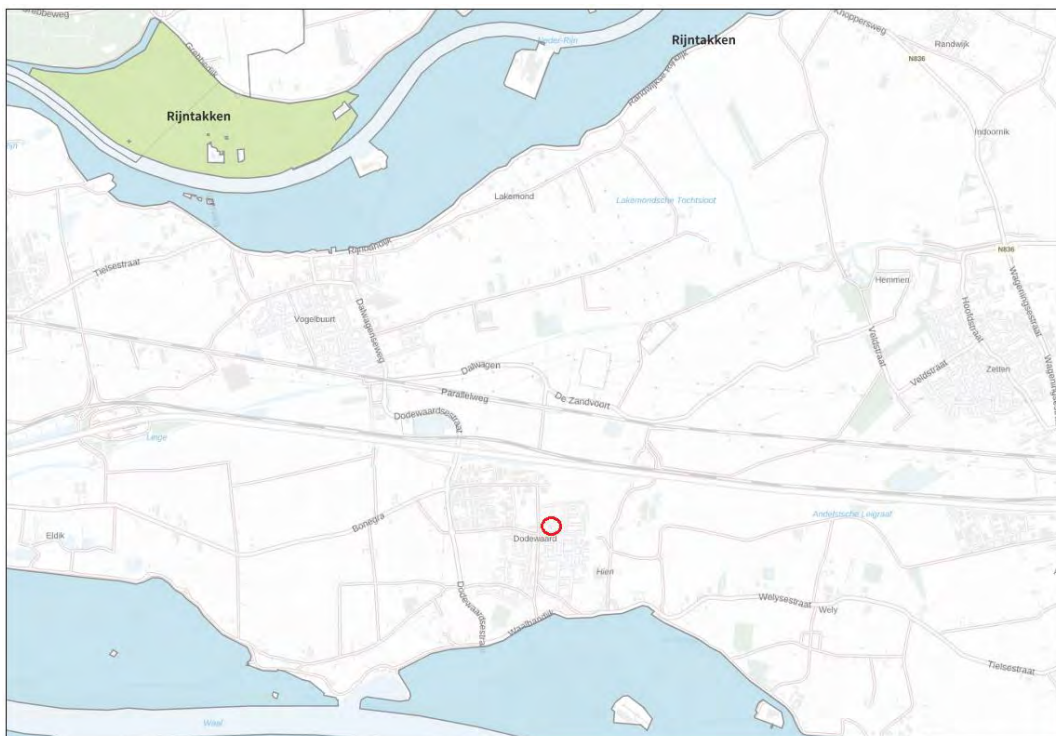
Het plangebied bevindt zich aan de noordrand van het dorp Dodewaard. Het plangebied wordt ten noorden en oosten begrensd door sportvelden. Ten zuiden grenst het plangebied aan de Willem de Zwijgerlaan en ten westen aan de Dalwagen met achterliggend industrieterrein.



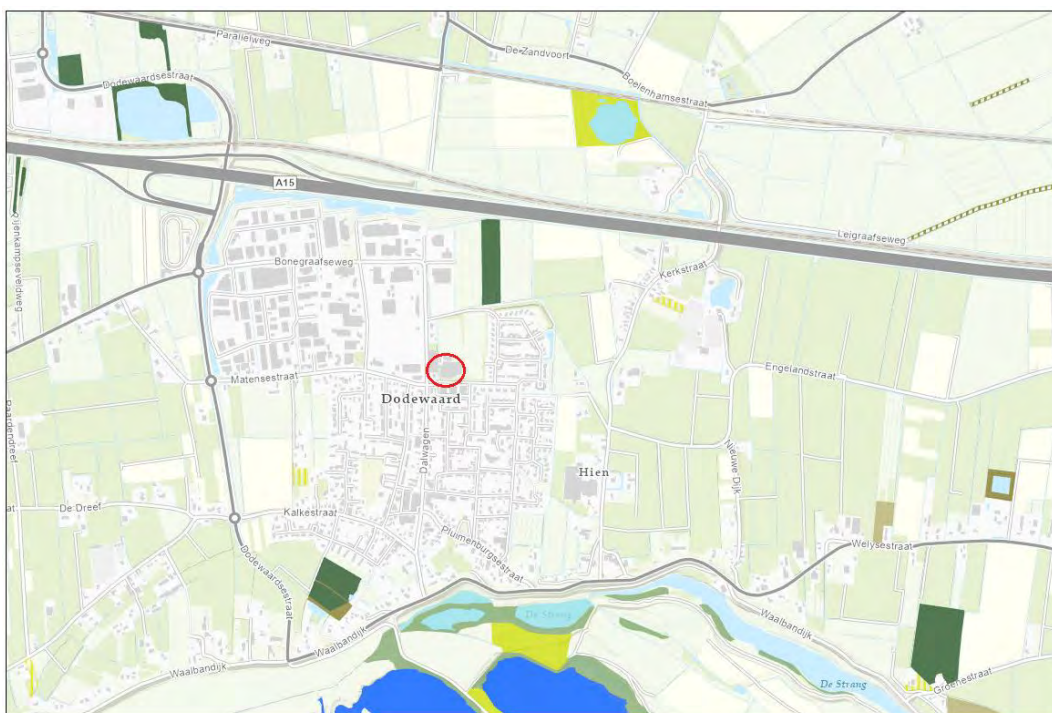
Figuur 2-1: Voorgenomen indeling van de ontwikkeling.

De hoofdontsluitingsweg van het plangebied is de Dalwagen, deze bevindt zich tussen de beoogde locatie en het industriegebied. Het te realiseren gebouw ligt aan de noordzijde van Dodewaard en wordt ingesloten door sportvelden, groenstructuren, infrastructuur, een industrieterrein en de bestaande dorpsranden.

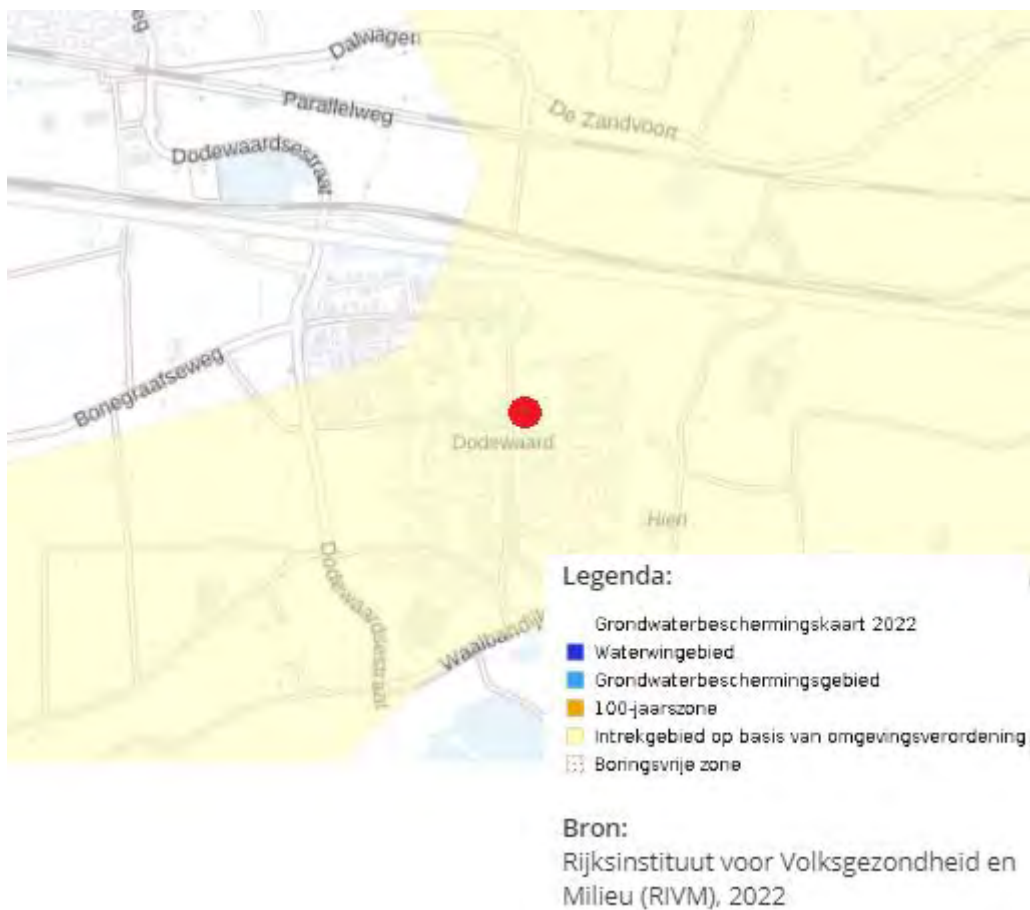
Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied betreft het gebied 'Rijntakken'. Dit gebied ligt op 730 meter afstand van het plangebied en is stikstofgevoelig (Figuur 2-2). Het plangebied grenst direct aan de NNN en wordt er gedeeltelijk door omgeven (Figuur 2-3). Het plangebied en de omgeving maken geen onderdeel uit van grondwaterbeschermingszones (Figuur 2-4) en het plangebied is niet gelegen in een stiltegebied (Figuur 2-5).



Figuur 2-2 Het plangebied ten opzichte van Natura-2000 (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2-3 Natuurbeheerplannen ten opzichte van het plangebied (bron: Provincie Gelderland)



Figuur 2-4 Het plangebied ten opzichte van grondbeschermingsgebieden (Atlasleefomgeving.nl)

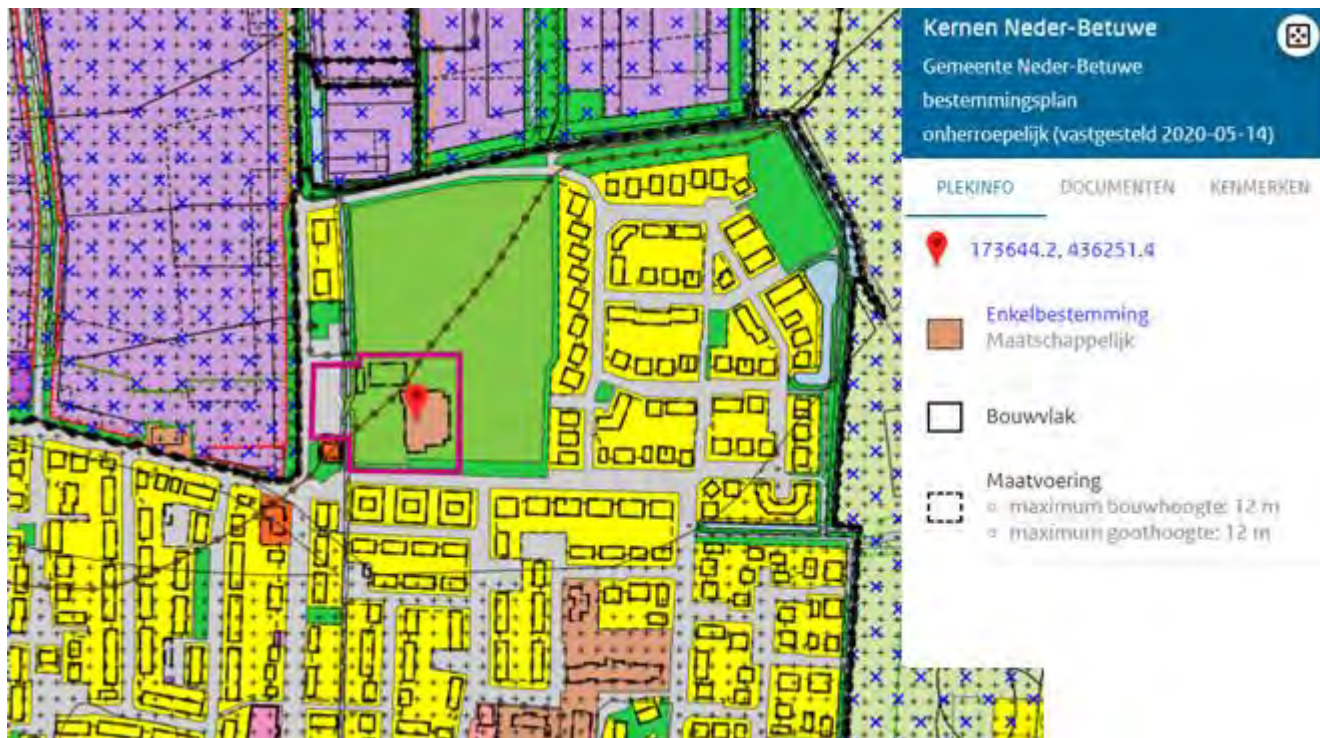


Figuur 2-5 Dodewaard ten opzichte van stiltegebieden (Atlasleefomgeving.nl)

2.1.1 Vigerende bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan 'Kernen Neder-Betuwe', vastgesteld op 14 mei 2020 (zie figuur 2-6). Dit bestemmingsplan wijst de gronden aan als sport- en maatschappelijke bestemming.

Aan de randen van het plangebied gelden de bestemmingen 'Verkeer', 'Wonen' en 'Industrie'. De bestemming industrie is opgesteld binnen bestemmingsplan Bedrijventerrein, onherroepelijk (vastgesteld 2013-06-27).



Figuur 2-6 Uitsnede vigerend bestemmingsplan Kernen Neder-Betuwe

Naast het bestemmingsplan 'Kernen Neder-Betuwe' gelden ter plaatse de overkoepelende bestemmingsplannen, 'Paraplu-regeling Parkeren', vastgesteld op 26 april 2018, 'Parapluregeling Archeologie', vastgesteld op 27 september 2019, 'Paraplu-plan 2020', vastgesteld op 24 september 2020.

In deze overkoepelende bestemmingsplannen zijn regels opgenomen die gelden voor het hele grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe, dan wel voor een deel van het grondgebied, zoals de dorpskernen. Indien van toepassing wordt in het betreffende beleidsveld nader getoetst aan deze specifieke regels in het hoofdstuk omgevingsaspecten van dit bestemmingsplan.

Als laatste ligt een deel van het plangebied nog binnen het bestemmingsplan 'Geluidzone Bonegraaf', vastgesteld op 11 februari 2021. In dit bestemmingsplan is de geluidzone welke was opgenomen in het bestemmingsplan 'Kernen Neder-Betuwe' verkleind doordat het gezoneerde industrieterrein is aangepast.

De beoogde ontwikkeling van een multifunctioneel dorpsgebouw past niet binnen de geldende bestemmingen. Binnen de huidige bestemmingen zijn maatschappelijke en bedrijfsvoorzieningen met bijhorende openbare ruimte niet mogelijk. Hierdoor is een nieuw bestemmingsplan opgesteld wat een vervanging van de huidige regelingen vastlegt en het planologische kader voor de beoogde ontwikkeling biedt.

2.2 Kenmerken van het plan

Huidige situatie

Momenteel is binnen het plangebied een sporthal gesitueerd, verenigingshal de Eng. Deze sporthal biedt ruimte voor meerdere sportverenigingen. Dit gebouw bestaat uit drie zaaldelen met bijbehorende bergruimten en ondersteunende voorzieningen kleedruimten, kantine en keuken. De huidige faciliteiten zullen een integratie vinden in de beoogde situatie. Direct naast de verenigingshal staan binnen het plangebied enkele kleinere gebouwen, deze zijn in gebruik door de voetbalvereniging.



Figuur 2-7 Beelden huidige situatie (bron: Google Earth)

Het plangebied wordt omringd door bebouwing, industrie en sportvelden. Deze zijn momenteel in gebruik en zullen niet worden gewijzigd, wel wordt de omgeving betrokken bij de ontwikkeling.

Vlak naast het plangebied bevindt zich een cafetaria/eetcafé, een gebouw van de brandweer, voetbalvelden en verschillende plekken dienend als semi/- openbare ruimte. Deze openbare ruimten vinden momenteel een functie in het voorzien van parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Deze is verder functioneel als recreatief of functioneel groen. Er heerst binnen het plangebied voor een groot deel een verharde ondergrond. Groen structuren zijn momenteel gesitueerd als omringende beplanting van het gebied, dit door middel van bomenrijen en struiken.

Gemotoriseerd verkeer

In de omgeving van het plangebied liggen de Dalwagen, Matensestraat en Willem de Zwijgerlaan. Zowel de Dalwagen als de Matensestraat en de Zwijgerlaan zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Fietsverkeer

Op de wegen rondom het plangebied deelt de fietser de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. Hoewel de Dalwagen en de Matensestraat zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg zijn er fietssuggestiestroken aanwezig.

Openbaar vervoer

Op circa 400 meter loopafstand van het plangebied ligt langs de Dalwagen de bushalte De Maten Dodewaard, waar elk uur buslijn 237 halteert tussen Kesteren en Heteren.

Toekomstige situatie

In het beleidsplan MFC Dodewaard is de behoefte aan een nieuwe locatie met als plek van samenkomst vastgelegd; hiervoor is gekozen voor een *dorpshuisfunctie* waarbij invulling aan deze behoefte wordt gerealiseerd. Daarbij hebben de twee basisscholen (De Hien en De Bellefleur) en de kinderopvang de ambitie uitgesproken samen te willen gaan werken en

tezamen een kindcentrum in te richten. Het hierna te noemen MFC+ Dodewaard is een laagdrempelig centrum voor opvang, onderwijs, ontmoeting en beweging waar alle inwoners van Dodewaard, jong en oud, zich thuis voelen. Het is een plek voor kinderen, ouders, verenigingen en ook voor 'losse' activiteiten die de sociale samenhang, gezondheid en creativiteit van Dodewaard versterken.

Naast de twee basisscholen, te weten de Christelijke basisschool De Hien en de openbare basisschool De Bellefleur, zullen ook de Kinderopvang de Dijkkwetters, het dorpshuis Dodewaard, de bibliotheek Neder Betuwe, het zorgcentrum De Betuwe, Alpha fysiotherapie en Vitaal sportpark een plek krijgen in de MFC+. Zie onderstaand figuur voor een vogelvlucht.



Figuur 2-8 Vogelvlucht impressie plangebied

Gebouwontwerp

Ten behoeve van deze planontwikkeling is een gebouwontwerp gemaakt. Deze is in onderstaande figuren 2.2 en 2.3 te zien. In het gebouw zijn de volgende functies opgenomen:

A. Het kindcentrum

In dit deel zijn twee scholen en de kinderopvang opgenomen:

- De Christelijke basisschool De Hien met 8 groepen (718 m²)
- De openbare basisschool De Bellefleur met 3 groepen (351 m²)
- De kinderopvang van RivaKids (149 m²)

B. Het centrale hart - de ontmoetingsfunctie

Hieronder vallen de ruimte van het dorpshuis van in totaal 779 m² en de algemene verkeers- en algemene ruimten inclusief de techniek.

C. De overige functies

Diverse gezondheids-, sport en welzijnfuncties:

- vitaal sportpark (1.365 m²);
- fysio (111 m²) en zorg (277 m²);
- bibliotheek (157 m²).



Figuur 2-9 Indeling begane grond



Figuur 2-10 Indeling verdieping

Het gebouw wordt gerealiseerd in twee lagen op het terrein van de huidige sporthal. De nieuwbouw wordt hierdoor opgenomen in zijn omgeving. Het totale gebouw heeft een bebouwd oppervlakte van 4.000 m². De centrale entree ligt in de noordoosthoek direct bij de parkeervoorziening en ook direct gericht op de aanwezige sportvelden. Het totale voorliggende terrein heeft een oppervlakte van circa 4.500 m². Dit terrein krijgt in de plannen een nieuwe indeling. Op het dak is een dakterras, zonnepanelen en groen/sedum opgenomen.

2.3 Cumulatie

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van het beoogde plan beschreven. De milieueffecten van de beoogde situatie worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. In deze m.e.r.-beoordeling wordt gebruik gemaakt van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn aanvullende onderzoeken betrokken die inzicht geven in mogelijke gevolgen die samenhangen met de ontwikkeling van het plangebied.

3.1 Verkeer

Verkeersgeneratie planontwikkeling

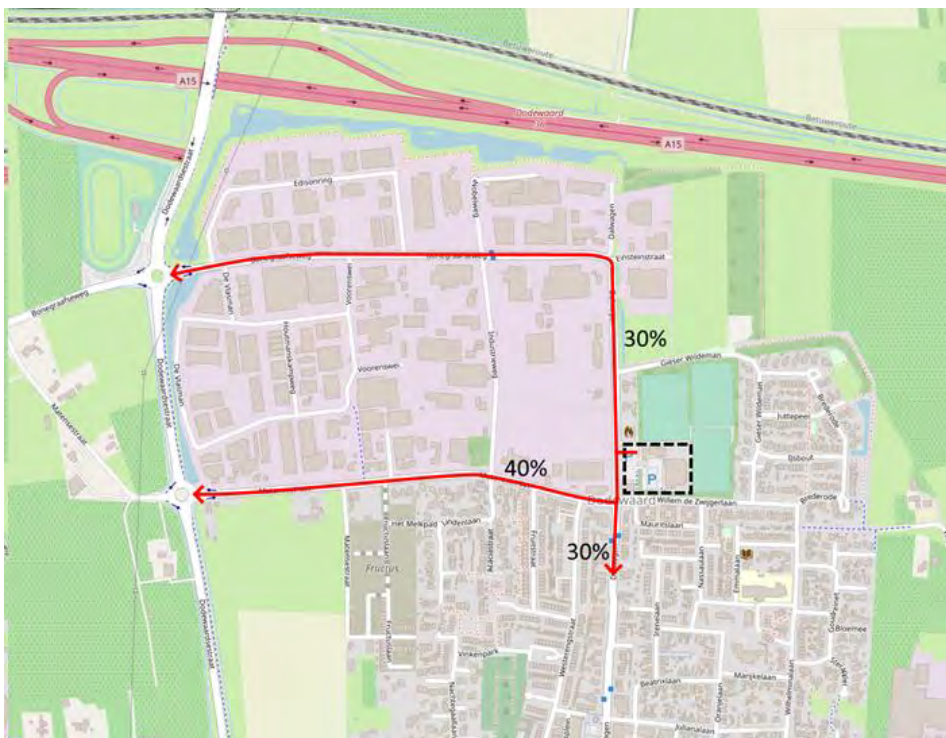
Inclusief de verkeersgeneratie van de basisschool en de kinderopvang zal de beoogde ontwikkeling in totaal zorgen voor een verkeerstoename van 745 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag en 578 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag, zie onderstaande tabel.

Tabel 3-1 Verkeersgeneratie planontwikkeling

Functie	aantal	Functie CROW 381	Kengetal	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
Basisscholen				305,7	428,0
Kinderdagverblijf	149 m ²	Kinderdagverblijf	38,2 per 100 m ² bvo	56,9	79,7
Dorpshuis	796 m ²	Dorpshuis	13 per 100 m ² bvo	103,5	103,5
Bibliotheek	157 m ²	Bibliotheek	13 per 100 m ² bvo	20,4	20,4
Fysiotherapie	3 behandelkamers	Fysiotherapiepraktijk	18,4 per behandelkamer	55,2	77,3
Zorgcentrum	277 m ²	Gezondheid	13 per 100 m ² bvo	36,0	36,0
Totaal				578	745

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De beoogde ontwikkeling wordt ontsloten op de Dalwagen. De Dalwagen is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Een erftoegangsweg kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken.



Figuur 3-1 Verkeersroedeling plangebied

Ondanks dat er geen exacte verkeersintensiteiten bekend zijn, kan wel een uitspraak worden gedaan over de verkeersintensiteit op de Dalwagen. De Dalwagen maakt deel uit van de ontsluiting van enkele bedrijven. De verwachte verkeersintensiteit op de Dalwagen is daarmee naar verwachting beperkt, waardoor de verkeersintensiteit naar verwachting ruim onder de 4.000 mvt/etmaal. Ook niet wanneer verkeersintensiteit met 745 mvt/etmaal als gevolg van de ontwikkeling zal toenemen. De verkeersafwikkeling na planbijdrage zal dan ook niet tot knelpunten leiden.

Ook voor de beoordeling van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat de toename als gevolg van het plan dermate gering is en de Dalwagen een relatief lage verkeersintensiteit kent ten opzichte van de capaciteit van de weg, dat de verkeersveiligheid op deze weg na planontwikkeling niet leidt tot knelpunten.

Parkeren

De parkeerbehoefte van het totale programma is berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen (Nota Parkeernormen 2017). Op basis van de Nota Parkeernormen is voor twee specifieke functies maatwerk toegepast, te weten voor het zorgcentrum en het dorps huis. De nominale parkeerbehoefte is opgenomen in onderstaande tabel. Voor de basisscholen is de berekende parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen exclusief de benodigde parkeerplaatsen voor het faciliteren van het halen en brengen van de kinderen.

Functie	aantal	Functie p-beleid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte (parkeerplaatsen)
Sporthal	1.365 m ²	sporthal	3,1 per 100 m ² <u>bvo</u>	42,3
Sportveld	2,4 hectare	sportveld	27 per hectare	64,3
Basisscholen	14 leslokalen	basisschool	1 per leslokaal	14
Kinderdagverblijf	149 m ²	Kinderdagverblijf	1,5 per 100 m ² <u>bvo</u>	2,2
Dorpshuis	779 m ²	Dorpshuis	1,4 per 100 m ² <u>bvo</u>	31,2
Bibliotheek	157 m ²	Bibliotheek	1,4 per 100 m ² <u>bvo</u>	2,2
Fysiotherapie	3 behandelkamers	Fysiotherapiepraktijk	2,2 per behandelkamer	6,6
Zorgcentrum	277 m ²	Zorgcentrum	2,5 per 100 m ²	6,9
Cafetaria (bestaand)	160	Horeca	5 per 100 m ²	8,0
Totaal				177,7 pp

Figuur 3-2 Nominale parkeerbehoefte

In totaal bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van de totale functie (bestaand en beoogde ontwikkeling) 178 parkeerplaatsen. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de MFC+ worden er voor drie de maatgevende periodes de parkeerbehoefte bepaald. Hieruit blijkt dat de zaterdagmiddag de parkeerbehoefte het hoogst zal zijn, namelijk afgerond 113 parkeerplaatsen, zie onderstaande tabel.

Functie	Werkdagochtend	Werkdagavond	Zaterdagmiddag
Sporthal	21,2	42,3	42,3
Sportveld	16,1	32,1	64,3
Basisscholen	14	0	0
Kinderdagverblijf	2,2	0	0
Dorpshuis	7,8	31,2	0
Bibliotheek	0,6	2,2	0
Fysiotherapie	6,6	0,7	0,7
Zorgcentrum	6,9	0	0
Cafetaria	0	4	6
	96,0	112,4	113,2

Figuur 3-3 Parkeerbehoefte MFC+ na toepassing dubbelgebruik

Het bij de MFC+ behorende terrein wordt heringericht. Ten behoeve van de ontwikkeling dienen 113 parkeerplaatsen te worden opgenomen binnen het plangebied. Hiervoor is voldoende ruimte binnen de locatie beschikbaar, echter in de uitwerking wordt gewerkt aan een optimalisatie van de locatie, waardoor mogelijk enkele parkeerplaatsen buiten het plangebied gerealiseerd gaan worden.

Conclusie

Binnen het plangebied kan de volledige parkeerbehoefte van de MFC+ worden opgevangen. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande sportvelden en sporthal. De ontsluiting van het plangebied zal tevens niet tot knelpunten leiden. De verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling is dermate laag dat het niet tot een verslechtering zal leiden van de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. Er worden geen significant negatieve milieueffecten omtrent verkeer en parkeren verwacht.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaai

Voor de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd, zie bijlage 10 van het bestemmingsplan. In dit onderzoek wordt de 'Nieuwe situatie' getoetst aan de normstelling van de Wgh.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de Rijksweg A15 en het weggedeelte van de Dalwagen met het snelheidsregime van 50 km/h geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het nieuwe gebouw overschrijdt. Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde. Ook voor de 30 km/h wegen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de richtwaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het nieuwe gebouw overschrijdt.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is kwalitatief beoordeeld of de toename van verkeersgeluid door de ontwikkeling aanvaardbaar is ten opzichte van de autonome situatie. Een vuistregel is dat de geluidtoename akoestisch waarloosbaar is als de verkeersintensiteit op een weg of wegvak minder dan 40% toeneemt, wanneer andere variabelen (locatie bebouwing, samenstelling van het verkeer, verhardingssoort e.d.) onveranderd blijven. Een toename van 40% komt dan overeen met een toename van 1,5 dB, zijnde het reconstructie criterium uit de Wet geluidhinder. Een toename van de geluidbelasting tot 1,5 dB wordt vanuit de optiek van 'akoestische herkenbaarheid' als niet significant gezien. Bij een verkeerstoename van meer dan 40% is er dan ook pas een significant effect op de geluidbelasting, deze is dan net waarneembaar met het menselijk gehoor.

Gezien de hoogte van de intensiteiten op de nabij Dalwagen en een verkeersgeneratie van circa 578 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag voor de toekomstige ontwikkeling is er geen sprake van een verkeerstoename van meer dan 40%. Concluderend kan worden gesteld dat de toename van verkeersgeluid zodanig is dat het niet akoestisch relevant, dan wel nauwelijks waarneembaar zal zijn en daarmee in het kader van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

Industrielawaai

Het bedrijf Romein Beton b.v. is gevestigd op het industrieterrein Bonegraaf. Sinds 2013 is enkel de betonfabriek nog een inrichting die aangemerkt kan worden als een grote lawaaimaker in de zin van de Wet geluidhinder. In 2021 is de fysieke begrenzing van het gezoneerde industrieterrein daardoor verkleind. De overige gronden bestemd voor bedrijven behoren tot een niet gezoneerd bedrijventerrein. Door het verkleinen van het gezoneerde industrieterrein verandert de omvang van de gehele geluidzone. Het MFC+ ligt bijna geheel buiten de geluidscontour van industrieterrein Bonegraaf.

Cumulatie

Ten behoeve van een procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of sprake is van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die te onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wgh dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden. De cumulatieve geluidbelasting dient bepaald te worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'). De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatieve geluidbelasting echter alsnog bepaald voor alle gemodelleerde wegen. De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van het beoogde gebouw is opgenomen in bijlage 5 van het akoestische onderzoek (zie bijlage 10) en bedraagt maximaal 54 dB, exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

De MFC ligt bijna in zijn geheel buiten de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Bonegraaf, derhalve is voor alle toetspunten een geluidbelasting van 50 dB(A) aangehouden. Voor de volledigheid is de cumulatieve geluidbelasting van alle gemodelleerde wegen en het industrieterrein berekent, deze bedraagt maximaal 56 dB.

Conclusie

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï overschrijdt op geen enkele gevel de voorkeursgrenswaarde. Voor de volledigheid is de cumulatieve geluidbelasting van alle gemodelleerde wegen en het industrieterrein, waarbij voor industrielawaai voor alle toetspunten worst-case 50 dB(A) is aangehouden. Deze bedraagt maximaal 56 dB.

Ondanks dat voor onderhavig plan geen sprake is van een procedure hogere waarde, wordt in het kader van een goed woon- en leefklimaat alsnog geadviseerd een aanvullend onderzoek uit te voeren ter bepaling van de geluidwering van de gevels.

3.3 Bodem

Huidige situatie

Voor de beoogde ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 2 van het bestemmingsplan. Het doel van het onderzoek is het krijgen van inzicht in de huidige milieuhygiënische kwaliteit van de landbodem (grond en grondwater) ter plaatse van de onderzoekslocatie.

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten worden de volgende conclusies gesteld:

- Ter plaatse van boring 01 en 20 is onder de verharding sprake van een funderingslaag bestaande uit slakken en repac. Ter plaatse van de overige boringen zijn geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen;
- Visueel is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen;
- De grond is licht verontreinigd;
- Het grondwater is licht verontreinigd.

Gelet op de onderzoeksresultaten, te weten de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende achtergrondwaarden (grond) en streefwaarden (grondwater) dient de hypothese onverdacht voor de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen. Echter, de gemeten waarden zijn dermate gering dat aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze stoffen in de bodem op het perceel ingevolge de Wet bodembescherming, niet noodzakelijk is.

De funderingslaag bestaat respectievelijk uit slakken en repac en bestaat voor meer dan 50% uit bodemvreemd materiaal. De slakken en repac laag zal worden afgevoerd van de locatie. Om het vrijkomende materiaal te kunnen voeren, is de kwaliteit van deze funderingslaag van belang. In het kader van de van de toekomstige vergunningaanvraag een aanvullend onderzoek naar deze bodemkwaliteit benodigd. Dit onderzoek dient voor de start van de werkzaamheden te zijn afgerond.

Ontpofbare oorlogsresten (OO)

Uit een uitgevoerd historisch vooronderzoek blijkt dat de onderzoekslocatie verdacht is op de aanwezigheid van ontpofbare oorlogsresten (OO) in de bodem. Om de werkzaamheden veilig te kunnen uitvoeren dienden de geplande boorlocaties vrijgegeven te worden van het mogelijk voorkomen van OO in de bodem.

Er is een Proces-verbaal van Oplevering (PvO) opgesteld voor de opdrachtgever en alle betrokken partijen tijdens de uitvoering (zie bijlage 3). Daarnaast is dit PvO ter kennisgeving voor het bevoegd gezag in het kader van hun verantwoordelijkheden op het gebied van openbare veiligheid.

Ter plaatse van de boorpunten die binnen de contouren van het verdachte gebied zijn geplaatst, zijn in de verticale lijn geen bijzonderheden gemeten die op verdachte objecten, mogelijk OO, zouden kunnen duiden. De betreffende boorlocaties zijn dan ook vrijgegeven ten aanzien van OO. Omdat het hier slechts vrijgave van meetpunten betreft, kan het PvO rapport niet worden aangewend voor vrijgave ten aanzien van OO in relatie tot eventuele in de toekomst op de locatie uit te voeren werkzaamheden.

In het kader van de van de toekomstige vergunningaanvraag is een aanvullend onderzoek naar OO benodigd. Dit onderzoek dient voor de start van de werkzaamheden te zijn afgerond. Hieruit moet blijken of het hele plangebied vrij wordt gegeven ten aanzien van OO. Daarbij dient te worden aangegeven hoe men moet omgaan met gevallen waarin gevaar voor de veiligheid of gezondheid van werknemers kan bestaan door de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten.

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt

Conclusie

Negatieve effecten vanuit het aspect bodem worden uitgesloten.

3.4 Water

Huidige situatie

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de grond uit kalkloze poldervaaggronden; zavel en lichte klei. Met betrekking tot grondwater is in het plangebied sprake van grondwater IVu. Dit betekent dat de hoogste gemiddelde grondwaterstand (GHG) schommelt zich op 61 centimeter onder maaiveld bevindt. De gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) bevindt zich op 111 centimeter onder maaiveld.

Conform de Legger van Waterschap Rivierenland grenst het plangebied ten westen aan een A-watergang, zie figuur 3-4. Ten zuiden grenst een A-watergang. Een A-watergang heeft een beschermingszone van 4 meter. Binnen deze beschermingszone geldt conform de Keur van Waterschap Rivierenland beperkingen voor bouwen en aanleggen ter bescherming van en om onderhoud aan de watergang mogelijk te houden.



beschermingszone van een primaire of regionale waterkering. De bestaande bebouwing is momenteel aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel.

Toekomstige situatie

De nieuwe ontwikkelingen hebben geen negatieve invloed op de grondwaterstand en de grondwaterkwaliteit.

De A-watergang in het plangebied wordt behouden. De bestemming met bijbehorende beschermingszone's worden overgenomen van het vigerende bestemmingsplan; voor de watergang geldt een *dubbelbestemming Waterstaat-Waterlopen*. Zie onderstaande uitsnede van de verbeelding van het voorliggend bestemmingsplan. Bij de verdere uitwerking van het planvoornemen, in het bijzonder de watergang en aangrenzende (sport)functie, is het van belang dat er rekening wordt gehouden met het onderhoud van de watergang. Hierbij geldt als uitgangspunt dat er minimaal 4 meter vanaf de insteek vrij moet worden gehouden.

In de huidige situatie staan in het plangebied enkele gebouwen. Doordat het plangebied momenteel al bijna compleet verhard is, zal er geen sprake zijn van significante toename van het verhard oppervlakte. Doordat dit minder dan 500 m² is, hoeft er niet gecompenseerd worden.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Conclusie

Hieruit blijkt dat er compensatie voor verharding niet nodig is. Voor werkzaamheden in de beschermingszones van de watergang dient een watervergunning aangevraagd te worden. Hierdoor kunnen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse uitgesloten worden.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is het plangebied niet gelegen in een beschermd natuurgebied. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand en de aard van de ontwikkeling kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding binnen de natuurgebieden worden uitgesloten. Het enige mogelijk relevante ecologische effect betreft vermesting/verzuring als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In de volgende alinea is het onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden uitgewerkt.

Stikstofonderzoek

De berekening met AERIUS genereert een rekenresultaat waarin wordt geconstateerd dat er geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn met een overschrijding van een planbijdrage van meer dan 0,00 mol N/ha/jaar. De aanleg- en exploitatiefase zijn worst-case in de berekening meegenomen. Er treedt door de stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Voor de beoogde ontwikkeling is een ecologische quickscan uitgevoerd, zie bijlage 8 van het bestemmingsplan. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er aanvullend onderzoek benodigd is naar jaarrond beschermde nesten van vogels, verblijfplaatsen van de bunzing, hermelijn en de wel en verblijfplaatsen van vleermuizen.

Door het ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot is een aanvullend onderzoek naar de mogelijk aanwezige beschermde soorten uitgevoerd, zie bijlage 9 van het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek blijkt dat:

- geen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen;

- wél broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten kunnen voorkomen, hiervoor geldt dat werkzaamheden buiten het broedseizoen (half maart tot eind juli) plaats dienen te vinden;
- de aanwezigheid van de Steenmarter is vastgesteld;
- een verblijvende vleermuis, namelijk de Gewone dwergvleermuis, is aangetroffen;
- het aangetoffen foerageergebied van vleermuizen onderdeel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en is dus geen 'essentieel' deel van het leefgebied;
- en ook de vastgestelde vliegroute van vleermuizen niet beoordeeld wordt als 'essentieel'.

Voor de Steenmarter geldt dat indien er ingrijpende werkzaamheden worden verricht aan de bosschages en struwelen in het plangebied, dan dient een plan van aanpak gemaakt te worden waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden teniet te doen. Dit plan kan worden ingediend in het kader van een WABO-procedure of in het kader van een ontheffingsaanvraag Wnb. Wanneer voldoende compenserende en/of mitigerende maatregelen worden getroffen wordt een verklaring van geen bedenkingen afgegeven.

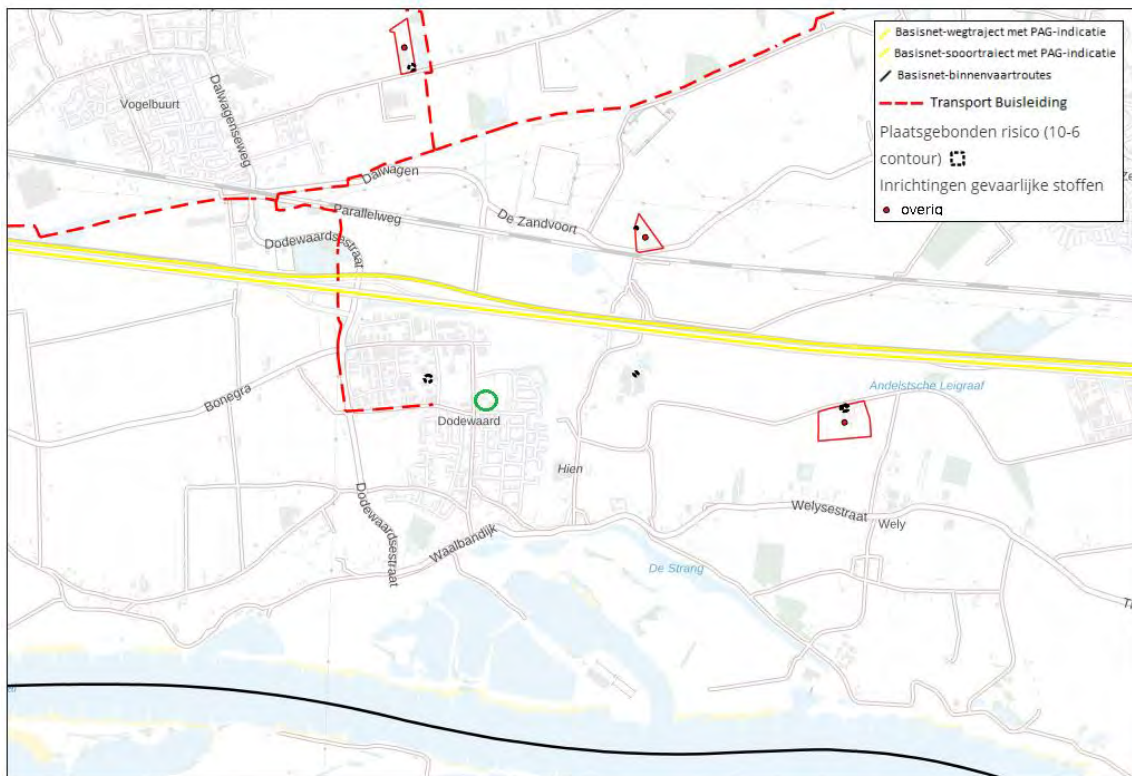
Voor de Gewone dwergvleermuis geldt dat indien er werkzaamheden worden verricht aan of nabij het gebouw waarin deze verblijfplaats is aangetroffen, dan dient een plan van aanpak gemaakt te worden waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden teniet te doen. Dit plan dient te worden ingediend in het kader van een WABO-procedure of in het kader van een ontheffingsaanvraag Wnb. Wanneer voldoende compenserende en/of mitigerende maatregelen worden getroffen en een geldig belang uit de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn aanwezig is, wordt door de provincie een verklaring van geen bedenkingen afgegeven (Waboprocedure) of een ontheffing (ontheffingsaanvraag Wnb).

Conclusie

De beoogde ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden. Uit de inventarisatie naar beschermde soorten blijkt dat er drie soorten vleermuizen en de steenmarter in het gebied zijn aangetroffen. Van de Gewone dwergvleermuis is ook een verblijf gevonden. Daarnaast is één waarneming van een vogel met een jaarrond beschermd nest gedaan, namelijk de steenuil. Voor de Steenmarter en de Gewone dwergvleermuis zullen indien dat nodig blijkt een plan van aanpak worden opgesteld waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden te niet te doen. In dat geval zal op basis van dit plan van aanpak ontheffing van de Wnb worden aangevraagd. Hiermee zijn significante negatieve effecten op natuurgebieden en soorten uitgesloten.

3.6 Externe veiligheid

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.



Figuur 3-5 Risicokaart plangebied (atlas leefomgeving)

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de A15 op circa 521 meter. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De ontwikkeling bevindt zich niet in de PR-contouren van deze wegen. Ook is het plangebied buiten het plasbrand-aandachtsgebied van 30 meter van de A15 gelegen. Het invloedsgebied wordt bepaald door het vervoer van stofcategorie LT2 en bedraagt 880 meter. Het plangebied is in het invloedsgebied gelegen. Omdat de afstand tot de weg 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 Betuweroute Meteren – Elst noordwestboog 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 580 meter bevindt het plangebied zich in het invloedsgebied. Ook hier kan worden volstaan met een beknopte verantwoording doordat de afstand groter is dan 200 meter.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Ten westen bevindt zich de buisleiding N-574-12. Het betreft een aardgasleiding in beheer van de Gasunie met een grootte van 4 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. Het bijbehorende invloedsgebied is 45 meter. Het plangebied bevindt zich op circa 259 meter en is daarmee niet in het invloedsgebied gelegen. Een berekening of verantwoording voor het groepsrisico van de buisleiding is niet noodzakelijk. Deze verantwoording is opgenomen in het bestemmingsplan; uit de beknopte verantwoording blijkt dat omtrent de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied geen beperking zijn geconstateerd.

Conclusie

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A15 en spoortraject Betuweroute Meteren – Elst noordwestboog. 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.

3.7 Luchtkwaliteit

Door de ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van 578 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). In de NIBM-tool (versie 23-04-2022) is 2025 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijnstof van 0,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (figuur 3-6). Beide toenames blijven onder 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijnstof in de lucht. Een toetsing aan de grenswaarden kan achterwege blijven.

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

Jaar van planrealisatie		2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		578
Aandeel vrachtverkeer		0,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,26
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 3-6 Resultaten NIBM-tool

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 A15. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2020 16,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO₂, 18,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀ en 10,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{2,5}. Het maximaal aantal overschrijdingsdagen van het 24-uurs gemiddelde voor fijnstof bedraagt 6,3 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar leefklimaat.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit gevoelige bestemmingen schrijft voor dat scholen tenminste 50 meter van provinciale en 300 meter van rijkswegen verwijderd moeten zijn als sprake is van (dreigende) overschrijding van normen voor luchtkwaliteit. De dichtstbijzijnde rijksweg bevindt zich op circa 500 meter. Tevens is er geen sprake van een (dreigende) overschrijding van normen voor luchtkwaliteit. Er wordt aan het besluit voldaan.

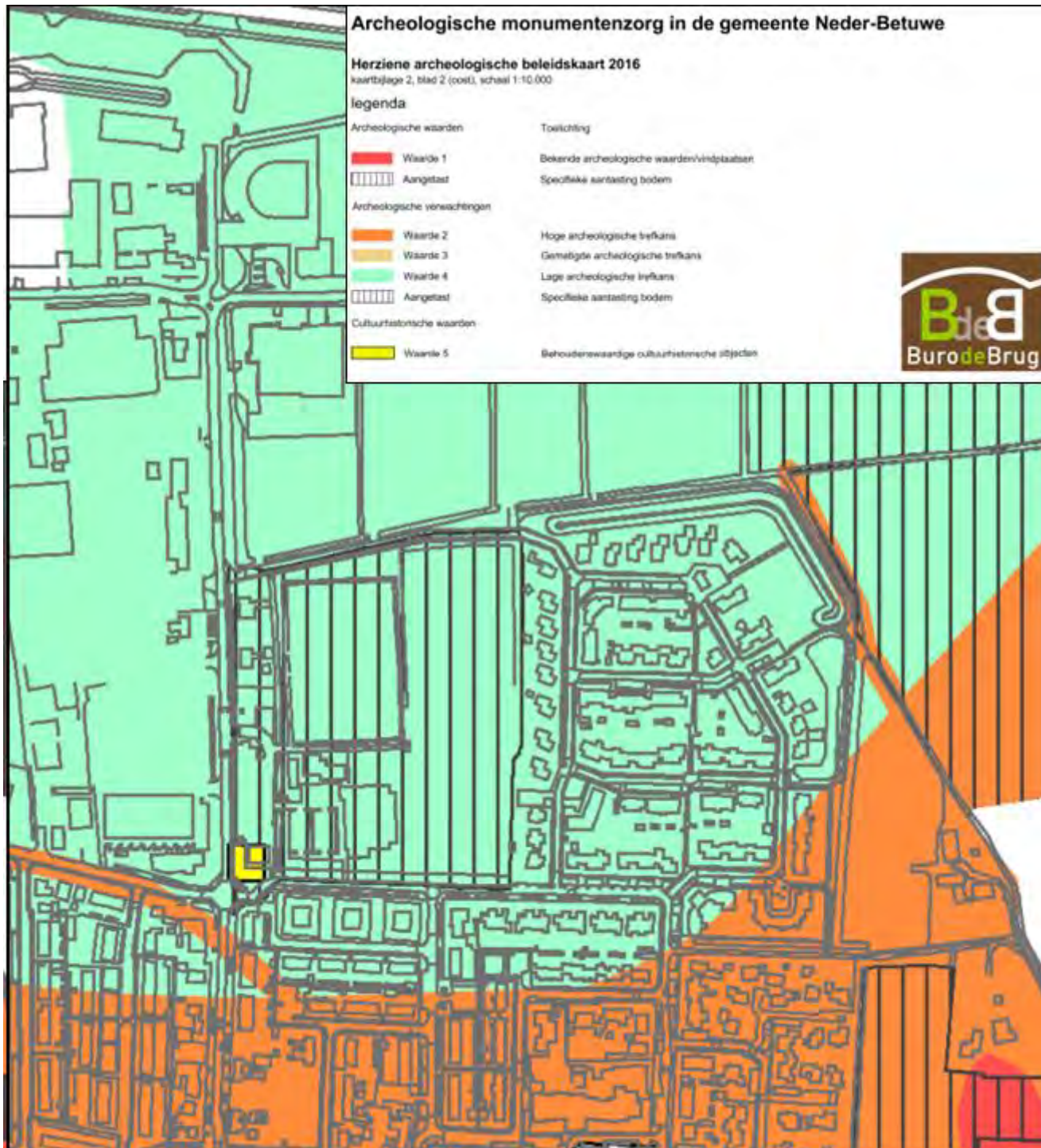
Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht. Tevens wordt er aan het besluit gevoelige bestemmingen voldaan. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde ontwikkeling.

3.8 Cultuurhistorie en archeologie

Archeologie

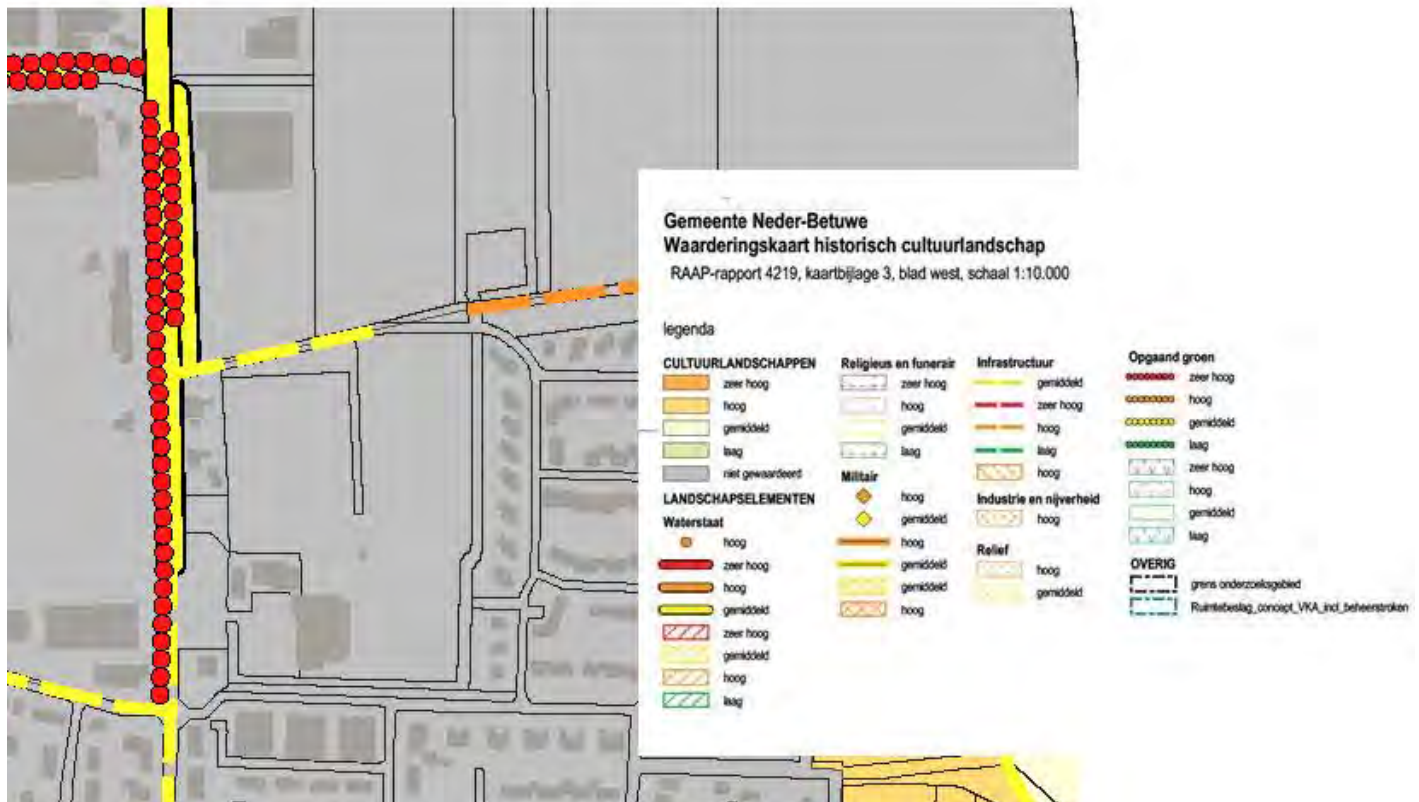
Voor het beschermen van de verwachtingswaarden is aangesloten op de Archeologische Beleidskaart 2016 van de gemeente Neder-Betuwe. Deze beleidskaart is verankerd in de parapluregeling Archeologie. In de regeling worden regels gegeven voor zones met verwachtingswaarden 1 tot 3. De planlocatie ligt in de zone met waarde 4: lage archeologische trefkans.



Figuur 3-7 Uitsnede uit Archeologische beleidskaart Neder-Betuwe, gebied oost (Bron: Herziene archeologische beleidskaart 2016 van de gemeente Neder-Betuwe)

Cultuurhistorie

Er dient getoetst te worden aan de waarderingskaart historisch bouwkunst & stedenbouw en de waarderingskaart historisch cultuurlandschap (zie uitsnede figuur 3-8). Uit beide kaarten blijkt dat ter plaatse van het plangebied er geen hoog -en zeer hoog gewaardeerde bouwkunst en landschap(selementen) aanwezig zijn.



Figuur 3-8 Uitsnede uit de waarderingskaart Historisch cultuurlandschap (Bron: RAAP-rapport 4219)

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering. Er is in deze zone geen extra onderzoek noodzakelijk, er is een lage archeologisch trefkans. Ook het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering. Het planvoornemen brengt geen negatieve effecten mee omtrent archeologie en cultuurhistorie.

3.9 Bouwwerkzaamheden

Ook tijdens de bouwfase kunnen milieueffecten optreden door het in te zetten materieel en de verkeersgeneratie. In paragraaf 3.5 is ingegaan op de mogelijk effecten van de bouwwerkzaamheden op de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. In deze paragraaf wordt op hoofdlijnen ingegaan op de overige effecten gedurende de bouwfase.

Verkeershinder

Het bouwverkeer tijdens de realisatiefase zal via de Dalwagen naar het plangebied rijden. De straat is via verschillende routes te bereiken. De rijroutes zullen zodanig worden gekozen dat het bouwverkeer op het terrein zo min mogelijk hinder oplevert voor de bewoners en gebruikers in de omgeving. Gelet op de tijdelijkheid van de verkeershinder kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

Geluidhinder en trillinghinder aanlegfase

De sloop-, bouw- en aanlegactiviteiten produceren geluid. De bijdrage van het bouwlawaai aan de geluidbelasting ter plaatse van de woningen in de omgeving beperkt zijn. Verder is van belang dat zal moeten worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit. Waar nodig zullen geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen om onaanvaardbare akoestische

situaties te voorkomen. Dit zal bij het bepalen van de concrete uitgangspunten voor de aanlegfase verder worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor de mogelijke trillinghinder ter plaatse van woningen door de werkzaamheden binnen het plangebied.

Gelet op de tijdelijkheid en de omvang van de aanlegwerkzaamheden kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.10 Gezondheid

In de omgeving van het projectgebied bevinden zich een aantal bronnen die een negatieve invloed kunnen hebben op de gezondheid van de gebruikers van het MFC. De meest relevante bronnen van deze locatie zijn het autoverkeer op de snelweg A15 en de Dalwagen en het industriegebied Bonegraaf.

Gezondheidskundig advies

Door de GGD Gelderland-Zuid is een gezondheidskundig advies voor de nieuwbouw van de MFC+ opgesteld (zie bijlage 11 bij het bestemmingsplan). De GGD geeft aan dat de belangrijkste gezondheidseffecten in de omgeving van een bedrijventerrein op treden als gevolg van emissies van (grof)stof, geur en geluid. Wegverkeer is een bron van luchtverontreiniging en geluidhinder.

Luchtkwaliteit en gezondheid

Luchtverontreiniging is deels afkomstig van verkeer en deels van andere bronnen zoals houtrook, veebedrijven. In dit geval is vooral wegverkeer relevant. Gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtverontreiniging van verkeer zijn met name luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten, maar er zijn ook aanwijzingen voor neurologische aandoeningen en effecten op het ongeboren kind.

De NO₂-concentratie ligt in Dodewaard tussen 10 en 15 µg/m³ (peiljaar 2023). Ter hoogte van het MFC wordt deze geschat op 13 µg/m³ (peiljaar 2020). De lucht is daarmee voldoende van kwaliteit voor het bouwen van het MFC op de beoogde locatie.

De beoogde locatie ligt op minimaal 550 meter van de A15 en minimaal 45 meter van de Dalwagen. De afstanden tot de snelweg A15 en de Dalwagen zijn daarmee groot genoeg om ernstige gezondheidseffecten door luchtverontreiniging te voorkomen.

Geluid en gezondheid

Voor alle wegen afzonderlijk geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer de wettelijk voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het nieuwe gebouw overschrijdt (inclusief aftrek). De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van het beoogde gebouw als gevolg van het wegverkeer bedraagt maximaal 54 dB (geen aftrek). Deze waarde is bepaald op de zuidgevel van het gebouw, aan de kant van de Willem de Zwijgerlaan.

De beoogde locatie is gelegen grotendeels gelegen buiten de geluidzone van het industrieterrein Bonegraaf. Voor industrielawaai geldt dat buiten de vastgestelde zone de geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen. Voor de geluidbelasting van het industrieterrein is daarom het worst-case niveau van 50 dB(A) aangehouden.

De cumulatieve geluidbelasting van wegverkeer- en industrielawaai bedraagt maximaal 56 dB (geen aftrek). De hoogste geluidbelasting door verkeer en industrie is berekend op de zuidgevel en de zuidwesthoek van het gebouw.

Zowel de minimale (52 dB) als maximale (56 dB) berekende totale geluidbelasting liggen ruim boven het door de GGD geadviseerde geluidniveau (50 dB). Zonder maatregelen is het optreden van extra hinder en andere gezondheidseffecten door blootstelling aan geluid waarschijnlijk. Als het binnenniveau niet voldoende wordt gereduceerd is bovendien een negatieve invloed op de leerprestaties van kinderen mogelijk.

Industrie en gezondheid

De belangrijkste gezondheidseffecten in de omgeving van een bedrijventerrein treden, naast geluid, op als gevolg van emissies van (grof) stof en geur:

- Stof kan leiden tot irritatie aan de luchtwegen, huid en ogen. Grof stof blijft in de bovenste luchtwegen hangen en veroorzaakt niezen en hoesten, fijn stof (PM 10 en PM 2,5) veroorzaakt ook ernstiger ademhalingsproblemen omdat het door inademing in de bronchiën en longen terecht kan komen;
- Geur kan verschillende gezondheidseffecten oproepen bij de mens: (ernstiger) hinder, verstoring van gedrag en activiteiten en stress-gerelateerde lichamelijke gezondheidsklachten.

Het raffinagebedrijf en het slachthuis aan de Voorenswei zijn potentiële bronnen van geurhinder. Geurhinder ter hoogte van de beoogde locatie wordt echter niet verwacht omdat de minimale afstand tot het MFC respectievelijk 320 en 470 meter is. Een enkele lichte geurvlaag kan voorkomen, maar met de overwegende windrichting in Nederland (zuidwestenwind) waait de geur niet in de richting van het MFC. Langdurige blootstelling aan onaangename geur is niet te verwachten.

Daarnaast vinden op het terrein van de betoncentrale activiteiten plaats waardoor emissies van grof stof plaatsvinden (betonmolen en storttrechter, productiehal). Voor stof wordt in de milieuwetgeving een afstand gehanteerd van 200 meter, ervan uitgaande dat de door het nemen van de verplichte maatregelen geen stofverspreiding direct buiten de eigen inrichtingsgrens plaatsvindt. De minimale afstand van het bedrijfsterrein is tot de beoogde MFC ongeveer 95 meter, maar de punten waar stofemissies plaatsvinden liggen op een grotere afstand dan 200 meter van de locatie MFC. Gezien deze afstand en de inachtneming van de verplichting op de stofverspreiding, vindt relevante uitstoot naar de omgeving niet plaats.

Hitte, groen en water

Aanhoudende hitte kan gezondheidsproblemen geven. Een groene, waterrijke omgeving heeft op verschillende manieren een positief effect op de gezondheid. Een groene, waterrijke omgeving zorgt ook voor de verlaging van de (buiten)temperatuur, waardoor hittestress minder snel optreedt. Voor het projectgebied geeft de GGD enkele aanbevelingen voor de inrichting met bijvoorbeeld aandacht voor voldoende zonwerking, schaduwbomen, uitzicht op groen vanuit verblijfsruimten, ontwerp en behoud van water.

Conclusie

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit 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, luchtkwaliteit, externe veiligheid, waterkwaliteit en bodemkwaliteit en er is dus geen sprake van een hoge milieubelasting. De realisatie van de MFC+ zorgt voor een maatschappelijke meerwaarde. De ontwikkeling garandeert een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een significant negatief effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.



4. MAATREGELEN

4.1 Aanlegmaatregelen

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

4.2 Mitigerende maatregelen

Voor dit plan zijn geen mitigerende maatregelen bekend.



5. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen, mits wordt voldaan aan de genoemde maatregelen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.