
FIER NIJMEGEN

GEMEENTE NIJMEGEN

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

11 november 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	11 november 2023
KENMERK	20211768
PROJECT	Fier Nijmegen
OPDRACHTGEVER	MWPO Fier BV
AUTEUR	S. Lie



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 project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	8
2.3 Cumulatie	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1 Verkeer en parkeren	12
3.2 Geluid	13
3.3 Bodem	14
3.4 Water	14
3.5 Natuur	15
3.6 Luchtkwaliteit	16
3.7 Externe veiligheid	16
3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	18
3.9 Maatregelen	21
4. Conclusie	22

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Er zijn plannen voor herontwikkeling van de Molenpoortpassage in Nijmegen. De gemeente Nijmegen heeft in het 'Ambitiedocument Molenpoortpassage' (uitgangspunten meegegeven voor de herontwikkeling van de Molenpoortpassage. Met inachtneming van de uitgangspunten van het ambitiedocument wil initiatiefnemer de Molenpoortpassage in Nijmegen transformeren. Het winkelcentrum wordt gesloopt en de locatie wordt herontwikkeld. Voorzien wordt in een mix van commerciële functies (detailhandel/supermarkt, horeca en flexibele werkunits) en wonen.

Deze herontwikkeling is deels in strijd met het huidige bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum – Binnenstad'. Voor de Molenpoortpassage geldt nu grotendeels de bestemming 'Centrum' en deels 'Verkeer'. De functie wonen en kantoren (flexruimten) zijn hier niet toegestaan. Tevens passen de beoogde bouwvolumes niet binnen de geldende bestemmingen. Om de ontwikkeling juridisch planologisch mogelijk te maken is een bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 10 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). Met de beoogde ontwikkeling worden maximaal 435 woningen en 4.500 m² aan commerciële ruimten mogelijk gemaakt. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waarin dit document in 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 dat een volwaardige m.e.r.-procedure pas noodzakelijk is als blijkt dat het project ook na mitigerende maatregelen 'belangrijke nadelige gevolgen' 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 project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing 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

Deze aanmeld-/m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- 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 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken die te vinden zijn in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

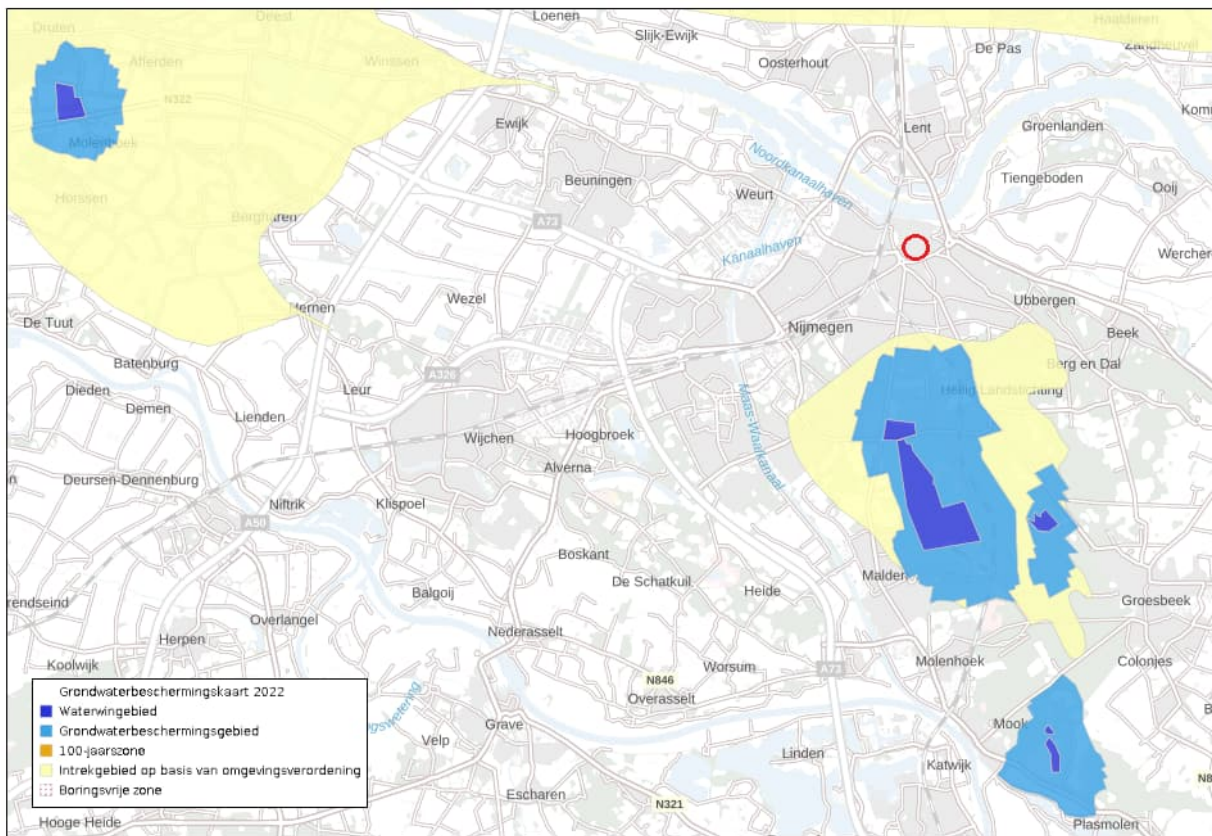
2.1 Plaats van het project

Het plangebied is gelegen tussen de Molenstraat en Tweede Walstraat in Nijmegen. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de bebouwing aan de Ziekerstraat en aan de westzijde door de bebouwing aan de Vlaamsgas. Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door bebouwing en de Molenstraat. De zuidzijde wordt gevormd door het Tweede Walstraat. De gronden in het plangebied zijn kadastraal bekend als gemeente Nijmegen, sectie C, perceelnummer 8825. Het plangebied beslaat een oppervlakte van bijna 1,0 ha (9.662 m²). Op onderstaande figuur is de ligging van het plangebied in de directe omgeving weergegeven.

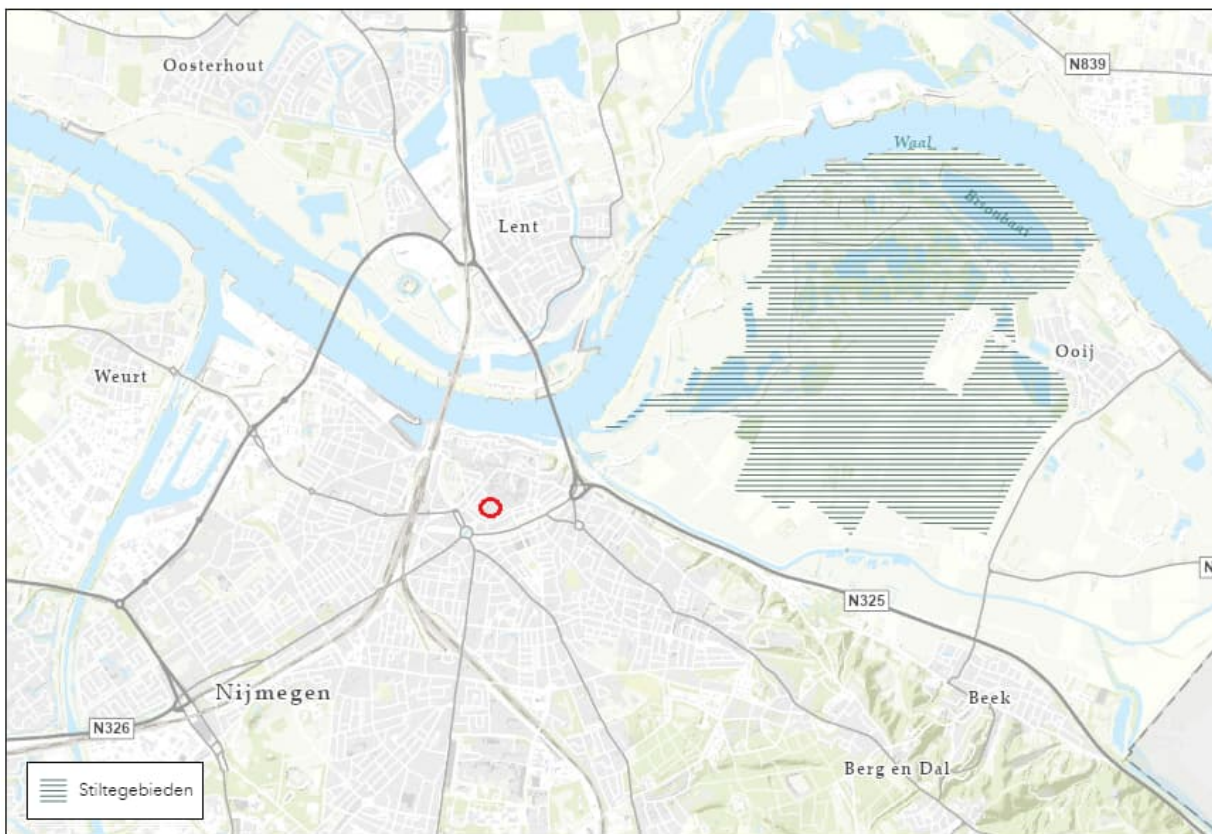


Figuur 2.1 Ligging plangebied

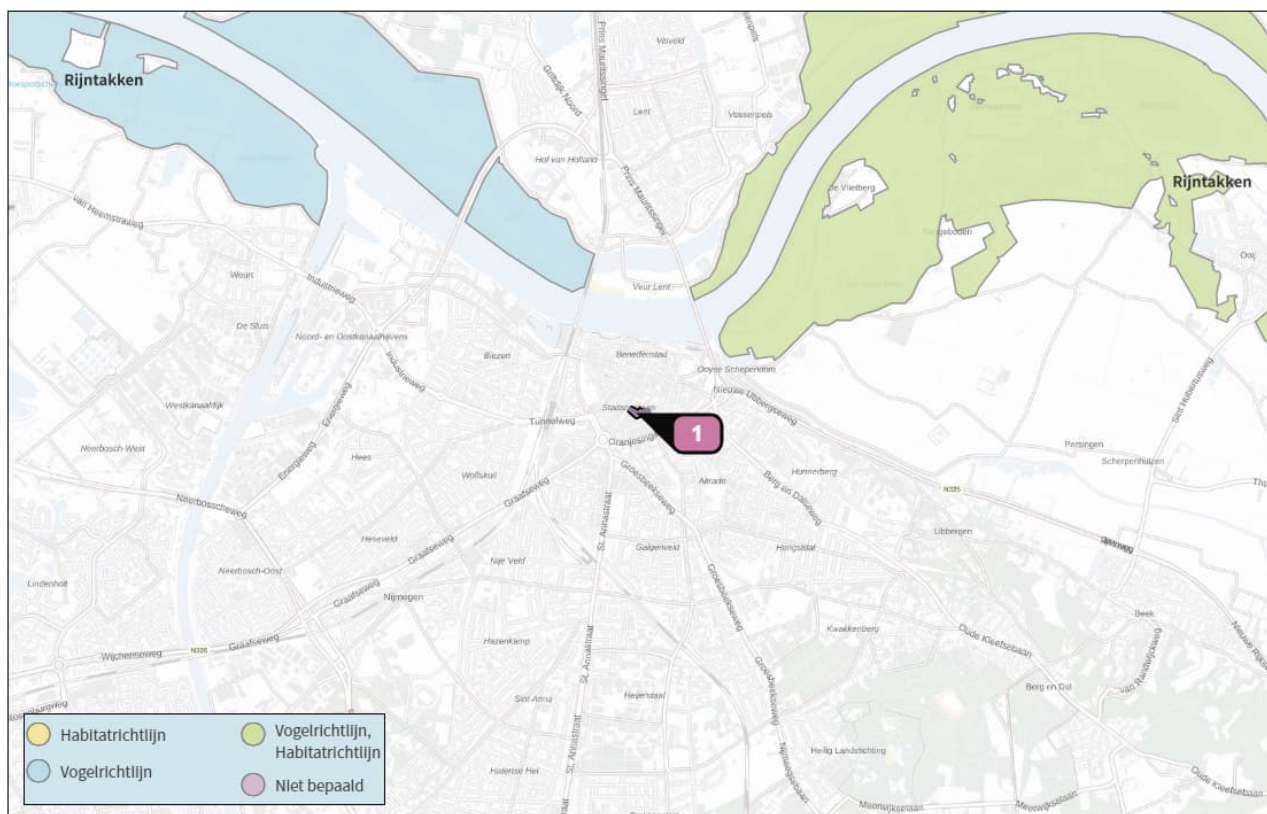
Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.3). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied ligt op circa 800 kilometer van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Rijntakken' (zie figuur 2.4). De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk bevinden zich tevens op een afstand van circa 800 meter (zie figuur 2.5).



Figuur 2.2 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden en nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.3 Stiltegebieden ten opzichte van plangebied (rode cirkel) (bron: Provincie Gelderland)



Figuur 2.4 Natura 2000 nabij de planlocatie (gemarkeerd) (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.4 NNN nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Provincie Gelderland)

2.2 Kenmerken van het project

Programma

Het programma op de begane grond bestaat uit een mix van voorzieningen. Dit betreft horeca, detailhandel, waaronder een supermarkt, flexibele werkunits (woon-werkwoningen), maatschappelijke voorzieningen en enkele woningen. Horeca wordt op de eerste verdieping beperkt mogelijk gemaakt. Daarnaast bevinden zich op de begane grond de entrees voor de bovengelige woningen en (openbare) fietsenstallingen.

Vanuit de behoefte aan (betaalbare) appartementen in het centrum wordt in dit plan woonprogramma toegevoegd. Aan de zijde van de Tweede Walstraat en de Petrus Canisuskkerk zijn woningen op de begane grond gelegen. Verder worden de woningen over meerdere verdiepingen gerealiseerd boven de beoogde voorzieningen. In totaal worden maximaal 435 appartementen mogelijk gemaakt verdeeld over vier gebouwen. Het programma is hieronder opgenomen in tabel 1.

Tabel 1 Programma bestemmingsplan

	Aantal / oppervlakte BVO
Wooneenheden	Minimaal 415 appartementen Maximaal 435 appartementen
Mix van voorzieningen	4.500 m ² (waaronder o.a. detailhandel, supermarkt, horeca en flexruimten)
- detailhandel, exclusief supermarkt	2.000 m ²
- supermarkt	1.700 m ²
- horeca	670 m ² (waarvan maximaal 50 m ² op de eerste verdieping) exclusief terras
- flexruimten (kantoren bij woningen)	90 m ²
Terrassen t.b.v. horeca	450 m ² (150 m ² per terras)
Openbare fietsenstalling	390 m ²

De appartementen kunnen studio's, lofts of meerkamerappartementen zijn. De doelgroepen van deze appartementen zijn één- en tweepersoonshuishoudens, young professionals, expats, doorstromers, ouderen. Daarnaast zijn in bouwdeel D rolstoeltoegankelijke zorgwoningen mogelijk. De woningcategorieverdeling is als volgt:

- 1/3 sociale huur.
- 1/3 betaalbaar, dat wil zeggen middeldure huur en betaalbare koop. Binnen het aandeel betaalbaar wordt gestreefd naar minimaal de helft in de huursector.
- 1/3 vrije sector. Dit kan zowel huur als koop zijn.

Het project betreft een autovrije ontwikkeling met specifieke aandacht voor een kwalitatief en kwantitatief goede oplossing voor fietsparkeren (zie paragraaf 3.1).

De daken worden veelal groen ingericht. Op de verschillende niveaus wordt er diverse beplanting (bomen en groen) aangebracht ten behoeve van biodiversiteit, klimaat en waterinfiltratie.

Ambitiedocument Molenpoortpassage – Stedenbouwkundige karakteristieken

Door intensief in te breiden in de bestaande stad wil de gemeente Nijmegen bijdragen aan meer betaalbare woningen in Nijmegen en een levendige en gezonde winkelstructuur in de binnenstad. De stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden zijn voldoende aanleiding om zeer consciëntieus te werk te gaan bij het wijzigen van bouwmassa en architectuur. De wijzigingen hebben namelijk invloed op de beleving van de huidige rooilijnen, goot- en nokhoogten en het uiteindelijk

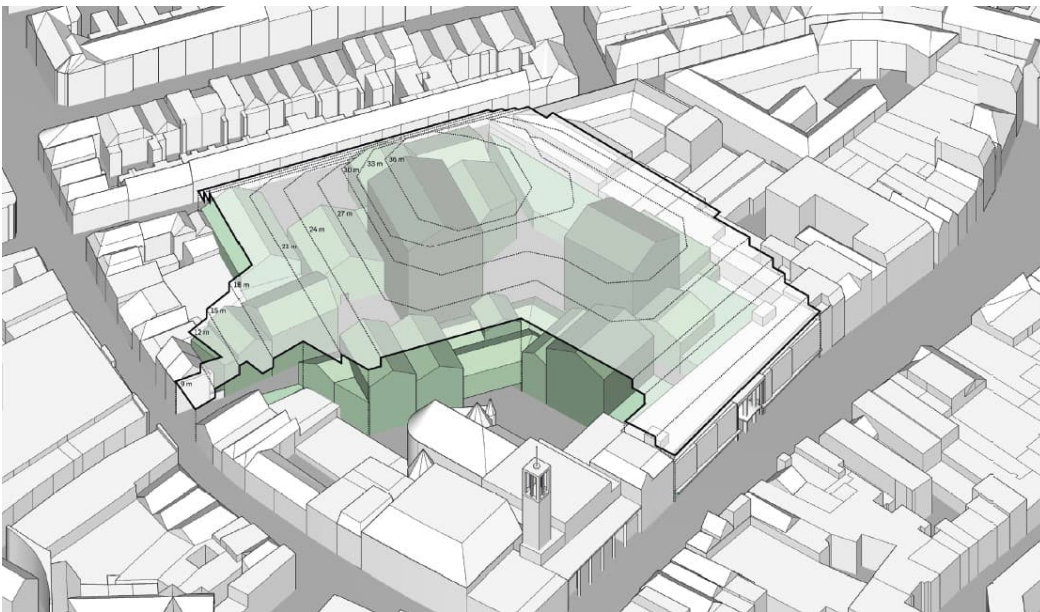
architectonisch straatbeeld van de Nijmeegse binnenstad. Het toevoegen van bouwmassa zal bij dit project bestaan uit het realiseren van nieuwe bebouwing met een gevarieerde hoogte.

Middels uitgebreid ontwerpend onderzoek is gestudeerd op de impact die de nieuwbouw met bepaalde hoogte gaat hebben op de skyline (het stadssilhouet) en de eyeline (zicht op ooghoogte) van Nijmegen, zowel op buurtniveau als op gebouwniveau. Bij deze studie is vooral rekening gehouden met de middeleeuwse laag en de wederopbouwlaag als kenmerken van de Nijmeegse binnenstad. Hierbij is gelet op het zogenaamde hoogtereliëf, de gelaagdheid van de stad die in beide perioden ook een rol speelde. Hierbij wordt t.a.v. de nieuwbouw een zekere afstand tot de Petrus Canisuskerk in acht genomen.

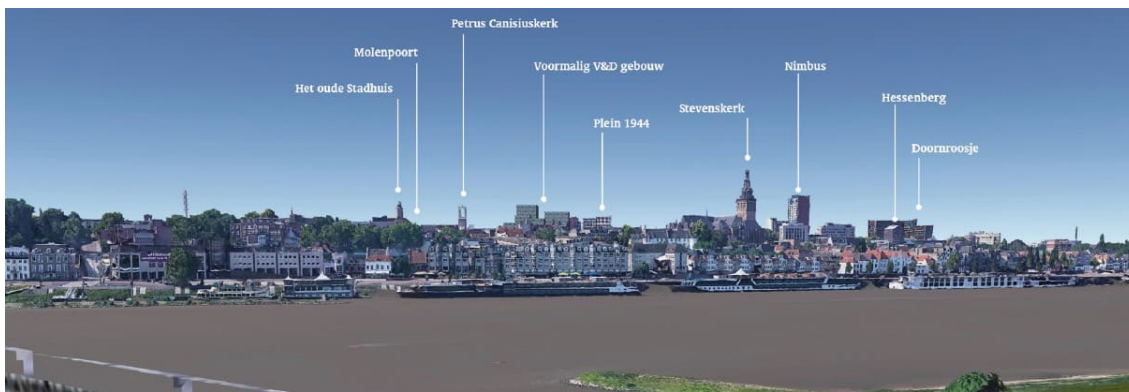
Bij de studie is ervoor gekozen om veel belang te hechten aan de zichtlijnen bij de binnenkomst van de stad over de Waalbrug (zie figuur 2.5), de Snelbinder (zie figuur 2.7) en de Spoorbrug, de Ziekerstraat en de Sint Annastraat. Van belang is dat er geen dominante hoogbouw te ervaren is, zowel in omvang als in hoogte. Het Plein 1944 is een relatief recent voorbeeld hoe om te gaan met een nieuwe laag die zich zoveel mogelijk voegt naar het stadssilhouet.

De eyeline – ooghoogte, is uitgebreid bestudeerd vanuit allerlei belangrijke straten en pleinen van de stedelijke structuur (o.m. Molenstraat, Ziekerstraat, Tweede Walstraat, Koningstraat en Moenenstraat). Aan de hand daarvan is bepaald dat bepaalde hoogten in de tweede lijn moet plaatsvinden, zoveel mogelijk van het monumentale straatbeeld (gevels) verwijderd. Bij deze hoogten geldt een hoofdmoment (aan hoofdroute c.q. pleintje) en hiërarchie die eigen is voor een middeleeuws patroon.

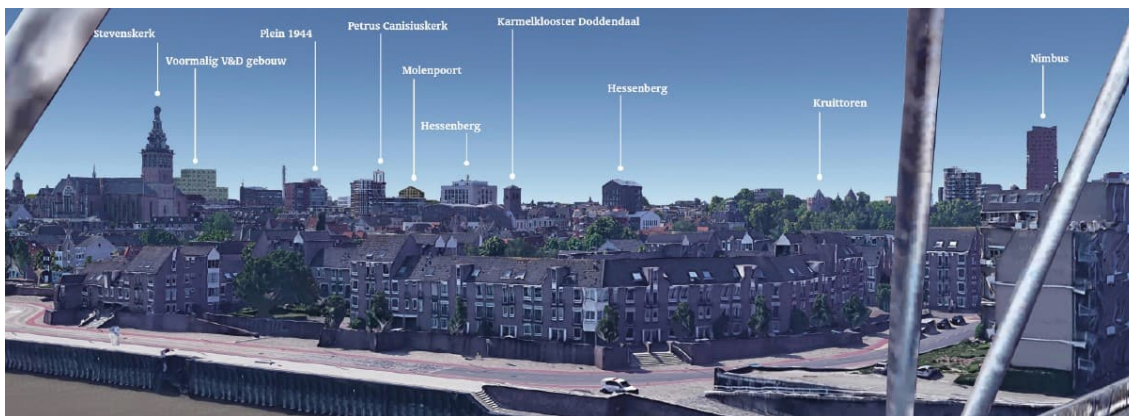
Het resultaat van deze studies is een soort ‘contour’ of bouwenvelop waarbinnen ruimte ontstaat om de nieuwbouw vorm te geven. Met deze contour zijn het eerder genoemde stadssilhouet en de kwaliteiten van de straatbeelden geborgd en worden deze niet wezenlijk aangetast.



Figuur 2.5 Hoogte bebouwingscontour ambitiedocument (bron: gemeente Nijmegen)



Figuur 2.6 Skyline vanuit Waalbrug



Figuur 2.7 Skyline vanuit Snelbinder

Voorlopig ontwerp

Het plan voor de Molenpoortpassage voorziet o.a. in een open winkelstraat, het toevoegen van woningen, en een verbinding met de kerk en de Tweede Walstraat. Het hier getoonde concept stedenbouwkundige ontwerp vormt de basis voor de verdere planontwikkeling.



Figuur 2.8 Concept 3D aanzicht ontwikkeling (september 2023)



Volume en hoogte

In het ontwerp is ten aanzien van de hoogte rekening gehouden met de eyeline (zichtlijnen vanuit de historische straten) en met de skyline (zichtlijnen vanaf o.a. de Snelbinder en de Waalbrug). Elk bouwdeel kent een gevarieerde bouwhoogte. Hierbij liggen de lagere bouwdelen aan de randen van het plangebied en de hogere bouwdelen meer centraler. De bouwhoogten zoals weergegeven in figuur 2.9 worden als maximale bouwhoogten geborgd in het bestemmingsplan.

Inrichting

Het openbaar stellen van de nieuwe buitenruimte maakt het gebied toegankelijk. Daarbij ontstaat een levendige plint met daarboven woningen. De buitenruimte wordt ingericht met verhardingen voor langzaam verkeer gecombineerd met de toevoeging van groen.

Het wonen wordt gekenmerkt door een hoge dichtheid. De transformatie van de Molenpoortpassage resulteert zo in een nieuw toekomstbestendig gebied waarin wonen, werken, horeca en winkelen zorgen voor een continue dynamiek in het centrum van Nijmegen.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen.

Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

2.3 Cumulatie

Voor zover bekend zijn er verder 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 de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Ontsluiting

Het plangebied ligt in het centrumgebied aan de Molenstraat nabij het voetgangersgebied van Nijmegen. Gebruikers van gemotoriseerd verkeer maken gebruik van parkeergarages in het centrum van Nijmegen. Voor het gebruik van openbaar vervoer zijn de meest nabij gelegen bushaltes gelegen aan Plein 1944, de Hertogstraat en Nassaustraat. Het centraal station van Nijmegen ligt op circa 800 meter.

Autovrij complex

Op 5 april 2022 hebben burgemeester en wethouders van Nijmegen de Beleidsregels Parkeren 2022 vastgesteld. In beginsel moet voor het bepalen van de autoparkeereis gebruik worden gemaakt van de zone-indeling en de autoparkeernormen die deze beleidsregels stellen. Een initiatiefnemer mag in gereguleerd parkeergebied echter afwijken van de autoparkeernorm, voor autovrije complexen met 20 of meer appartementen, onder voorwaarde dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners en ondernemers) niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte: er worden voor deze gebruikers geen parkeervergunningen en parkeerabonnementen in openbare garages afgegeven.

Het plangebied is bij uitstek geschikt voor de ontwikkeling van een autovrij complex:

- Het plangebied ligt vlakbij bushaltes aan Plein 1944, de Hertogstraat en Nassaustraat en ook het centraal station is goed bereikbaar via de Molenstraat.
- Een autovrije herontwikkeling sluit ook goed aan bij de keuze voor een woonprogramma dat zich voornamelijk richt op één- en tweepersoonshuishoudens; young professionals, expats, starters, doorstromers en ouderen. Deze doelgroepen beschikken veel minder vaak over een eigen auto en zijn eerder geneigd af te zien van eigen bezit van vervoersmiddelen door gebruik te maken van deelmobiliteit.
- De ontwikkeling moet om overloop te voorkomen op voldoende loopafstand van de grens van het gereguleerd parkeergebied liggen. Hiermee wordt overlast in de omgeving voorkomen. Als grens geldt een minimale loopafstand zoals opgenomen in tabel 10 van de beleidsregels, gemeten van de voordeur tot aan de dichtstbij gelegen openbare parkeerplaats zonder vorm van parkeerregulering. De grootste afstand van het plangebied geldt voor de functie werken en bedraagt 750 m. (Voor de functies wonen en horeca gelden 400 m en 600 m als loopafstand.) Het plangebied ligt op circa 1.000 m van de grens van het gereguleerd parkeergebied: de loopafstand is daarmee voldoende groot om overloop te voorkomen.

Omdat het plangebied geschikt is voor de ontwikkeling van een autovrij complex, hebben initiatiefnemer en gemeente Nijmegen in dit kader afspraken gemaakt:

- Gebruikers krijgen geen parkeervergunning in de openbare ruimte en geen parkeerabonnement voor de openbare parkeergarages. Er kan wel tegen bezoekerstarieven worden geparkeerd. Initiatiefnemer (of exploitant) zal hierover duidelijk met de toekomstige gebruikers communiceren en dit expliciet opnemen in koop- en dan wel huurovereenkomsten.
- Om overbezetting in openbare parkeergarages en overlast en verrommeling in de omgeving te voorkomen hebben initiatiefnemer en gemeente Nijmegen gezocht naar een goede fietsoplossing en hebben zij hierover afspraken gemaakt. De volgende paragraaf gaat hierop nader in.
- Initiatiefnemer (of exploitant) is verplicht deze afspraken als kwalitatieve verplichting en voor zover dat niet mogelijk is als kettingbeding in de koop- dan wel huurovereenkomsten op te nemen.

Het is de ambitie van Nijmegen dat bij het realiseren van autovrije complexen, deelmobiliteitsconcepten worden aangeboden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het beschikbaar stellen van elektrische (bak)fietsen en elektrische scooters aan de bewoners van het pand.

Fietsparkeren

Bij de ontwikkeling van een autovrije ontwikkeling is sprake van specifieke aandacht voor kwalitatief en kwantitatief goede oplossing voor fietsparkeren. Dit fietsparkeren voor bewoners, bezoekers en personeel moet dus op een zo aantrekkelijk mogelijke manier opgelost worden. Fietsparkeren voor bewoners vindt inpandig plaats. Op de benedenverdieping van de verschillende bouwdelen worden fietsenstallingen gerealiseerd. Fietsparkeren voor bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte (deels) buiten het plangebied. Bezoekers van het plangebied bezoeken in veel gevallen tevens voorzieningen in het centrum, waardoor sprake is gecombineerd gebruik. Dit plan biedt de mogelijkheid om tevens 'openbare' inpandige fietsenstallingen te realiseren.

In de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer die ook betrekking heeft op het autovrij complex worden afspraken gemaakt dat voldaan wordt aan het gemeente parkeerbeleid voor fietsparkeren.

Verkeersgeneratie

De ontwikkeling betreft een autovrij complex. Bij een autovrij complex, waar tevens geen mogelijkheden tot parkeren aanwezig zijn, is geen sprake van een verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer. Toetsing aan de CROW-normen is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie verkeer en parkeren

Doordat de ontwikkeling een autovrij complex betreft, is er geen sprake van een verkeersgeneratie en is er geen sprake van mogelijkheden tot parkeren. Dit zal in de koop- en huurovereenkomsten worden meegenomen. Hiermee is er vanuit het aspect verkeer en parkeren geen sprake van negatieve effecten.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaai

De beoogde woningen liggen niet binnen de zone van een gezoneerde weg. Het plangebied ligt in een voetgangersgebied. Omliggende wegen hebben grotendeels een maximumsnelheid van 30 km/uur. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting vanwege deze wegen op de nieuwe woningen berekend. Dit onderzoek is als bijlage bij de plantoelichting opgenomen.

Bij de bovenste twee bouwlagen van blok A is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor twee woningen moeten hogere waarden aangevraagd worden bij de gemeente. Voor deze twee woningen zijn de in het onderzoek beschreven maatregelen bij de buitenruimen nodig.

Verder is de geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Tweede Walstraat bij een aantal woningen relatief hoog. Voor deze woningen worden echter geen hogere waarden aangevraagd, waardoor formeel het geluidbeleid niet van toepassing is. Om een goed woon- en leefklimaat na te streven bij deze woningen wordt geadviseerd om bij de slaapkamers maatregelen (b.v. spuiboxen) in te passen. Hiermee kan slaapverstoring worden voorkomen. Dit kan mede ten gunste zijn van ander geluid bijvoorbeeld afkomstig van manoeuvrerend vrachtverkeer of stemgeluid van uitgaanspubliek.

Uitstralingseffect

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan kwalitatief worden beoordeeld of de toename van verkeersgeluid na realisatie van de nieuwe woningen ten opzichte van de toekomstige situatie zonder realisatie van de nieuwe woningen aanvaardbaar is. Een vuistregel is dat de geluidtoename akoestisch verwaarloosbaar 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. Voor het menselijk gehoor geldt dat pas bij een toename hoger dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) dit als zodanig net waarneembaar is.

De ontwikkeling heeft geen beoogde verkeersgeneratie. Er is juist sprake van een afname aan verkeersbewegingen. De geluidbelasting op bestaande woningen langs de ontsluitingswegen van de ontwikkeling zal niet toenemen.

Conclusie

Vanuit het aspect geluid worden geen negatieve effecten verwacht.

3.3 Bodem

Huidige situatie

Vanwege de functiewijziging van het plangebied is onderzoek naar de bodemkwaliteit noodzakelijk. Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek (zie bijlagen bij het bestemmingsplan) kan gesteld worden dat er milieuhygiënisch mogelijk enige belemmeringen bestaan voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en de voorgenomen nieuwbouw. De onderzoeksresultaten geven derhalve aanleiding voor verder bodemonderzoek dan wel een bodemonderzoek op analytische grondslag. Plaatselijk zijn mogelijk verontreinigingen met asbest in de bodem op de locatie te verwachten.

Het verkennend bodemonderzoek kan pas worden uitgevoerd nadat de sloop van de huidige bebouwing is afgerond. Het uitvoeren van het benodigde onderzoek vindt derhalve plaats ten tijde van vergunningverlening. De uitvoer van dit onderzoek is in de regels geborgd.

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Conclusie

Nader onderzoek is nodig. Mocht blijken dat de bodem vervuild is, dan zullen waar nodig saneringen plaatsvinden.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap Rivierenland.

Huidige situatie

Binnen en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen watergangen of waterkeringen aanwezig.

Planvoornemen

Met het plan wijzigt het verharde oppervlakte niet. Omdat sprake is van herbouw zijn de waterbufferingseisen van de gemeente Nijmegen van toepassing. Dit betreft 30 mm hemelwaterberging op eigen terrein. Dit betekent voor geheel verhard oppervlak van het plangebied van 9.662 m² een bergingseis van 289,9 m³. Dit betreft een worst-case berekening waarbij geen rekening wordt gehouden met de mogelijke toevoeging van onverharde of halfverharde delen.

De daken worden veelal als groene daken gerealiseerd. Deze houden hemelwater langer vast en zorgen voor een vertraagde afvoer. Op de daken en binnen de openbare ruimte op het maaiveld kunnen waterretentiekragen worden toegepast. De exacte berekening van de waterbergingseis en de invulling en positie van de watercompenserende maatregelen worden bepaald bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt de aansluiting van de nieuwe functies op de bestaande aansluitingen nader uitgewerkt. In het Voorlopig ontwerp is uitgangspunt dat rondom het plangebied wordt aangesloten op het gemengd riool, zowel aan de Molenstraat, Tweede Walstraat als de Ziekerstaat. Tevens kan hier ook worden aangesloten op het regenwaterriool.

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

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

De afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Rijntakken' – ten noordoosten van het plangebied - bedraagt circa 800 meter. De werkzaamheden worden op enkele honderden meters uitgevoerd van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Het Natura 2000-gebied ligt - los van de stikstofuitstoot - buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Er zijn buiten eventuele stikstofeffecten geen significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden te verwachten.

Stikstof

Voor de berekening van stikstofdepositie op stikstofgevoelige gebieden wordt onderscheidt gemaakt in de gebruiksfase en in de realisatiefase. De memo en de stikstofberekeningen zijn opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan. Vanwege de afname van stikstofemissies van gasverbruik en verkeersbewegingen is een berekening voor de gebruiksfase niet nodig.

Uit berekeningen met AERIUS Calculator blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen en onderbouwing zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de realisatie- en gebruiksfase is uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

Soortenbescherming

Door middel van een quickscan flora en fauna is beoordeeld of de bestaande bebouwing beschikt over openingen waardoor dergelijke soorten binnen kunnen komen. De quickscan flora en fauna is opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels in de tuin direct grenzend aan het plangebied in het noorden is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken, sloop buiten broedseizoen). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.

Verder is er een kans op het voorkomen van vleermuizen (verblijfplaatsen) en is er één potentiële nestplaats van gierzwaluw. Een nestplaats van gierzwaluw is een vaste rust- en verblijfplaats die ook buiten het broedseizoen is beschermd. De kans op verblijfplaatsen van vleermuizen wordt echter zeer beperkt geschat omdat er gedurende onderhavig onderzoek geen sporen zijn aangetroffen, het plangebied sterk is verlicht (verlichting en vleermuizen gaat niet goed samen), er veel verstoring is (veel vervoersbewegingen) en er zeer beperkte foerageermogelijkheden zijn (volledig verhard plangebied). Effecten op vleermuizen en de nestplaats van gierzwaluw kunnen echter niet volledig worden uitgesloten.

Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd naar het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen en de potentiële nestplaats van gierzwaluw. Dit onderzoek is als bijlage bij de plantoelichting toegevoegd.

Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat in en direct rond het plangebied gewone dwergvleermuizen vliegen en foerageren. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Vaste rust- en verblijfplaatsen van gierzwaluwen zijn niet aangetroffen. Overige vermeldenswaardige vogels komen niet voor in het plangebied.

Op grond van het onderzoek worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten. De sloop van winkelpassage De Molenpoort te Nijmegen en de verdere ontwikkeling van dit gebied is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

Conclusie

Op basis van de afstand tot beschermde natuur en de berekeningen van stikstofdepositie worden geen significant negatieve effecten op beschermde natuurgebieden zoals Natura 2000 of NNN verwacht. Ten aanzien van de soortenbescherming wordt de Wet natuurbescherming in acht genomen. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

3.6 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}.

Huidige situatie

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 het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2022 (<https://www.cimlk.nl/kaart>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Beeklaan. Uit het CIMLK blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Planvoornemen

De ontwikkeling van maximaal 435 nieuwe woningen in dit bestemmingsplan valt binnen de drempelwaarde van de NIBM-regeling. Onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Conclusie

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet momenteel aan de geldende normen uit de Wet milieubeheer. De bijdrage van de ontwikkeling is beperkt en is niet in betekenende mate. Hierdoor wordt er geen significant negatief effect op de omgeving verwacht.

3.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid wordt beoordeeld rondom risicobronnen waar opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's worden getoetst aan het plaatsgevonden risico en beoordeeld aan het groepsrisico/invloedsgebied.

Huidige situatie

De volgende relevante risicobronnen liggen in de nabijheid van het plangebied. De planlocatie ligt:

- Geheel in het invloedsgebied van de basisnetroute water, te weten de rivier de Waal (op circa 670 meter afstand);
- Geheel in het invloedsgebied van het basisnetroute spoor, te weten het spoortracé Nijmegen-Arnhem (op circa 620 meter afstand)

Er valt geen plaatsgebonden risicocontour over het plangebied.

Verantwoording groepsrisico

De planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van het toxische scenario vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over beide routes. Beide liggen op ruime afstand, waardoor de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid akkoord kan gaan met het toepassen van een standaardtekstparagraaf externe veiligheid voor de verantwoording van het groepsrisico, zoals opgenomen in de Beleidsvisie externe veiligheid Nijmegen, januari 2014 (zie figuur 3.1). Omdat het plangebied op meer dan 200 meter afstand van een risicobron waar alleen het toxische scenario nog relevant is, wordt conform deze beleidsvisie (de tekst standaardtekstparagraaf bij) verantwoordingsniveau 3a toegepast (zie figuur 3.1):

Verantwoording groepsrisico bij niveau 3^a

Inleiding
Het plangebied en de geprojecteerde ontwikkeling bevindt zich op grote afstand van de risicobron. Op deze afstand is het toxisch scenario maatgevend. Effecten als gevolg van een plasbrand of BLEVE reiken niet tot het plangebied.

Ontwikkeling groepsrisico
Vanwege de grote afstand tot de risicobron zal een toename van personendichtheden niet significant doorwerken in de rekenkundige hoogte van het groepsrisico. De beschouwing van het groepsrisico en de verantwoording daarvan is om deze reden volledig kwalitatief uitgevoerd.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico
De mogelijkheid tot beperking van het groepsrisico door het beïnvloeden van de personendichtheid is op deze grote afstand tot de risicobron geen item. Zoals gesteld heeft op deze afstand een toe- of afname van personendichtheid geen invloed op het groepsrisico. Verder is de kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Veiligheidsmaatregelen aan de bron zijn daarom niet realistisch.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval
In geval van een calamiteit zal de brandweer ingezet worden aan de bron ter beperking van de effecten van de calamiteit. Het bestrijdbaarheidsvraagstuk in relatie tot de ontwikkeling op deze grote afstand van de risicobron wordt daarom niet verder beschouwd.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid
Blootstelling aan een toxisch gas is het bepalende scenario. In geval van een calamiteit dienen personen te schuilen. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters.

Nieuwe bouwwerken zijn goed geïsoleerd, waardoor ze een goede bescherming bieden tegen het binnendringen van het toxisch gas. Belangrijk is wel dat luchtbehandelinginstallaties met één druk op de knop uit te schakelen zijn.
Verder dient in geval van een calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwing- en alarmsysteem) als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding. Het grondgebied van Nijmegen valt grotendeels binnen de dekking van de sirenepalen. Op termijn zal dit waarschuwingssysteem vervangen worden door NL-alert.

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de Beleidsvisie externe veiligheid Nijmegen en de daarin gemaakte keuzes.

Figuur 3.1 Standaardtekstparagraaf verantwoordingsniveau 3a (bron: Beleidsvisie externe veiligheid Nijmegen)

Bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten en bluswatervoorziening

Het Bouwbesluit 2012 is het wettelijk kader voor de aspecten bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten en bluswatervoorziening (artikel 6.30, 6.37 en 6.38). Voor een goede ruimtelijke ordening wordt tevens de “handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019” van Brandweer Nederland als onderlegger gehanteerd.

De bebouwing is gekenmerkt als hoogbouw. De hoogste verdiepingsvloer ligt boven 20 meter (totale bouwhoogte circa 36 meter). Daarnaast betreft het ook een complex bouwwerk, vanwege meerdere functies in het gebouw, verschillende bouwhoogte, grote inzetdiepte en de beperkte bereikbaarheid vanwege de stedelijke omgeving. De inrichting van de



nieuwe bebouwing is niet beschikbaar waardoor er geen specifieke toetsing heeft plaatsgevonden. Hieronder zijn de algemene normen opgenomen.

Voor de bereikbaarheid van de functies zoals de appartementen dient een brandweervoertuig de (hoofd)entree binnen 10 meter te kunnen benaderen met een brandweervoertuig. Binnen deze afstand moet een opstelplaats voor een hulpverleningsvoertuig beschikbaar zijn met een afmeting van 10 bij 4 meter. Deze opstelplaats moet te allen tijde vrij van obstakels blijven en als zodanig zijn aangeduid.

De route naar de opstelplaats moet een draagkracht hebben volgens verkeersklasse 30. Tevens moet de route een vrije breedte van 4,00 meter en hoogte 4,20 meter bezitten. De bochtstralen van de bochten moeten voldoen aan een binnenbochtstraal van 5,50 meter en een buitenbochtstraal van 10 meter.

De inzetdiepte van de brandweer is vastgesteld op maximaal 60 meter vanwege de slanglengte. Met de opstelplaats op maximaal 10 meter vanaf een brandweertoegang blijft 50 meter inzetdiepte over. Bij overschrijding van deze afstand moeten er in het bouwwerk brandpreventieve voorzieningen getroffen worden. Dit is ook noodzakelijk als er verdiepingsvloeren hoger als 20 meter in het bouwwerk aanwezig zijn.

Binnen 40 meter van een opstelplaats voor een brandweervoertuig moet een bluswatervoorziening aanwezig zijn. Bij realisatie van een droge stijgleiding (verplicht bij verdiepingsvloeren boven de 20 meter) moet direct nabij een opstelplaats een bluswatervoorziening aanwezig zijn die minimaal 90 m³ per uur kan leveren, gedurende 4 uur. Vanwege de capaciteit is het drinkwaterleidingnet vaak niet voldoende, waardoor er teruggevallen wordt op een geboorde put. Bij realisatie van een nieuwe geboorde put zal deze moeten voldoen volgens de uitgangspunten.

De exacte locaties van de opstelplaatsen en alle vulpunten droge stijgleidingen dienen te zijner tijd in overleg met het team OIV (Operationele Informatie Voorziening) afgestemd te worden.

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen nieuwe risicobronnen mogelijk gemaakt.

Conclusie externe veiligheid

Er worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd en vanwege de ligging in het invloedsgebied van de rivier de Waal en het spoortracé Nijmegen – Arnhem is een beperkte verantwoording opgesteld. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

In het plangebied liggen geen rijks- of gemeentelijke monumenten. Het plangebied ligt binnen het door het rijk aangewezen nationale wederopbouwgebied 'Nijmegen Binnenstad' maar hieraan is geen regelgeving verbonden. In de onmiddellijke omgeving van het plangebied staan enkele gemeentelijke monumenten, zoals de Sint Petrus Canisiuskerk, Molenstraat 53-55 en bebouwing aan de overzijde van de Molenstraat. Aan de zuidzijde ligt meer bebouwing dat is aangemerkt als Stadsbeeldobject.



Figuur 3.2 Monumenten en beeldbepalende panden in omgeving plangebied

Cultuurhistorische context plangebied

Bij het bombardement op Nijmegen op 22 februari 1944 werd de bovenstad grotendeels verwoest. Na het puinruimen werden plannen gemaakt voor de herbouw van het centrum. Van het vooroorlogse, historische stedenbouwkundige weefsel was in grote delen niets over. Door cityvorming in het begin van de twintigste eeuw, waarbij smalle diepe percelen werden samengevoegd tot grotere terreinen ten behoeve van de bouw van warenhuizen, was de middeleeuwse verkaveling, zoals die nog waarneembaar is op de kadastrale kaart van 1822, al gedeeltelijk verdwenen.

Toen in de jaren zeventig de voetgangerszones hun intrede deden en de auto langzamerhand werd teruggedrongen, zat men met een surplus aan ruimte, dat zich vooral in de wederopbouwstad liet voelen. Maatregelen die werden genomen zijn de ontwikkeling van Centrum 2000 in het oosten van het centrum en de aanpassing van Plein 1944 in het westen. De wederopbouw is een historisch gegeven en de laatste decennia is de waardering voor wederopbouwarchitectuur en stedenbouw toegenomen.

Cultuurhistorische waarde

De middeleeuwse straten, gassen en rooilijnen waren nog wel grotendeels aanwezig. De Molenstraat heeft historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege zijn ouderdom en ongewijzigde ligging, straatprofiel en parcelering vanaf de late middeleeuwen. Tussen de afzonderlijke panden zijn vaak nog gemeenschappelijk laatmiddeleeuwse tussenmuren aanwezig. Daarnaast hebben vele panden middeleeuwse kelders. De Petrus Canisiuskerk en de pastorie met tuin zijn gemeentelijke monumenten. De Tweede Walstraat maakt deel uit van de (gemeentelijk beschermde) laatnegentiende-eeuwse stadsuitleg van Nijmegen en heeft als zodanig historisch stedenbouwkundige waarde. De straat volgt het tracé van de middeleeuwse stadsmuur en is als een van de eerste nieuwe straten vanaf 1880 bebouwd.

De huidige Molenpoortpassage heeft nauwelijks cultuurhistorische, architectonische of stedenbouwkundige waarde. Vanwege zijn grootschaligheid en toegang van het parkeerdek aan de Tweede Walstraat is de Molenpoortpassage een aanslag op het historische stedenbouwkundig weefsel en het gevelbeeld. Het plangebied was eeuwenlang een besloten terrein met een eigen karakter, gekenmerkt door een complex met hoofd- en bijgebouwen met daartussen diverse binnenhoven, eerst als klooster later als Oud Burgeren Gasthuis.

Voorlopig ontwerp

Voor het voorlopig ontwerp voor de nieuwe bebouwing wordt nadrukkelijk in de geest van de plek een beeldtaal ontwikkelt zonder verregaande historisering. Een beeldtaal die voldoende eenheid maar ook differentiatie uitdraagt. Zo wordt er wel aan bepaalde kaprichingen gedacht die zich logisch verhouden met de aanwezige kaprichingen. Concreet betekent dit



dat alleen binnen de overeengekomen contour gebouwd mag worden tot een maximum van ca. 36m (op een bepaald stedenbouwkundig onderdeel) die daarmee onder de hoogte van de Petrus Canisius toren (ca. 40m) blijft. Binnen deze contour ontstaat een compositie van bouwblokken. Gestreefd wordt naar een interessant hoogte reliëf van de stad met voldoende differentiatie in goot- en nokhoogte.

Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

Archeologie

Het plangebied ligt volgens de Archeologische beleidskaart van de gemeente Nijmegen (2012) in een gebied met waarde archeologie 3. Een waarde 3 gebied heeft een zeer hoge archeologische waarde, die door een dubbelbestemming wordt beschermd. Aan de dubbelbestemming is een vergunningenstelsel gekoppeld, dat wil zeggen dat er bij overschrijden van de ondergrenzen archeologisch onderzoek gevraagd kan worden. Dit gaat door middel van voorwaarden aan de benodigde omgevingsvergunning. De ondergrenzen voor onderzoek in een waarde 3 gebied bedragen voor de geplande ingreep een oppervlak van tenminste 50 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat.

Benodigd onderzoek

De huidige fundering is niet geschikt voor de beoogde nieuwbouw, waardoor ondergrondse sloop en nieuwbouw noodzakelijk is. Voor het plangebied is op basis van de Waarde 3 onderzoek noodzakelijk. Een bureauonderzoek archeologie is uitgevoerd, zie de bijlagen in het bestemmingsplan.

Het centrum van Nijmegen is aangeduid als terrein van archeologische waarde vanwege de aanwezigheid van nederzettingen en grafvelden uit de Romeinse tijd. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende vindplaatsen uit de Romeinse tijd bekend, waaronder een grafveld ten noorden van het plangebied en een nederzetting direct ten zuiden van het plangebied. Deze nederzetting zal waarschijnlijk tot in het plangebied hebben doorgelopen. Daarnaast is de zuidelijke begrenzing van het grafveld rondom de Mariënborg nog niet vastgesteld, mogelijk heeft het grafveld ook deels in het plangebied gelegen. Daarom bestaat voor het plangebied een zeer hoge verwachting voor het aantreffen van resten uit de Romeinse tijd. Vanaf de late middeleeuwen was in het plangebied achtereenvolgens een klooster en een gasthuis gevestigd. Eerst bevond het klooster zich buiten de muren van de stad, vanaf circa 1470 was het binnen de muren van de stad gesitueerd. De gebouwen van het gasthuis hebben, met verschillende bouwfasen, bestaan tot 1968. Toen werd het gesloopt ten behoeve van de bouw van de huidige Molenpoortpassage.

De huidige bebouwing is gefundeerd op poeren en is niet onderkelderd. Op basis van een waarneming uit 2006 en aan de hand van archiefphoto's van bouwwerkzaamheden in 1970 kan worden opgemaakt dat onder de bebouwing nog oude funderingsresten aanwezig zijn. Derhalve geldt ook een hoge verwachting voor resten uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd.

Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat in het plangebied hoogstwaarschijnlijk archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Omdat grondverstorende werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd, wordt een archeologische vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (karterende/waarderende fase in de vorm van proefsleuven) geadviseerd.

Een dergelijk archeologisch proefsleuvenonderzoek pas kan worden uitgevoerd nadat de huidige bebouwing bovengronds gesloopt is. Het archeologisch onderzoek dient te zijn afgerond voordat gestart wordt met eventuele ondergrondse sloop van de funderingen van de huidige bebouwing van de Molenpoort passage. Mocht hieruit blijken dat mitigerende maatregelen nodig zijn, dan zullen deze genomen worden. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' blijft voorsnog behouden.

3.9 Maatregelen

Mitigerende maatregelen

Voor dit plan zijn geen mitigerende maatregelen bekend.

Voorwaarden

Voor de plan zijn de volgende voorwaarden bekend:

- Bij de bovenste twee bouwlagen van blok A is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor twee woningen moeten hogere waarden aangevraagd worden bij de gemeente. Voor deze twee woningen zijn de in het onderzoek beschreven maatregelen bij de buitenruimen nodig.
- Bij herbouw zijn de waterbufferingseisen van de gemeente Nijmegen van toepassing. Dit betekent voor geheel verhard oppervlak van het plangebied van 9.662 m² een bergingseis van 289,9 m³. Dit betreft een worst-case berekening waarbij geen rekening wordt gehouden met de mogelijke toevoeging van onverharde of halfverharde delen. De daken worden veelal als groene daken gerealiseerd. Deze houden hemelwater langer vast en zorgen voor een vertraagde afvoer. Op de daken en binnen de openbare ruimte op het maaiveld kunnen waterretentiekragen worden toegepast. De exacte berekening van de waterbergingseis en de invulling en positie van de watercompenserende maatregelen worden bepaald bij de aanvraag om omgevingsvergunning.
- In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels in de tuin direct grenzend aan het plangebied in het noorden is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken, sloop buiten broedseizoen). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.
- Op basis van de resultaten van het archeologische onderzoek blijkt dat in het plangebied hoogstwaarschijnlijk archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Omdat grondverstorende werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd, wordt een archeologische vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (karterende/waarderende fase in de vorm van proefsleuven) geadviseerd.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aanmeldnotitie 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. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.