
AANMELDNOTITIE M.E.R.-BE- OORDELING P.J. BLIEKSTRAAT (METRO SPIJKENISSE CEN- TRUM

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling
16 juni 2022

RHO ADVISEURS

DATUM 16-06-2023
KENMERK 20220357/27213/YM

PROJECT Woningbouwontwikkeling Metro Busstation te Spijkenisse
PROJECTLEIDER M.M.W. Backx MSc

OPDRACHTGEVER Gemeente Nissewaard
PROJECTNUMMER 20220357

AUTEUR Youri Meerstra





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 omvang van het plan	5
2.1 Plaats van het plan	5
2.2 Kenmerken van het plan	6
3. Kenmerken van de milieufactoren	8
3.1 Verkeer en parkeren	8
3.2 Geluid	8
3.3 Luchtkwaliteit	9
3.4 Externe veiligheid	9
3.5 Bodem	10
3.6 Water	10
3.7 Ecologie	10
3.8 Cultuurhistorie en archeologie	10
3.9 Gezondheid	11
3.10 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	11
3.11 Mitigerende maatregelen	11
4. Conclusie	12

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Nissewaard heeft plannen ontwikkeld voor woningbouw in combinatie met werklocaties en voorzieningen in de plint naast het metrostation Spijkenisse Centrum. Het betreft de realisatie van 223 woningen. Deze ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Centrum 2012'.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

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 223 woningen en circa 2.030 m² aan voorzieningen. 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 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 dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te 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 plaats en omvang van het plan;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

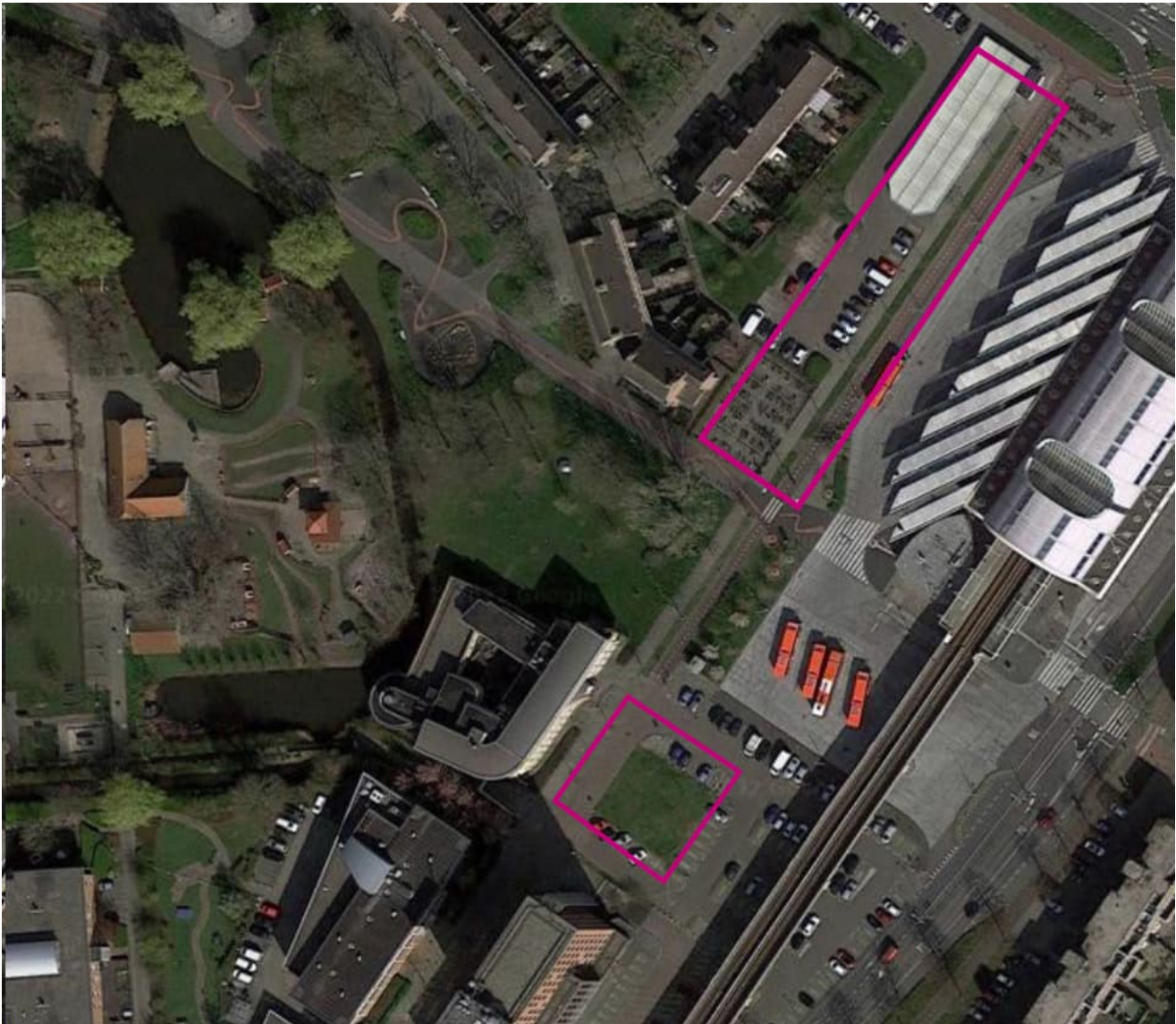
Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PLAN

2.1 Plaats van het plan

Het plangebied ligt in de gemeente Nissewaard in Spijkenisse. Het plangebied is aan de zuidoostzijde van de kern gelegen en ligt ten noorden van één van de grotere wegen, de Ruwaard van Puttenweg.

In de huidige situatie is de noordelijke zijde in gebruik als overdekte fietsenstaling en parkeerterrein. Het zuidelijke gedeelte van het plangebied is in gebruik als parkeerplaats en deels begroeid met gras. De locatie heeft een grondoppervlakte van circa 2.030 m². Zie figuur 1 voor de ligging en begrenzing van het plangebied.



Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied (bron: google maps luchtfoto, 2021)

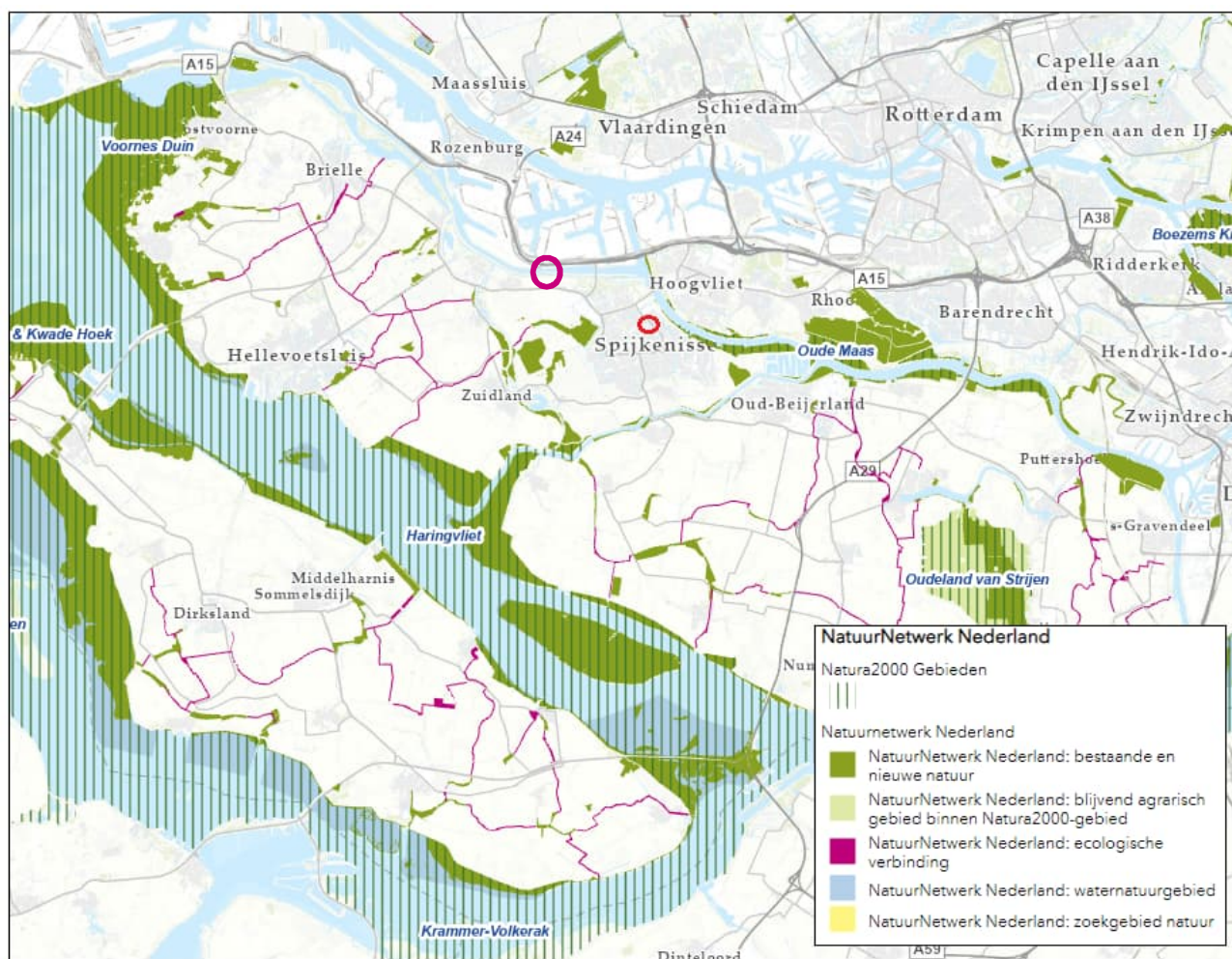
Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

Archeologie

Uit de gemeentelijke beleidskaart is op te maken dat het plangebied een 'Waarde – Archeologie – 3' heeft. Hierbij zijn werkzaamheden die dieper reiken dan 50 cm beneden en die tevens een terreinoppervlakte groter dan 200 m² beslaan verboden zonder schriftelijke vergunning.

Natuur

Het plangebied ligt niet in of in directe nabijheid van natuurgebieden, zie figuur 2. In de omgeving zijn geen NNN-gebieden of ecologische verbindingzones aanwezig. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is gelegen op een afstand van circa 16 kilometer en betreft het gebied 'Krammer-Volkerak'.



Figuur 2: Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. Natura-2000 gebieden.

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

Het planvoornemen is de realisatie van 223 woningen in combinatie met werklocaties en voorzieningen in de plint. Hierbij worden er drie typologieën aan werklocaties en voorzieningen gerealiseerd. Er wordt in het plangebied 400 m² bvo aan

horeca, 1.130 m² bvo voor commerciële functies en 490 m² bvo voor detailhandel gerealiseerd. De exacte verdeling van de functies wordt in een latere fase van het plan definitief gemaakt.

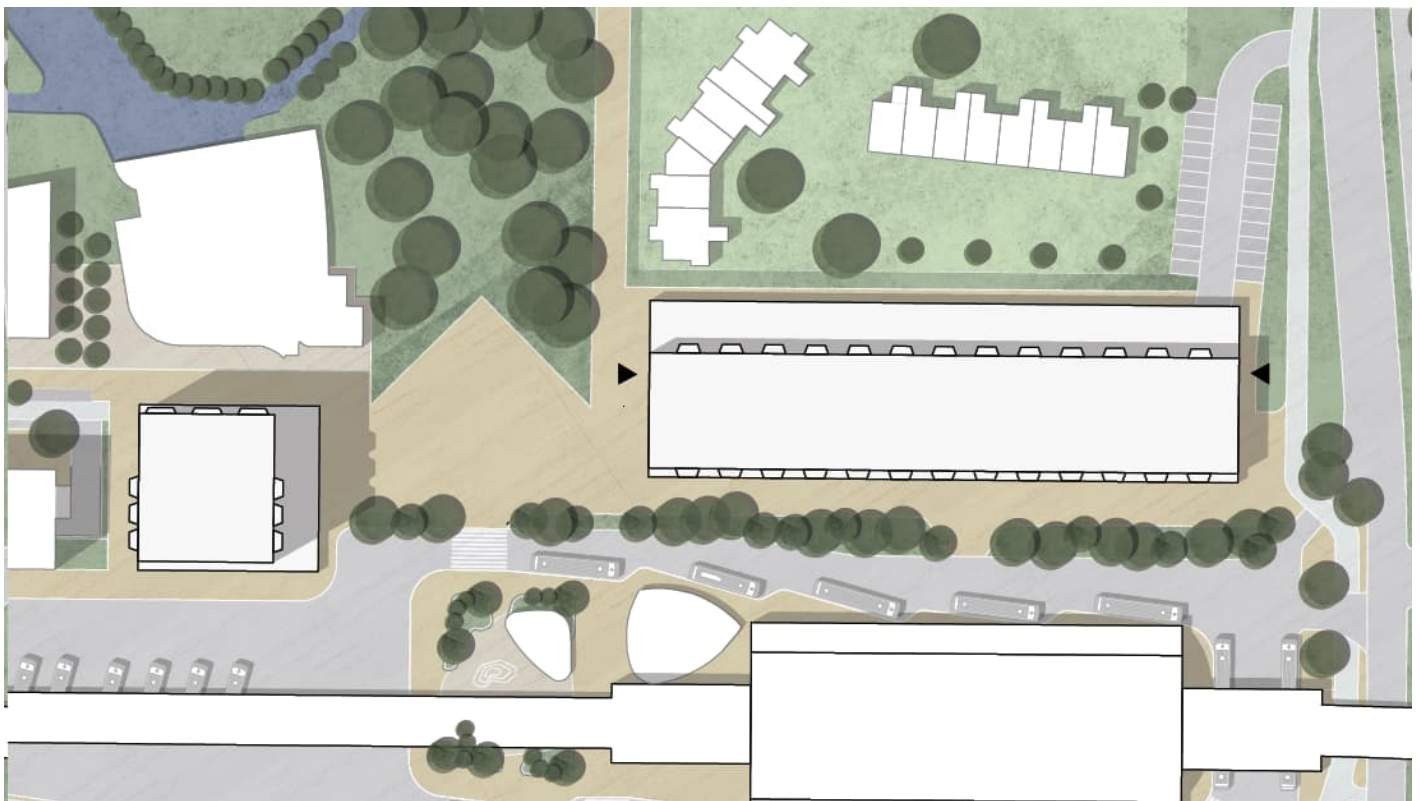
In blok A van het plan wordt een verdiepte parkeergarage gerealiseerd met op de begane grond een fietsenstalling, horeca, commerciële dienstverlening en kleinschalige detailhandel.

In blok B komt op de begane grond ook een fietsenstalling en ruimte voor een commerciële functie.

ONTSLUITING

De woningen worden gerealiseerd aan een lusvormige weg zoals te zien in figuur 5. Deze weg wordt aangesloten op de Beneden Molendijk, een zijweg van de Molendijk. Vanaf de Molendijk kan via de Lieve Vrouwepoldersedijk de Langeweg (N215 bereikt worden). Hierdoor is het plangebied makkelijk bereikbaar.

De woningen worden gerealiseerd aan een parkeerplaats zoals te zien in figuur 5. Deze parkeerplaatsen worden aangesloten op de Centrumlaan. Via de Centrumlaan kan het centrum van Spijkenisse bereikt worden. Verder kan via de Centrumlaan de Ruwaard van Puttenweg bereikt worden, via welke de rest van de stad bereikt kan worden. Hierdoor is het plangebied makkelijk bereikbaar.



Figuur 5: 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 1.302,8 mvt/etmaal (motorbewegingen per etmaal) bedraagt.

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

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUFACTOREN

3.1 Verkeer en parkeren

De verkeersgeneratie bedraagt maximaal 1.302,8 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 130,28 motorvoertuigen ondervinden. Dit aantal aan verkeersbewegingen zal merkbaar zijn in de drukke uren, maar naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben op de omliggende ontsluitingswegen.

De parkeerbehoefte bedraagt volgens de CROW kengetallen 160,2 parkeerplaatsen. Voor bezoekers aan het centrum is voldoende parkeerruimte in de nabij gelegen parkeergarages. Voor de parkeerbehoefte van woningen, 133,8 parkeerplaatsen, is de werkdagnacht het maatgevende moment. Voor de woningen zijn 15 deelauto's beschikbaar gesteld, per deelauto is de reductie 4 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte bedraagt 89 parkeerplaatsen. Voor de ontwikkeling worden op eigen terrein 90 parkeerplaatsen aangelegd. De parkeerbehoefte van de woningen wordt binnen het plangebied opgevangen. Verder zijn alternatieve scenario's voor parkeerplaatsen op loopafstand in de parkeeropgave weergegeven. Voor de ontwikkeling gaan er 47 parkeerplaatsen verloren voor het metro en busstation. Deze worden gecompenseerd bij het metrostation Heemraadaan.

3.2 Geluid

Er zijn twee akoestische onderzoeken uitgevoerd naar weg- en railverkeer en het busstation. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Het plangebied ligt binnen de geluidzone industrielawaai van Botlek-Pernis, echter wordt de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai niet overschreven. Onderzoek is derhalve niet aan de orde. Uit het akoestisch onderzoek weg- en railverkeer blijkt dat hogere waarden dienen te worden aangevraagd. Uit het maatregelonderzoek volgt dat maatregelen ter beperking van de geluidbelasting niet kostenefficiënt, vanuit stedenbouwkundige perspectief niet wenselijk zijn en/of stuiten op bezwaren van verkeerskundige aard.

Busstation

Uit het onderzoek blijkt dat de etmaalwaarde van de geluidbelasting vanwege het optrekken/wegrijden van de bussen bij het busstation ter plaatse van de appartementen ten hoogste bedraagt zowel in de dag-, avond als nachtperiode ten hoogste:

- Blok A: $L_{Amax} = 68$ dB(A) (zuidoostgevel)
- Blok B: $L_{Amax} = 70$ dB(A) (zuidoostgevel)

Aan de voor maximale geluidniveaus geldende richtwaarde van $L_{Amax} = 70$ dB(A) in de dagperiode wordt voldaan. De richtwaarden van respectievelijk 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode worden overschreden. De VNG-grenswaarden zijn gelijk aan de richtwaarden, met dit verschil dat piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer kunnen worden uitgesloten van toetsing. Bepalend voor de maximale geluidniveaus vanwege het busstation is juist het aankomen en optrekken/wegrijden van autobussen. Hieruit volgt dat aan de grenswaarden wordt voldaan.

Cumulatief

De cumulatieve geluidbelasting vanwege het busstation tezamen met het weg- en railverkeerslawaai bedraagt ter plaatse van de appartementen in de bouwblokken A en B ten hoogste respectievelijk $L_{den} = 64$ en 65 dB. Uit voorgaande volgt dat het akoestisch woon- en leefklimaat ter plaatse van de bouwblokken als "tamelijk slecht" is te beoordelen.

Om een in akoestische zin acceptabel woon- en leefklimaat binnen de te realiseren appartementen te waarborgen moet worden voldaan aan een binnenniveau:

- Lden . 33 dB én
- LAmax . 55 dB(A) in de dag-, 50 dB(A) in de avond- en 45 dB(A) in de nachtperiode.

Met de beschreven maatregelen en een goede geluidwering van de gevels kan hier naar verwachting aan worden voldaan. Bij het indienen van de bouwaanvraag zal dit middels een nader gevelgeluidweringsonderzoek moeten worden aangetoond. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.3 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied na de bijbehorende verkeerstoename gegeven. Dit is berekend door middel van de NIBM-tool (versie 23-04-2022). Uitgaande van de beoogde ontwikkeling van 223 woningen, 1.130 m² bvo commerciële dienstverlening, 400 m² bvo horeca en 490 m² bvo kleinschalige detailhandel leidt het voorgenomen plan tot een toename van het verkeer van 1.302,8 mvt/etmaal. In de NIBM-tool is worst-case 2022 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,83 µg/m³ en van fijnstof van 0,20 µg/m³ (figuur 6). Beide van deze toenames zijn onder 1,2 µg/m³. Het plan draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijnstof in de lucht.

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

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1303
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,83
PM ₁₀ in µg/m ³	0,20
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 6: Resultaten van berekening met de NIBM-tool

Het aspect luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

3.4 Externe veiligheid

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

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de vaarwegroute Rotterdam – Moerdijk. Deze vaarwegroute wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit een beknopte verantwoording kan worden afgeleid dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied voldoende is. Hierdoor zal het aspect externe veiligheid geen hinder vormen 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. Uit het onderzoek blijkt dat gezien de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende achtergrondwaarden (grond) en/of de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende streefwaarden (grondwater) dient de hypothese overdacht door de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen. Aangezien de gemeten waarden dermate gering zijn is aanvullend onderzoek niet noodzakelijk. Daarom zal het aspect bodem niet in de weg staan voor de beoogde ontwikkeling.

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.

Gezien dat de locatie in de huidige situatie al bijna volledig verhard is, is er geen sprake van een toename van verharding van meer dan 500 m² (de grens gehanteerd door het Waterschap Hollandse Delta). Hierom hoeven geen compenserende maatregelen getroffen te worden.

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. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitattype ligt op 16 kilometer. 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. Gezien dat de locatie mogelijk een vliegroute is van vleermuizen, huismussen of gierzwaluwen zijn negatieve effecten op deze soorten niet zonder meer uit te sluiten. Voor deze soorten moet derhalve nader onderzoek worden uitgevoerd. Als er uit dit nader onderzoek mitigerende maatregelen volgen, zullen deze worden uitgevoerd.

3.8 Cultuurhistorie en archeologie

CULTUURHISTORIE

Het plangebied betreft geen en ligt niet in de buurt van een monument met een cultuurhistorische waarde. Er gelden ook geen cultuurhistorische dubbelbestemmingen ter plaatse van het plangebied. Daarom zullen geen cultuurhistorische elementen worden verstoord en zal cultuurhistorie geen belemmerende factor vormen.



ARCHEOLOGIE

Uit het bestemmingsplan 'Centrum 2012' (vastgesteld 22-06-2013) blijkt dat beide blokken van het bestemmingsplan een zone met dubbelbestemming "Waarde – Archeologie – 3" betreffen. In deze zone is het verplicht een rapport te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein in voldoende mate is vastgesteld. Deze verplichting geldt bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken inclusief het aanbrengen van palenfunderingen en het slaan van damwanden, maar ook bij andere groundbewerkingen en het ingraven van kabels en leidingen als deze dieper reiken dan 50 cm en een terreinoppervlakte omvatten dat groter is dan 200 m². De huidige plangebieden zijn groter dan deze vrijstellingsgrenzen en bij het bebouwen van de deelgebieden zullen de werkzaamheden dieper reiken dan de grens van 50 cm. Uit de quickscan blijkt dat archeologisch onderzoek nodig wordt geacht. Eventuele maatregelen die uit dit archeologisch onderzoek voortkomen zullen worden opgevolgd.

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 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

Voor de aspecten soortenbescherming en archeologie worden nadere onderzoeken uitgevoerd. Eventuele benodigde mitigerende maatregelen die hieruit voortkomen worden opgevolgd.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Door rekening te houden met de eventueel benodigde mitigerende maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.