

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De Slagen, partiele herziening fase 2

Gemeente Staphorst



Inhoudsopgave

1	Algemeen	3
2	Toetsing	4
2.1	<i>Algemeen</i>	4
2.2	<i>De kenmerken van het project</i>	4
2.3	<i>De plaats waar de activiteit wordt verricht</i>	5
2.4	<i>De kenmerken van het potentiële effect</i>	6
3	Conclusie	9

1 Algemeen

Om te bepalen of voor het project een milieueffectrapport (M.E.R.) moet worden opgesteld, is het van belang om te kijken of de ontwikkeling een activiteit is als opgenomen in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.).

In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. Het onderscheid tussen deze twee bijlagen is dat in bijlage C er direct sprake is van een m.e.r.-plicht voor besluiten met een omvang boven de drempelwaarden en besluiten onder de drempelwaarden zijn niet m.e.r.-plichtig. Onderdeel D geeft aan of er voor besluiten beoordeeld moet worden of er m.e.r. noodzakelijk is. Voor besluiten met een omvang boven de drempelwaarden moet een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd en voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Pas na het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is duidelijk of er een M.E.R. moet worden opgesteld.

2 Toetsing

2.1 Algemeen

Het initiatief ziet toe op het mogelijk maken van maximaal 114 woningen met bijbehorende ontsluiting, groen en parkeerplaatsen. De woningen, 114 woningen betreffen reeds planologisch bestaande woningen. Verder wordt er voorzien in een wonen uit te werken bestemming, waarbij wordt voorzien in 172 (18 woningen/ha) tot 313 (28 woningen/ha). Ook deze woningen zijn planologisch reeds bestaand.

Om te bepalen of voor het project een milieueffectrapport (M.E.R.) moet worden opgesteld, is het van belang om te kijken of de ontwikkeling een activiteit is als opgenomen in de bijlagen van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.).

De realisatie van de woningen met bijbehorende ontsluiting, groen en parkeerplaatsen kan worden gekwalificeerd als "de aanleg of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" als genoemd in onderdeel D.11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Bij de uitleg van de Europese m.e.r.-richtlijn wordt immers aangegeven dat 'stedelijke ontwikkelingsprojecten' breed moet worden geïnterpreteerd.

Bij de activiteit zijn drie relevante indicatieve drempelwaarden opgenomen, namelijk:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De activiteit valt ruim beneden de gestelde drempelwaarde, waardoor geen sprake is van een directe m.e.r.-(beoordelings)plicht. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag zich ervan moet vergewissen of de activiteit, wanneer deze onder de drempelwaarden zit, daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben, waarbij het in het bijzonder moet worden nagegaan of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Dit is de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Bij het bepalen van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu wordt, conform de Bijlage III van de Europese Richtlijn, ingegaan op de volgende onderdelen:

- de kenmerken van het project;
- de plaats waar de activiteit wordt verricht;
- de kenmerken van het potentiële effect.

2.2 De kenmerken van het project

Voor een deel van het plangebied is een concreter stedenbouwkundige verkaveling uitgewerkt. Als gevolg van de verkaveling in de eerste fase, is een aantal aanpassingen gemaakt aan de stedenbouwkundige principes voor De Slagen. In het deelgebied is meer ruimte voor groen, spelen en parkeren. De profielen van de wegen worden breder, zodat er meer ruimte is voor parkeren nabij de woningen. Daarnaast worden in fase 2, in tegenstelling tot fase 1, geen doodlopende wegen meer aangelegd. Ook worden het aantal zijstraten verminderd doordat er is gekozen voor meer efficiëntere blokgroottes.

Het gebied bestaat uit vijf woonblokken met verschillende woningtypen. Binnen het deelgebied zijn vrijstaande, twee-aaneengebouwde en rijwoningen mogelijk. In het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van veertien vrijstaande woningen, 52 twee-aaneengebouwde woningen en 48 rijwoningen.

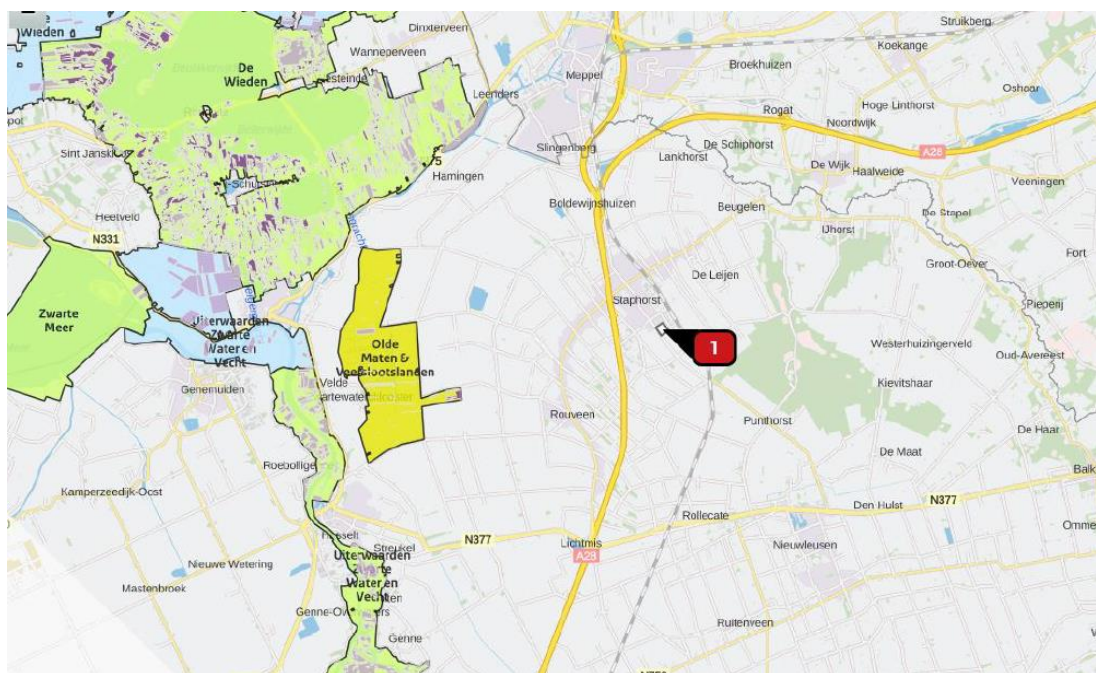
Voor deelgebied Uit te werken is nog geen concrete invulling bepaald. Dit deelgebied zal na de ontwikkeling van fase 2, per één of meerdere woonvelden worden uitgewerkt, conform de stedenbouwkundige hoofdozet. Op basis van de voorwaarden moeten en mogen in dit deelgebied ten minste 60% en ten hoogste 70% van de oppervlakte van de gronden beschikbaar voor de bouw van woonhuizen. Het aantal te bouwen woonhuizen bedraagt minimaal 18 per hectare en maximaal 28 per hectare. Het deelgebied heeft een omvang van 16 ha. Dit betekent dat minimaal 9,6 ha (60%) en maximaal 11,2 ha (70%) beschikbaar is voor woningen. Het totaal aantal toegestane woningen binnen het deelgebied bedraagt daarmee tussen de 172 (18 woningen/ha) en 313 (28 woningen/ha).

2.3 De plaats waar de activiteit wordt verricht

Het plangebied betreft het gebied ten zuiden van het reeds gerealiseerde deel van De Slagen (fase 1). Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door een groenstrook dat tussen het plangebied en bedrijventerrein De Baarge ligt. De zuidzijde wordt gevormd door agrarische gronden van het buitengebied van Staphorst. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Oude Achthoevenweg.

Het plangebied is op te delen in twee deelgebieden, deelgebied De Slagen, fase 2 en deelgebied Uit te werken. Het eerste deelgebied betreft een deel van De Slagen waarvoor een nieuwe concrete stedenbouwkundige opzet is gemaakt. Het tweede deelgebied betreft het deel van de woonwijk die op langere termijn wordt gerealiseerd. De grens tussen beide deelgebieden wordt globaal gevormd door de Staphorster Kerkweg.

Op de navolgende afbeelding is het plangebied ten opzichte van het Natura2000 gebied weergegeven.



Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden

2.4 De kenmerken van het potentiële effect

De omvang van het project ligt ver beneden de voor de m.e.r.-beoordeling gedefinieerde drempelwaarden. In de navolgende paragrafen van dit hoofdstuk is aangetoond dat voor deze ontwikkeling geen sprake is van negatieve effecten op het milieu.

Om de verkeersgeneratie te bepalen, is gebruik gemaakt van de kengetallen van het CROW (CROW, oktober 2012, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317). Bij de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van 'rest bebouwde kom' in een 'weinig stedelijk' gebied. Ook is uitsluitend het direct bestemde deel opgenomen, daar de uit te werken delen een afzonderlijke planologische procedure doorlopen.

Functie	Aantal	Categorie (op basis van kengetallen CROW)	Verkeersgeneratie per woning (max)	Totaal
Vrijstaand	4	Koop, vrijstaand	8,6	120,4
twee onder één kap	52	Koop, twee-onder-een-kap	8,2	426,4
rijwoningen, koop	38	Koop, tussen/hoek	7,8	296,4
rijwoningen, sociaal	10	Huurhuis, sociale huur	6	60
Totaal aantal verkeersbewegingen				903,2

2.4.1 Luchtkwaliteit

De ontwikkeling zal naar verwachting een toename van het aantal verkeersbewegingen met zich meebrengen. Verkeer zorgt voor uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof. Uit het onderzoek komt naar voren dat de verkeersgeneratie voor de toekomstige functies in het plangebied rond de 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt.

Op basis van het voorgaand neemt het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het initiatief met 900 toe. Hiervan zal naar verwachting bij maximaal 2% sprake zijn van een vrachtwagen. Met behulp van de NIBM rekentool¹ (versie maart 2020) is bepaald dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging (zie navolgende afbeelding). Deze tool gaat uit van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wet milieubeheer niet noodzakelijk.

¹ De NIBM-tool is een rekenprogramma voor luchtkwaliteit, dat gebaseerd is op de Standaardrekenmethode 1 (SRM1) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Dit rekenmodel is gepubliceerd op de website van Kenniscentrum InfoMil (www.infomil.nl) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

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

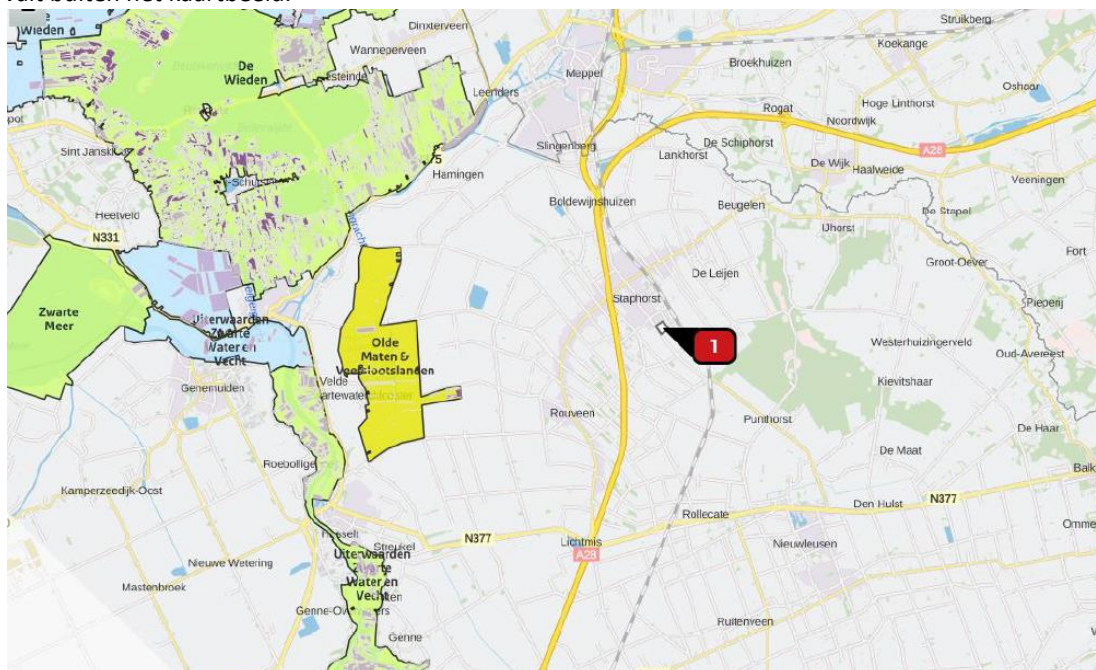
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		900
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,84
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,17
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

2.4.2 Beschermde natuurgebieden

Natura 2000-gebieden

Het besluitgebied ligt op een behoorlijk afstand van Natura2000 gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied Olde Maten & Veensloten ligt maar liefst op een afstand van 6,5 km. Verder liggen de Natura2000 gebieden De Wieden op 7,5 km en Uiterwaarden Zwarte Water & Vecht op een afstand van circa 9,5 km. Nog verder liggen de de Natura2000 gebieden Zwarte Water op 15 km en Vecht- en Beneden Reggegebied, op een afstand van circa 17 km.

Op de navolgende kaart is de ligging van het besluitgebied ten opzichte van het Natura2000 gebied weergegeven. Hierop zijn de stikstofgevoelige habitats en leefgebieden paars gekleurd, de overige delen van Natura 2000-gebieden zijn groen. Het Natura2000 gebied Vecht- en Beneden Reggegebied valt buiten het kaartbeeld.



Om inzicht te krijgen in deze stikstofdepositie is door Buro Ontwerp & Omgeving een effectbeoordeling stikstofdepositie uitgevoerd². De effectbeoordeling is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Uit de uitgevoerde effectbeoordeling blijkt dat de voorgenomen bouw en gebruik van het opgenomen woningbouwprogramma, zowel in de tijdelijke fase (de bouw van de woningen) als in de permanente fase (bewoning) niet leidt tot een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jr.

² Buro Ontwerp & Omgeving, 28 april, Memo effectbeoordeling stikstofdepositie De Slagen Staphorst, fase 2, projectnummer 2966.01

3 Conclusie

Op grond van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van het initiatief kunnen worden uitgesloten. Het bestemmingsplan 'De Slagen, partiele herziening fase 2' kan zonder m.e.r.(-beoordeling) worden vastgesteld.

Bijlage 1 Memo effectbeoordeling stikstofdepositie